

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



**Remi Van Lierde
1915 - 1990**

Jean Buzin

Remi “Mony” Van Lierde

(14 Aou 1915 — 08 Jun 1990)

Par Jean Buzin

Le 1^{er} Wing de Chasse peut s'enorgueillir de compter parmi ses premiers Chefs de Corps une des toutes grandes figures de la Section belge de la RAF, l'un de ceux qui, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, contribuèrent à sauvegarder l'honneur de nos Ailes. Son sens du devoir, sa passion pour l'aviation, sa modestie proverbiale, ont marqué toute son existence.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Remi Van Lierde est né à Overboelaere, dans la région des Ardennes flamandes, le 14 août 1915. Après des études en radio-électricité à l'École Supérieure Industrielle de Gand, il est appelé sous les armes, comme milicien, au 1^{er} Rgt Aé, le 16 septembre 1935. Désireux de mener une vie active, il rejoint l'École d'Observation le 30 novembre 1935, y obtient le brevet d'observateur et est affecté dans cette fonction à la 3^e Esc du 1^{er} Rgt Aé basée à Tirlemont. L'escadrille est équipée de Fairey Fox. Devenu CSLR (Candidat Sous-Lieutenant de Réserve) en septembre 1936, son ambition est de gagner ses ailes de pilote. Rattaché à la 75^e Promotion d'élèves-pilotes, comme Daniel Le Roy du Vivier d'ailleurs, il rejoint l'École de Pilotage en avril 1937, obtient son brevet de pilote en mars 1938 avant de retrouver la 3^e Esc du 1^{er} Rgt Aé, cette fois comme pilote observateur.



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



Pilote observateur sur Fairey Fox à la 3 Esc du 1 Rgt Aé. (via A.Bar)

De toute évidence, Remi Van Lierde a trouvé sa voie. Il vole beaucoup. Le 10 mai 1940, au moment où l'agression nazie contre les démocraties occidentales est déclenchée, il totalise déjà 975 hrs de vol dont 155 hrs de nuit.

Ce 10 mai 1940, Remi Van Lierde va le vivre aux premières loges. En effet, il est officier de garde au terrain n° 16 de Tirlemont quand, à 1 hr 52 min, il reçoit l'avis d'alerte générale déclenchée par l'EM de l'Aéronautique Militaire.

La 3^e Esc, avec ses 12 Fairey Fox, est aux ordres du 2^e Corps d'Armée comme élément d'observation. Dès l'aube, avant les premières attaques allemandes, l'escadrille s'est redéployée sur son terrain de campagne, à Glabbeek, et attend les ordres...

Entre le 10 mai et le 21 mai, date à laquelle elle fera mouvement vers la France, l'escadrille se sera redéployée successivement à Grimbergen, Maldegem, Aeltre, et aura effectué 12 missions (!) – Remi Van Lierde en aura épinglé deux à son crédit.

Le 14 mai, il effectue une première mission de recherche de renseignements, sans aléas. Le 16 mai, accompagné du capitaine Willemaers, son commandant d'escadrille qui occupe le poste d'observateur, Remi Van Lierde décolle aux premières lueurs de l'aube. Mission : déterminer la présence de troupes ennemies dans

une zone de 5 km de profondeur devant les positions du 2^e CA. La mission s'effectue en rase-mottes. À hauteur de Putte, le Fairey Fox essuie un tir antiaérien violent, une balle explosive transperce l'appareil, blesse Remi Van Lierde à la face, mais il parvient néanmoins à "crasher" son avion dans les lignes amies. L'équipage est secouru et récupéré par les soldats du fort de Waelhem. Remi Van Lierde, inconscient, est évacué vers l'infirmierie du fort avant d'être transféré sur l'hôpital de campagne d'Alost tandis que son observateur quasi indemne rejoint l'escadrille à Grimbergen.

La progression allemande est inexorable. Le 20 mai, les blessés sont embarqués à bord d'un train sanitaire à destination de Torhout, longue odyssee qui se terminera dans un hôpital de Bruges le 29 mai 1940, non sans avoir dans l'intervalle hérité d'un nouveau statut : celui de prisonnier de guerre.



Avec les ailes de pilote de l'Aé Mil sur la manche gauche. (via A. Bar)



À l'Aéronautique Militaire. (AELR via A. Bar)

Mais Remi Van Lierde n'est pas homme à subir les événements. Le 30 mai, ayant récupéré suffisamment, il fausse compagnie à ses gardiens, rejoint son domicile à Lessines, s'y cache et poursuit sa récupération.

