



Un site de Prosper Vandenbroucke

Sommaire

Les aviateurs

Sély  
 > Longchamps

Bataille  
 > d'Angleterre

Chasseur de  
 > nuit

J. Philippart  
 >

G. Greindl  
 >

François  
 > Venesoën

Jean  
 > Offenbergh

Henri Picard  
 >

Denières mises  
 à jour

Recherche

Contact

Forum



## Les aviateurs

# Le Major aviateur Gérard Greindl DFC



## Aux aviateurs Belges de la " South African air Force "

- Fils cadet d'une famille qui comptait cinq fils et une fille, Gérard Greindl avait été élevé dans les traditions de l'honneur militaire.

Au moment de la guerre d'Espagne, son frère Baudoin s'engagea dans les rangs nationalistes et y perdit la vie.

En 1938, Gérard entra dans l'aviation militaire belge et, à la guerre de 1940, il était sous-officier pilote. Il échappa à la captivité et dès le mois de septembre



1940, il voulut reprendre le combat et partit avec son frère Pierre pour rejoindre l'Angleterre.

Arrivés en Espagne, ils furent internés à Miranda mais leur attitude rebelle les fit envoyer en prison à Madrid où les conditions d'incarcération étaient tellement épouvantables qu'ils furent sur le point d'y laisser leurs os.

Des amis espagnols réussirent à les faire sortir et à les évacués vers le Portugal à condition de ne pas passer en Angleterre. Les autorités belges les dirigèrent vers le Congo.

Pierre fut réquisitionné par l'Union Minière. Les deux frères restés en Belgique, Jean et Albert, entrèrent dans la Résistance, comme membre du Réseau "Comète" qui organisa l'évasion vers la France et l'Espagne de nombreux aviateurs alliés.

Jean Greindl fut arrêté par les Allemands et condamné à mort. Enfermé dans la caserne d'Etterbeek (Bruxelles), il fut tué au cours d'un bombardement de l'aviation alliée.

Albert Greindl, pourchassé par la Gestapo, réussit à passer en Espagne et en Angleterre. Il revint en France pour reprendre son activité clandestine mais il fut arrêté par les Allemands, emprisonné et ne fut délivré que quelques jours avant la Libération, grâce à la Croix-rouge suédoise.

#### • Au Congo belge.

Gérard Greindl y arriva à la fin avril 1941. Comme il était adjudant candidat-officier aviateur, il fut engagé à la Force Publique comme sous-lieutenant aviateur.

Il avait été durement marqué par la campagne de 1940 et par son évasion. Au cours de cette brève campagne, il s'était senti humilié par la facilité avec laquelle les Allemands avaient vaincu l'Armée belge. Cette défaite n'était pas due à un manque de courage, mais à un manque d'équipement adéquat et, selon lui, à une impréparation coupable. Sa confiance dans le commandement en avait été ébranlée.

• **Frans Burniaux, DFC with BAR raconte:**

*Quand Gérard arriva à Léopoldville, j'étais parti en Afrique du Sud pour arranger l'admission des Belges dans la South African Air Force. A mon retour le 10 mai 1941, nous nous sommes rencontrés et nous avons refait connaissance.*

*Il était impatient de partir au combat le plus rapidement possible. Je parvins à le convaincre qu'étant déjà un pilote expérimenté, il rattraperait facilement le premier contingent. C'est ainsi que nous quittâmes ensemble le Congo belge le 20 octobre 1941.*

• **Dans l'Aviation sud-africaine.**

*Il allait de soit que la SAAF ne pouvait nous accepter en opération dans ses rangs sans un entraînement sur bimoteur, qui était en même temps une évaluation tout à fait normale.*

*Ce séjour dans les écoles sud-africaines était d'autant plus nécessaire que nous connaissons très mal l'anglais et que, dans ce domaine, nous devrions mettre les bouchées doubles avant d'aller au front.*

*Après les tribulations inévitables de début de carrière à la SAAF, nous sommes arrivés en Egypte à la veille de Noël 1941. Nous fûmes désignés pour le 12 Squadron SAAF stationné à Ismaïlia, le long du Canal de Suez. Cette escadrille se rééquipait et se convertissait sur un nouveau bombardier américain, le " Boston "*

*Dès le début, Gérard Greindl attira l'attention de tous par ses qualités de pilote, son sérieux, son souci constant et méticuleux des détails, ses remarques constructives et intelligentes. Cet ensemble de caractéristiques était propre à augmenter considérablement les chances de survie en opérations de guerre.*

*Quand cette escadrille fut déclarée opérationnelle, elle se déplaça à El Daba, à 200 km à l'ouest d'Alexandrie.*

