LIEUTENANT GÉNÉRAL
CRAHAY

HENRI ANRYS / HENRI BERNARD
EDOUARD BLONDEEL / FRANS BURNIAUX
LUCIEN CHAMPION / ANDRE DUBOIS
MAURICE MELON / GUSTAVE RENS
CARLO SEGERS / GUY WEBER

VINGT HÉROS DE CHEZ NOUS

ÉDITIONS J.M. COLLET

apparence timide, cachait un caractère farceur et une volonté farouche.

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 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 interné 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 évacuer 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 membres du Réseau « Comète » qui organisa l'évasion vers la France et l'Espagne de nombreux aviateurs alliés. (Voir récit n° XX).

Jean Greindl fut arrêté par les Allemands et condamné à mort. Enfermé dans la caserne de gendarmerie d'Etterbeek, 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.

Comme beaucoup de jeunes gens qui avaient vécu cette époque, il n'avait pas compris mais ne cessait de chercher la réponse et de désirer la revanche. Il voulait aller au combat pour montrer à l'ennemi que les Belges n'avaient pas été vaincus sur leur propre valeur. Son honneur personnel était en jeu et, quand on abordait le sujet, il devenait farouche, intraitable, voire même véhément. Il avait le cœur à la bonne place.

De son évasion, il avait acquis une connaissance nouvelle des gens. Il avait rencontré des hommes de tout bord et avait souvent été déçu et parfois trompé. Les caractères les plus nobles ne se rencontraient pas nécessairement parmi les gens les mieux éduqués. Comme de par sa naissance et son éducation il avait été plus ou moins protégé des aspects les plus rugueux de la société, il avait été durement choqué de ce qu'il avait dû subir. La dureté et la cruauté des Espagnols lui avaient révélé un monde inconnu et révoltant. Le passage à travers ces épreuves l'avait rendu circonspect, prudent et tenace. Il avait énormément été mûri et son caractère en avait été trempé.

Quand Gérard arriva à Léopoldville, j'étais parti en Afrique du Sud pour arranger l'admission des Belges dans la South African Air Force (SAAF). A mon retour le 10 mai 1941, nous nous sommes rencontrés et nous avons refait connaissance. Je l'avais connu à l'Ecole de pilotage de Wevelgem en 1937, où j'étais un des officiers moniteurs.

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.

A partir de ce moment et pour de longs mois, nous allions travailler en équipe, ce qui m'a permis de très bien le connaître et, au fil des années et de nos communes expériences, de le considérer comme un ami, voire même comme un frère cadet.

Dans l'Aviation sud-africaine

Il allait de soi 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 connaissions 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 12e Squadron SAAF stationné à Ismaïla, le long du canal de Suez. Cette escadrille se rééquipait et se convertissait sur un nouveau bombardier américain, le *Boston*.

Le Douglas Boston était un bimoteur très rapide de vitesse maximum de 315 miles à l'heure (500 kmh), très voisine de celle du chasseur Hurricane. Il était armé de 4 mitrailleuses avant, solidaires du fuselage et de 3 mitrailleuses arrière. Il pouvait porter une tonne de bombes. C'était un merveilleux avion en vol, maniable, stable, sûr, mais sa médiocre charge utile en faisait une piètre machine offensive. Il convenait mieux pour exécuter des missions de harassement de nuit, car en plus de ses bombes, le pilote pouvait attaquer au sol avec ses mitrailleuses avant. L'équipage se composait d'un pilote, d'un navigateur-bombardier et de deux mitrailleurs à l'arrière et en dessous.

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 kilomètres 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 boxes de 6 avions) les plus jeunes en opération 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 1940-1941. Rommel les en avaient 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 rééquipaient et remontaient leurs réserves. C'était à qui serait prêt le premier; les Britanniques avaient fait des plans pour le début de juin 1942.

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 *Kittyhawk*. De nuit, on exécutait isolément des missions de harassement 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.

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 des blindés.

Faute d'objectifs bien définis, le *leader* de la formation pouvait parfois déterminer lui-même la cible la plus profitable dans la zone ennemie. Il arrivait que les objectifs étaient si proches des aérodromes que les avions, après décollage devaient voler vers l'arrière pour se mettre en formation et prendre l'escorte des chasseurs.