Pas longtemps cependant. Rapidement, il prend sa décision : rejoindre l'Angleterre. Le 28 septembre, il quitte son épouse et ses parents et part à pied, destination l'Espagne et Gibraltar d'où il espère rejoindre la blanche Albion.

Pendant huit mois, Remi Van Lierde va vivre une véritable épopée qui, à elle seule, mériterait un chapitre au "Livre des évasions". Sans papiers d'identité, "bluffant" la police madrilène, se faisant passer pour un pilote allemand en pèlerinage sur les hauts-lieux de la campagne franquiste, arrêté pas moins de 25 fois, emprisonné, évadé, poursuivi par la police espagnole, sautant d'un train-express en marche, il aura aussi le triste privilège d'être le premier belge à être interné dans le camp d'internement de Miranda. Finalement expulsé d'Espagne vers la France, il parviendra à rejoindre Lisbonne et à entrer en contact avec l'ambassade britannique. Dans la nuit du 20

juillet 1941, il embarque à bord d'un hydravion britannique amarré dans le Tage et s'envole pour la Grande-Bretagne.

Pilote à la RAF

Le 5 septembre 1941, il est incorporé à la RAF, rejoint aussitôt un "Refresher Flight" à Hullavington où il reprend contact avec le pilotage aux commandes du Tutor-Master et du Hurricane. Après une vingtaine d'heures de remise en condition, il est désigné pour l'OTU 57 de Hawarden où il va découvrir le Spitfire et les tactiques de combat de la RAF effectuant pas moins de 40 heures de vol au cours des deux derniers mois de l'année 1941.

Le 6 janvier 1942, Remi Van Lierde voit la concrétisation de ses aspirations les plus profondes : il rejoint le 609 Sqn où il retrouve un groupe de pilotes belges qui ont déjà porté très haut le renom de nos Ailes. François de Spirlet, Giovanni Dieu, Bob Wilmet, Jean Morai, Christian Ortmans, Raymond Lallemand, Jean Offenbergh, Roger Malengrau, Jean de Selys Longchamps, Ivan Du Monceau de Bergendal, seront ses premiers compagnons d'arme.

Le 609 Sqn "West Riding of Yorkshire" est une escadrille auxiliaire. Depuis le 11 février 1941, une heureuse association existe entre les pilotes belges et la "609", association qui se poursuivra jusqu'à

la fin de la guerre, trois pilotes belges auront même l'honneur de conduire l'escadrille au combat (Manu Geerts, Raymond Lallemand et Charles Demoulin). En effet, c'est à la suite d'une initiative de la RAF, suscitée par le Squadron Leader Michael Robinson, commandant de la "609" qui appréciait particulièrement nos compatriotes, que plusieurs de nos pilotes de chasse qui jusqu'alors combattaient de façon dispersée dans les escadrilles du Fighter Command, seront regroupés au sein de son unité.

Pour l'heure, la "609" se trouve en repos à Digby, sur la côte est à proximité de l'estuaire du Wash. Les mouvements de personnel ont été importants au cours des derniers mois et à l'exception de quelques missions de protection de convois, les vols d'entraînement constituent l'essentiel des activités. C'est d'ailleurs au cours de l'un de ces vols que notre Aviation Militaire va perdre une de ses plus attachantes figures : Jean Offenbergh, victime d'une collision aérienne le 20 janvier 1942.

Quant à la situation opérationnelle en ce début de l'année 1942, les Forces de l'Axe semblent avoir toujours le vent en poupe. Les Allemands sont aux portes de Moscou, Rommel a mis le siège devant Tobrouk, la bataille de l'Atlantique bat son plein et les sous-marins allemands continuent à faire des ravages dans les convois alliés. D'autre part au cours de l'automne 1941, la RAF a eu la mauvaise surprise de voir apparaître dans le ciel un nouvel adversaire : le Focke Wulf Fw 190 qui se révèle être supérieur dans tous les domaines au Spitfire Mk.V alors chasseur standard des escadrilles du *Fighter Command*.

Mais en réalité, la *Luftwaffe* a déjà perdu l'initiative à l'Ouest car elle a dû engager sur le front de l'Est et en Méditerranée des moyens prélevés le plus souvent sur ses unités stationnées dans le nord de la France où ne restent déployées que deux escadres de chasse, les JG26 et JG2 équipées de Fw 190A et de Bf 109F.