*Quelle était à cette époque la tactique de combat d'une escadrille de bombardement moyen équipée de 24 avions? On volait en formation de 18 avions ( trois boîtes de 6 avions), les plus jeunes en opérations volaient aux dernières places et cela quel que soit le grade ou l'ancienneté du pilote. Nous avons commencé au bas de l'échelle et avons progressé au fur et à mesure de notre expérience opérationnelle.*

*Où était à ce moment le front du " Western Desert " ?*

*Les Britanniques avaient pris une première fois la Cyrénaïque au cours de l'hiver 1940-41. Rommel les en avait chassés au printemps suivant. Les Britanniques l'avaient reconquise pour la perdre à nouveau deux mois plus tard. Heureusement cette fois le front s'était arrêté à*

*l'ouest de Tobrouck et de Bir-Hakeim.*

*Les deux armées se rééquippaient et remontaient leurs réserves.*

#### • **Au combat.**

*Pendant cette période de stabilisation, les missions consistaient, de jour à attaquer les aérodromes et les ports, en formations de 18 avions, protégées par deux ou trois escadrilles de chasseurs. De nuit, on exécutait isolément des missions de harcèlement sur les mêmes objectifs à basse altitude.*

*Gérard Greindl fit son premier raid sur le port de Derna et ensuite quelques vols de nuit par mauvais temps, ce qui rendait ces sorties hasardeuses.*

*Mais le 27 mai 1942, surprenant les Britanniques, Rommel attaqua. La bataille fut longtemps incertaine, mais le 9 juin, elle fut perdue par le Général anglais Ritchie; le Général français Koenig dut évacuer Bir-Hakeim après une résistance farouche.*

#### • **La retraite dans le désert.**

*A ce moment le rôle de l'aviation prit une nouvelle forme. Il fallait aider au maximum nos troupes, mais, comme les mêlées étaient intenses et rapides, l'aviation était souvent condamnée à l'immobilité. Dans la poussière du désert il était impossible d'identifier les amis et les ennemis. S'il s'agissait d'aider un point fortifié plus facilement identifiable, l'aviation attaquait en force et c'est ainsi que Gérard participa à des opérations d'appui autour de Bir-Hakeim.*

*On était perpétuellement en alerte mais on volait relativement peu à cause de la trop grande fluidité des combats de blindés.*

#### • **La suite**

Gérard Greindl fera toute la campagne d'Afrique au sein de la SAAF et le 28 octobre 1942 il est nommé Capitaine, bien que il soit encore que sous-lieutenant à l'Armée belge, et il devint commandant en second d'un flight. C'était formidable mais paradoxal car il ne faisait pas partie administrativement de la SAAF, mais pour les Anglo-Saxons, on ne peut occuper une fonction sans en porter le grade...Le Vice Air-Marshal Coningham l'avait approuvé.

Il passa ensuite aux bombardiers lourds et de ce fait participa aux bombardements des raffineries de

pétroles de Trieste, Fiume et Ploesti.

Les pages de ses exploits sont malheureusement trop longues a détaillé ici même et il convient de se rapporter au livre dont je fais référence ci-dessous.

- Après la guerre il devint pilote à la compagnie aérienne belge SABENA. Il fut employé sur les lignes déservant l'Afrique

Faisant régulièrement le voyage de Bruxelles à Léopoldville ( Congo belge ), il avait signalé que l'aérodrome de Libengé ne présentait pas une sécurité suffisante, notamment à cause des nombreuses tornades qui y sévissaient. Avant son dernier voyage, il s'était encore élevé avec violence contre son usage, mais il ne réussit pas à faire prévaloir son point de vue. Devant atterrir à Libengé, on ne le prévint pas d'une tornade qui s'approchait et, en l'absence de toute visibilité , son avion s'abîma dans la forêt vierge, le 13 mai 1948

- Gérard Greindl fut pilote pendant dix ans. partout il se fit remarquer et respecter particulièrement pendant la guerre.

Moins connu peut-être en Belgique, il se fit une réputation extraordinaire dans la SAAF.

Il était né pour exercer le métier qu'il avait choisi.

( Source: Article de Frans Burniaux, page 247 à 270 dans le livre " 20 Héros de chez nous " du Général Crahay paru aux Editions JM Collet )



[Chapitre  
suivant](#)

Dernière mise à jour le samedi 09 avril 2005



sujet.php mis en pages par Jacques Ghémard le 6 5 2006 Hébergé par PHP-Net  
 Temps entre début et fin du script : 0.1 s 7 requêtes