Remi Van Lierde se familiarise avec son nouvel environnement et "peaufine" son entraînement. Sa première mission opérationnelle, il la connaîtra le 6 février 1942. La "609" se voit engagée dans une mission de couverture de convoi. Les "*Ops Records*" de l'escadrille nous apprennent que depuis près d'un an, l'unité n'avait connu un tel niveau d'activité. Le convoi est important et de toute évidence la *Luftwaffe* est bien renseignée. Tout au long de la journée des Dornier Do 217 de Eindhoven et Gilze Rijen tentent de l'attaquer. Dans l'après-midi, la "*Red Section*" composée de Jean Morai et Remi Van Lierde engagera cinq Do 217 les obligeant à rompre leur attaque et à chercher leur salut à l'abri des nuages. Remi Van Lierde sera crédité de "un Do 217 endommagé" à l'issue de cette première mission opérationnelle.

Avec le 609 Sqn sur Typhoon

Les mois de l'hiver 1941-1942 continuent à s'écouler avec au programme quelques missions offensives sur le nord de la France pour "lever" la chasse allemande et les traditionnelles missions de protection de convois. Début avril 1942, l'escadrille se redéploie à Duxford au sud de Cambridge où l'attend sa conversion sur Typhoon Mk.Ib. La "609" ainsi que la "56", également stationnée à Duxford, seront les deux premières escadrilles de la RAF à être équipées du nouvel appareil tant attendu par les stratèges de la RAF pour relever le défi du Fw 190. Dans un premier temps, la déception sera au rendez-vous car le Typhoon ne se révélera pas à la hauteur des espérances. En effet, si l'avion avait été le premier à percer la barrière magique des 400 mph, il arrivait en escadrille muni d'une carte de visite pour le moins inquiétante. Des



Conversion sur Hawker Typhoon à Duxford à partir d'avril 1942. (via A. Bar)

problèmes de structure causés par des phénomènes de “flutter” encore mal connus à l'époque pouvaient conduire à la désintégration en vol de l'avion et la fiabilité du moteur Napier-Sabre de 2.400 cv se révélait aléatoire, sans oublier que l'oxyde de carbone distillé par ce petit monstre s'engouffrait sournoisement dans le cockpit.

Puissant mais lourd, à la charge alaire élevée, le Typhoon s'était rapidement révélé inférieur au Fw 190 au-dessus de 15.000 pieds. Tous les espoirs mis dans ce bolide étaient déçus sauf sa supériorité en vitesse à basse altitude et son formidable armement constitué de 4 canons de 20 mm. En fait, il faudra toute l'intelligence et la persuasion de Roland Beamont, C.O. de la “609” et ancien pilote d'essai du Typhoon qui en avait décelé toutes les potentialités à basse altitude, pour l'imposer aux autorités de la RAF. Dans cette perspective, c'est sans conteste avec une certaine appréhension que les pilotes de la “609” prennent contact avec leur nouvelle monture. Ils en essuieront les plâtres et certains paieront même de leur vie le développement accéléré de l'avion.

Mais Remi Van Lierde ne semble pas être impressionné outre-mesure par cette “brute” de 7 tonnes. Raymond Lallemand nous raconte que Mony – surnom familial de Remi Van Lierde – avait été le seul à avoir apprécié le Typhoon à son premier vol sans savoir que par après, il connaîtrait tous les types de pannes que l'avion pouvait receler !

Problèmes techniques, servicibilité médiocre perturbent la conversion, mais en cette période de l'année, les journées sont longues et chaque opportunité est mise à profit pour accumuler de l'expérience. Remi Van Lierde ne rechigne pas à la tâche et au cours des deux premiers mois de mise en service du Typhoon à la 609 (mai - juin 1942), il totalisera pas moins de 65 hrs de vol sur la machine.

Mi-juillet, la 609 rentre à nouveau dans l'arène opérationnelle avec au programme quelques “Sweeps” au-dessus du continent mais surtout des “Combat Air Patrols” à basse altitude au-dessus du Channel au large de Falmouth et Dungeness. En effet, si Hitler avait renoncé à envahir l'Angleterre, la *Luftwaffe* continuait à mener avec une certaine continuité des raids de bom-



La 609 est stationnée à Biggin Hill entre septembre et novembre 1942. Mony Van Lierde est accroupi à gauche. (via A. Bar)

bardement de nuit sur les villes anglaises du Kent tandis que de jour, des Fw 190 grésés en chasseurs-bombardiers menaient en rase-mottes des opérations de harcèlement sur les villes et les installations côtières. Les Typhoon exploitant leur supériorité en vitesse se feront rapidement une spécialité de l'interception de ces intrus.

C'est dans la routine des patrouilles au-dessus de la Manche – exécutées à partir de Biggin Hill puis de Manston – que s'achève l'année 1942 et la première année d'opérations de Remi Van Lierde au cours de laquelle il aura accumulé 310 hrs de vol dont 195 hrs sur Typhoon, y inclus 97 hrs d'opérations.

Janvier 1943 connaîtra dans les annales de la 609 une journée mémorable au cours de laquelle nos compatriotes se mettront particulièrement en évidence. C'est en effet le 20 janvier que Jean de Selys Longchamps se lancera dans son audacieuse équipée contre le QG de la Gestapo à Bruxelles dont il martèlera la façade du feu des canons de son Typhoon. Mais c'est aussi ce jour que choisit la *Luftwaffe* pour lancer sur Londres



En novembre 1942, la 609 se rédéploie à Manston et y restera jusqu'en juillet 1943. Mony Van Lierde est assis à gauche près du fuselage. (via A. Bar)

une attaque massive de chasseurs-bombardiers Fw 190 escortés par des Bf 109 – le plus grand raid de jour depuis la bataille d'Angleterre. La 609 sera engagée – Remi Van Lierde monte au combat aux ordres des contrôleurs d'interception. Il se retrouve en altitude et aperçoit une formation de Fw 190 qui, regagnant la France, perd de l'altitude au travers des nuages qui s'étalent en couches successives. Mony les poursuit, ouvre le feu, mais chaque fois les Allemands disparaissent dans une couche. Dans sa poursuite, à proximité de la côte française, il manque d'entrer en collision avec une paire, tire, touche un Fw 190 qui se transforme en boule de feu... sa première victoire confirmée. Mais Mony a des ennuis, son habitacle s'emplit de fumée, il s'apprête à sauter, largue sa verrière... et la fumée disparaît ! Il parviendra à regagner Manston évitant le bain glacé dans la Manche.

Au cours de cette journée, le *Fighter Command* a effectué 214 sorties et a épinglé 13 victoires dont 6 au crédit de la 609 parmi lesquelles deux reviennent à nos couleurs (R. Van Lierde et R. Lallemand).

Avec son déploiement à Manston depuis novembre 1942, la 609 va bientôt s'illustrer aussi dans tous les types de missions offensives mises sur pied par le 11^e Gp de Chasse. Missions mettant en œuvre tantôt des dispositifs impressionnants rassemblant plusieurs dizaines de chasseurs tels les “*Rodeos*” et les “*Circus*”, tantôt des petites formations qui, à basse altitude, se lançaient dans des missions de reconnaissance armée au-dessus des territoires occupés du nord de la France et de la Belgique ou encore menaient des attaques contre les vedettes rapides et les “*Flak ships*” de la *Kriegsmarine* dans la Manche.

Les “*Rhubarbs*” comptaient sans nul doute au nombre des missions les plus excitantes mais aussi les plus dangereuses. Le plus souvent par temps couvert, des petites formations de 2 à 4 avions traversaient le Channel au ras des flots avant de grimper vers les 2.000 pieds pour franchir sous la

relative protection des nuages les défenses anti-aériennes ennemies déployées le long de la côte et redescendre ensuite au ras du sol à la recherche d'objectifs d'opportunité (trains de munitions, locomotives, barges, centrales électriques, transformateurs, avions au sol ou en vol). Par nuit claire, c'était en solo que des audacieuses missions "Intruder" étaient menées. La côte était franchie cette



À RAF Manston en mars 1943, avec e.a. le Sqn Ldr R. 'Bee' Beamont, C.O. 609 Sqn (A), et les pilotes belges R. 'Mony' Van Lierde (B), A. 'Le Men' Blanco (C) et R. 'Cheval' Lallemand (D). (photo RAF colorisée par M. Crame)

fois à haute altitude avant de redescendre pour ratisser le terrain, en veillant à éviter le faisceau mortel des projecteurs.

Remi Van Lierde va montrer une fois encore au cours de ces missions toute sa volonté de vaincre et toute sa maîtrise. Il nous suffit de feuilleter les *Ops Records* de la 609 pour nous en convaincre.

Le 26 mars 1943, Mony "écume" sa région natale des environs de Renaix au cours d'une "Rhubarb". Il attaque successivement un chalands citerne qui explose, un train de marchandises en gare de Lessines, la centrale électrique de Deux Acren, une locomotive isolée dont le conducteur ne semble pas réaliser le danger qu'il court alors que Mony décrit un large virage pour lui donner le temps de s'échapper avant de lancer son attaque, puis alors qu'il effectue sa ressource, il aperçoit un avion de transport, un Ju 52, qui de toute évidence vient de décoller de l'aérodrome de Chièvres tout proche. Il lui reste une vingtaine d'obus, suffisamment pour signer sa deuxième victoire confirmée. Le Ju 52 va s'écraser en bordure d'Ath.

Le 14 mai 1943, Remi Van Lierde "signe" deux premières dans l'histoire de la 609. Effectuant en solo une mission "Intruder", son avion sera équipé de 2 bombes de 250 lbs, première initiative du genre. Ces bombes sont constellées de "timbres de la victoire" que le personnel de la base y a apposés. Mony destine ses bombes à la centrale électrique de Deux Acren. Il décolle à 23.35 hrs, mais la brume l'empêche de repérer la centrale, il les largue sur la gare de triage de Mons, attaque une locomotive puis filant vers le nord, il descend l'Escaut avec l'intention de longer ensuite la côte en direction de Calais à la recherche d'une proie éventuelle. Approchant d'Ostende à 300 pieds au-

dessus de la mer, il distingue au-dessus de lui la silhouette d'un bimoteur, un Heinkel He 111. Il tente de ne pas le dépasser, le perd momentanément de vue, le réacquiert, réduit sa vitesse en faisant déraper son avion et en fermant les volets du radiateur, parvient à se positionner et ouvre le feu à 400 yards. Le moteur gauche est touché, le He 111 entame une chandelle, décroche et s'écrase en mer. Une troisième victoire confirmée pour Mony qui se pose à Manston à 00.45 hrs.

Le 21 mai 1943, il obtient la DFC avec la citation :

"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".



Un Hawker Typhoon Mk.Ib du 609 Sqn RAF à Manston. (via A. Bar)

Remi Van Lierde n'est pas homme à se reposer sur ses lauriers. Cette reconnaissance officielle de sa valeur ne mettra pas de sourdine à son enthousiasme.

Le 30 juillet 1943, la 609 est engagée dans un "Circus" comme élément de protection arrière d'une attaque de bombardiers Boston sur l'aérodrome de Schiphol. La section de Remi Van Lierde est attaquée par 3 Bf 109. L'un des

attaquants est abattu par le F/L Hasbjorn, Flight CO de la 609, tandis que Mony manœuvre de telle sorte que son poursuivant se met en vrille et s'écrase en mer. Une quatrième victoire s'ajoute à son palmarès.

Le 5 octobre 1943, une mission de reconnaissance armée voit Mony ratisser la région de Reims Châteaudun. Il rentrera avec à son actif deux victoires supplémentaires : un Junkers Ju 88 qu'il détruit au sol sur un aérodrome au sud de Paris et un deuxième Ju 88 qu'il surprend en cours d'atterrissage à Soissons. Le 30 novembre 1943, Manu Geerts entraîne la 609 dans une mission offensive à basse altitude au-dessus de la Belgique. Contrainte par le mauvais temps à rebrousser chemin dans les environs de St Trond, la formation se disloque et entame une montée quand Remi Van Lierde aperçoit un Me 110 entre deux couches de nuages. Il le poursuit entre les averses de pluie, parvient à l'ajuster et à l'abattre. Sa sixième victoire confirmée.



Quelques pilotes de la 609 : Legrand, Demoulin, Huls, Van Lierde et Geerts. (via A. Bar)

Le 30 novembre 1943, Manu Geerts entraîne la 609 dans une mission offensive à basse altitude au-dessus de la Belgique. Contrainte par le mauvais temps à rebrousser chemin dans les environs de St Trond, la formation se disloque et entame une montée quand Remi Van Lierde aperçoit un Me 110 entre deux couches de nuages. Il le poursuit entre les averses de pluie, parvient à l'ajuster et à l'abattre. Sa sixième victoire confirmée.

En décembre 1943, Remi Van Lierde termine son premier tour d'opérations et quitte la 609. Il totalise à ce moment 232 missions en opérations et 293 hrs 30 de vol. Il est envoyé en repos à la *Central Gunnery School* de Sutton Bridge où il suit le cours de "*Pilot Gunnery Instructor*" du 23 décembre 1943 au 2 février 1944. Il y retrouve le Spitfire, puis rejoint Manston comme "*Group Gunnery Leader*".

Avec le 3 Sqn sur Tempest

Sa période de repos sera de courte durée. Dès avril 1944, Remi Van Lierde rejoint le 3 Sqn, déployé à Newchurch, comme commandant du "B" Flight. Le Wing constitué des 3 et 486 Sqn, est aux ordres de Roland Beamont, ancien C.O. de la 609. Le 150 Wing que constituent ces deux escadrilles sera la premier à être équipé du Tempest Mk.V, qui représente une amélioration sensible du Typhoon. Doté d'une nouvelle aile limitant les problèmes de compressibilité, d'une meilleure visibilité pour le pilote, d'une vitesse maximale encore accrue, le Tempest Mk.V s'annonce être une arme redoutable. Notons cependant que pendant plusieurs mois, les 3 et 486 Sqn seront les seules escadrilles à pouvoir en disposer à la suite d'une grève menée dans les usines de Hawker !



Au niveau des opérations, la priorité va désormais aux préparatifs du prochain débarquement. Le but du Commandement est d'isoler progressivement le futur champ de bataille par l'attaque des installations portuaires, des défenses côtières, des aérodromes, des stations radar, des nœuds de communication. Le 3 Sqn est engagé principalement dans des opérations de reconnaissance armée (*Rangers*) au cours desquelles Remi Van Lierde conduit à plusieurs reprises sa formation dans les environs de Wavre et de Louvain où

l'attaque du trafic ferroviaire est un des objectifs de prédilection. Au cours de l'une de ces attaques, la section que commande Remi Van Lierde détruira complètement un train chargé de plus de 80 chars et véhicules divers. Cette mission, Mony la ponctuera d'un simple commentaire dans son *Log Book*.

"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..."

Le 6 juin 1944, le deuxième front s'ouvre, la Campagne de Normandie débute. Le 3 Sqn est chargé d'assurer la protection des convois de débarquement et patrouille entre le Cap Gris Nez et Le Havre. Le 16 juin 1944 : changement de mission, cette fois c'est dans la chasse aux bombes volantes V1 que l'escadrille et en particulier Remi Van Lierde vont pouvoir s'illustrer.

La chasse aux V1

En effet, dans la nuit du 12 juin 1944, la première bombe volante était tombée sur Londres. Pendant plus de deux mois, journalièrement, une centaine de projectiles seront ainsi lancés en direction de Londres à partir de sites dispersés dans le nord de la France. Les Britanniques s'attendaient à cette attaque et avaient mis en place le plan "*Anti-Diver*", système défensif basé sur des barrières de chasseurs, de pièces d'artillerie et de ballons. Treize escadrilles de chasse équipées de Spitfire Mk.XIV, de Mustang, de Tempest Mk.V, avions les plus rapides du moment, auront pour mission d'intercepter, si possible avant qu'ils ne franchissent la côte anglaise, ces engins qui volaient aux environs de 2.000 pieds à une vitesse approchant les 400 mph.

Mission difficile, l'objectif ne présentant qu'une envergure de 16 pieds, et périlleuse car la bombe contenait une tonne d'explosif. Plusieurs pilotes perdront la vie dans l'explosion de l'engin qu'ils venaient de toucher.



Tempest Mk.V serial JN862, JF•Z, du 3 Sqn RAF. Cet avion était habituellement la monture du Flt Lt Remi Van Lierde qui fut crédité de 37 'Divers' détruits (les bombes volantes V1) et encore 13 'partagés', le meilleur score de jour contre des V1.

Remi Van Lierde va rapidement se constituer un tableau de chasse impressionnant : 37 bombes volantes dont quatre en une seule sortie ! Il sera considéré comme un des "as" de la RAF de la discipline mais toujours pareil à lui-même, sa modestie proverbiale ne semble pas en avoir souffert si l'on en juge par ses déclarations à un reporter du Sunday Express : "I'm fed up chasing flying bombs. It's much too easy, not exciting..."

SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						PASS- ENGER (11)	INSTR./CLOUD FLYING (Incl. in cols. (1) to (10))	
DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				DUAL (12)	PILOT (13)
DUAL (1)	PILOT (2)	DUAL (3)	PILOT (4)	DUAL (5)	1ST PILOT (6)	2ND PILOT (7)	DUAL (8)	1ST PILOT (9)	2ND PILOT (10)			
61.10	1440.-	10.-	179.35		1.00						175.-	20.-
	-45		-25		SHOT DIVER DOWN WITH 486 - CHASED ANOTHER at 410 IAS To LONDON BALOONS - WAS DOWN at 300'. DIVER							
	1.05											
	1.20											
	-25				+							
	-40				+							
	1.25											
	1.15				+	+	+	+				
	1.20				+							
	1.00		-25									
	1.10				+	+						
	-45											
	-30		-20		+							
	1.15											
	1.05				+							
	1.25				+	+						
	1.05											
	1.10				+	+						
	1.00		-25									
	1.10				+	+						
	1.20											
	-45		-30									
	-35											
	1.45											
	-55											
61.10	1463.50	10.-	183.-		1.00						175.-	20.-

Une page du log book de Mony Van Lierde montrant plusieurs "Diver" (V1) détruits dont quatre en un seul vol !
(via A. Bar)

La chasse aux V1 restera pour le 3 Sqn l'occupation quasi exclusive jusqu'à la fin du mois d'août, moment où le tempo des attaques diminuera considérablement avec la progression des armées alliées sur le continent.

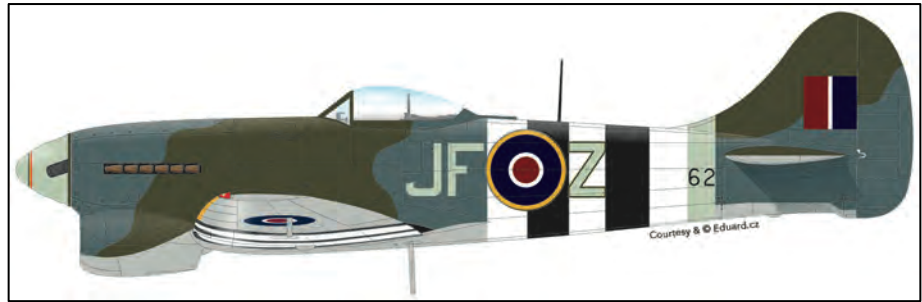


Photo de INBEL, la 'Belgian News Agency' à Eaton Place, Londres (probablement vers mi-1944) avec pour légende :

Le F/Lt. R. Van Lierde qui détient le record des bombes volantes abattues, il en a 27 à son actif, est interviewé par M. Théo Fleischman, Administrateur-Directeur de la Radiodiffusion Nationale Belge. A droite le Sq/L. Maréchal.

Dans l'intervalle, Remi Van Lierde s'est vu octroyer, le 12 juillet, une "bar" à sa DFC, et le 28 août, il est muté comme *Squadron Leader* au 164 Sqn déployé en Picardie sur le terrain B7 de Martigny. Il y retrouve le Typhoon et les opérations tactiques. L'escadrille est affectée à la mission d'appui rapproché en support de la 1^e Armée canadienne. Equipés de roquettes air/sol à partir du mois d'octobre 1944, les Typhoon de la "164" seront présents dans la Campagne de Hollande, intervenant dans le dégagement du bas Escaut et couvrant le débarquement dans les îles zélandaises. Alors déployé à Gilze Rijen, le Squadron ne perdra qu'un seul avion lors de l'attaque massive de la *Luftwaffe* le 1 janvier 1945. Cette date restera néanmoins marquée d'une pierre

noire dans les annales de la plupart des escadrilles de la 2TAF.

Le 1 janvier 1945, la *Luftwaffe* lance l'opération "*Bodenplatte*", tentative désespérée pour reconquérir la supériorité aérienne à l'Ouest. Réunissant près de 900 chasseurs qui décollent avant l'aube d'une trentaine d'aérodromes de l'ouest de l'Allemagne, onze escadres de chasse guidées par des Ju 88 assurant la navigation vont attaquer en rase-mottes dix-sept aérodromes de Belgique, de Hollande et de l'est de la France. La surprise sera totale. Près de 500 avions



Le 164 Sqn RAF en décembre 1944 avec son C.O., le Sqn Ldr Remi Van Lierde, assis au centre. (via A. Bar)

alliés seront détruits. L'opération se révélera cependant un désastre pour la *Luftwaffe* qui perdra dans l'aventure 232 pilotes et près de 300 avions. Quant aux escadrilles de la 2TAF, elle seront paralysées pendant une semaine dans l'attente d'un rééquipement.

Pendant une courte période de janvier 1945, le 164 Sqn sera déployé à Chièvres et gageons que ce ne fut pas sans une pointe d'émotion que Remi Van Lierde aura retrouvé sa région natale.

Fin janvier 1945, Remi Van Lierde quitte son commandement pour l'État-major du 123 Wing après avoir effectué au sein de son squadron 83 sorties opérationnelles avec un sens du commandement et de l'organisation unanimement reconnus, ce qui lui vaudra une deuxième "bar" à sa DFC.

La fin des hostilités en Europe

La guerre touche à sa fin, le 5 mai les hostilités sur le front occidental sont terminées, l'heure du bilan est arrivée. Remi Van Lierde a effectué au sein de la RAF 518 hrs de vol, il a participé à 419 missions opérationnelles en 3 tours d'opérations. Il est le seul pilote belge à s'être vu octroyer à trois reprises la DFC.



C.O. du 350 (Belgian) Sqn RAF à Fassberg (DE) à partir d'août 1945. (via A. Bar)

Une page est tournée. Remi Van Lierde passe au QG de la 2TAF comme officier de liaison de la "Belgian Recruiting Mission". En août 1945, il prend le commandement de la "350" à Fassberg où se trouve déployée également la "349" aux ordres de son compagnon d'arme de la "609", Raymond Lallemand.

Une période difficile s'annonce. L'euphorie de la victoire s'estompe très vite dans le climat d'incertitude qui entoure l'avenir de notre Aviation Militaire. Bien des aléas perturbent la constitution du wing belge que le Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier a pour mission de mettre sur pied.

Une fois encore Remi Van Lierde paiera d'exemple. Motivant les anciens, entraînant les jeunes, il aura accumulé plus de 180 hrs de Spitfire Mk.XIV et de Spitfire Mk.XVI quand, le 15 octobre 1946, nos escadrilles quitteront la tutelle opérationnelle de la RAF pour voler de leurs propres ailes.

À la Force Aérienne

Le 24 octobre 1946, nos escadrilles se posent à Beauvechain. Le "A" Wing qu'elles constituent est aux ordres du Wing Commander Léon Prévot. Très rapidement, dès le mois de décembre, ce dernier est appelé à exercer le commandement de l'EPA et c'est à Remi Van Lierde que sont confiées les rênes du Wing. Sa mission prioritaire sera d'installer au mieux celui-ci dans une infrastructure qui s'avère encore rudimentaire et qu'il devra adapter au plus vite aux exigences opérationnelles d'un Wing de Chasse de Jour. Cette mission, souvent ingrate dans le climat de morosité politique qui continue à hypothéquer le développement de notre Aviation, Remi Van Lierde la mènera à bien jusqu'au moment où,

Gloster Meteor F.8 EG-30, l'avion personnel de Remi Van Lierde quand il était commandant du 7 Wing de Chasse à Chièvres. L'avion porte ses initiales comme c'était la tradition à l'époque.
(via A. Bar)



appelé à l'EM du Groupement des Opérations, il cèdera en octobre 1947, le relais au major Léopold Collignon.

Remi Van Lierde poursuivra sa carrière au sein de la Force Aérienne avec l'enthousiasme et la passion du vol qui l'avaient toujours animé.

Commandant du 7 Wing de Chasse de Chièvres sur Meteor F.8 de 1950 à 1952, il obtiendra le brevet d'État-major en 1953. Nommé lieutenant-colonel en septembre 1954, colonel en septembre 1958, il sera successivement Chef d'EM du Groupement des Opérations, Chef de Cabinet Adjoint du Ministre de la Défense. En 1954, il sera le premier pilote belge à franchir le mur du son lors d'une visite d'évaluation du Hunter F.4 en Angleterre.

Désireux avant tout de rester au contact des opérations, il effectuera en 1958, à sa demande, un réentraînement à la "Chasse" sur Hunter F.4 au sein du 7 Wing.

Désigné en 1959 comme Commandant de la base de Kamina à un moment où les premiers remous qui conduiront à l'indépendance du Congo se manifestent, Remi Van Lierde reste un pilote enthousiaste et ses responsabilités ne tempèrent pas sa passion pour l'aviation. Il effectue sa conversion de pilote d'hélicoptère au sein du Flight Heli de BAKA et décroche son brevet sur Bristol Sycamore le 30 juin 1959.



Passage du mur du son en Angleterre, lors d'un vol d'évaluation sur Hunter F.4. (via A. Bar)

Rentré en Belgique à la fin 1960, il assumera des fonctions au sein du Comité des Chefs d'État-major jusque 1963. Ensuite, il sera désigné en 1964 comme commandant de la Base de Chièvres, dans l'attente de la cession de celle-ci au SHAPE.

Remi Van Lierde terminera sa carrière dans des fonctions de commandement au sein d'États-Majors internationaux, revêtu du grade de Général de Brigade, à partir du 1 février 1967.



(via D. Brackx)

Atteint par la limite d'âge le 1 janvier 1968, Remi Van Lierde s'est retiré dans sa région natale à laquelle il était tant attaché.

Il est décédé à Ath le 8 juin 1990.

Distinctions Honorifiques

Commandeur de l'Ordre de Léopold

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Officier de l'Ordre de Léopold II avec palmes

Croix Militaire de 1^{ère} classe

Croix de guerre 1940 avec palmes et lion de bronze

Croix de prisonnier politique 1940-1945 avec étoile

Médaille Commémorative 1940-1945 avec 2 sabres croisés

Fourragère de 3^{ème} classe de l'Ordre de Léopold

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 peint par Jean Volkaert à Faßberg en 1945. Volkaert était un jeune pilote qui était peintre ; il a réalisé toute une série de portraits des pilotes à Faßberg (DE).
(via A. Bar)*