La chasse ennemie se manifestait souvent et Gérard raconte qu'au cours d'une sortie la formation fut attaquée 7 fois par des Messerschmidt 109 :

« Mon *top-gunner* tira plusieurs rafales. Drôle d'impression, on est obligé de voler en formation serrée, pendant que le mitrailleur commente sans arrêt ce qui se passe à l'arrière ! Pendant ce temps, l'*ack-ack* explose tout autour avec un bruit sec. Résultat, bon bombardement, deux Messerschmidt descendus, un Kittyhawk perdu ! »

Le 17 juin, il participe à trois raids, bombardant des blindés avançant vers l'Est en formation large. Ces sorties duraient généralement de 45 à 60 minutes de vol.

Le soir du 18 juin on déménage plus à l'est sur un terrain satellite à Gambut. Ce terrain était séparé de la zone côtière par un escarpement rocheux d'une hauteur de 10 à 20 mètres, infranchissable pour tout véhicule même à chenilles. Etant le dernier terrain ouvert dans la région, le soir tombant, tous les chasseurs se réfugièrent sur cet aérodrome. On pouvait y compter une bonne cinquantaine de bombardiers et une quarantaine de chasseurs. Au lever du jour il était prévu un déménagement vers Marsah-Matruh. On se mit à ravitailler le plus rapidement possible les avions en essence et en munitions. Dès que ce fut terminé, on forma un convoi avec le personnel non navigant et le charroi qui s'enfonça dans la nuit vers le Sud, sans autre protection que l'obscurité et la chance. C'était un voyage de plus de 500 kilomètres en plein désert, sur un *reg* (1) désagréable, mais néanmoins carrossable.

(1) *Reg* : nom donné par les Arabes à un terrain dur parsemé de gravier.

Les deux autos blindées qui restaient pour nous défendre furent envoyées sur les hauteurs de l'escarpement en surveillance de Rommel. Vers minuit on nous donna connaissance de la situation : l'armée britannique s'était retirée et il n'y avait plus de troupes entre nous et l'ennemi. Rommel avait formé un *laager* (1) au pied de l'escarpement, à quelque 3 ou 4 kilomètres de l'aérodrome. Autour de celui-ci, un détachement d'une centaine d'hommes de la Légion étrangère avait établi une dizaine de nids de mitrailleuses. (2) Après avoir mangé des biscuits militaires agrémenté de *corned-beef* et bu une chopine de thé, on se retrouva devant une longue nuit d'attente.

Dans le camp tout était prêt pour partir au petit jour. La nuit était calme et silencieuse, on parlait à voix basse. Pas la moindre panique mais une gravité lourde. Les navigants, armés de leurs seuls revolvers, erraient entre les avions dispersés ou formaient de petits groupes. Certains essayaient de dormir sur le sable mais celui-ci est très froid pendant la nuit. D'autres s'installaient contre une roue de leur avion.

En allant d'un avion à l'autre, Gérard avait buté contre un nid de mitrailleurs de la Légion. Ces hommes, étonnés d'entendre parler français, l'avaient interpellé; ils étaient quatre, dont un Bulgare et un Belge. Nous avions nous, l'espoir de partir à l'aube, mais eux ?

« Que faites-vous là ?

« On vous garde.

« Quand allez-vous partir ?

« Quand vous serez partis, on viendra nous chercher. Mais quand allez-vous partir ?

« Dès l'aube. Qui est votre chef ?

« Un lieutenant, il doit être là plus loin, vers le bout de la piste... »

Etonnante rencontre ! Etonnante Légion !

(1) *Laager* : mot d'origine sud-africaine. C'est un type de campement où tous les blindés forment un grand cercle, tourelles vers l'extérieur; au centre de ce cercle, on place le charroi, le combustible, l'intendance et le commandement.

(2) Lire «*A bras le cœur*» de R. Barberot (Laffont).

Vers 5 heures du matin, une auto-blindée revint, annonçant que les Allemands étaient debout et faisaient chauffer leurs moteurs.

On organisa le départ. Tous les avions en quittant l'aérodrome devaient rester au ras du sol et tourner aussitôt que possible plein Sud pour ne pas éveiller l'attention de l'ennemi. Une escadrille de chasse et une escadrille de bombardiers alternant. Les premiers chasseurs devaient revenir en altitude, au-dessus du terrain, pour protéger le départ des autres.

Dès qu'on aperçut les premières lueurs de l'aube, on mit les moteurs en marche et lentement, tous les moteurs au ralenti, on se déplaça en file indienne vers le bout de la piste. Dieu ! que nous étions vulnérables !

Enfin le départ. Les chasseurs décollaient par paires, les bombardiers un par un. Dès que la poussière se dispersait suffisamment, on s'envolait. Il n'a pas fallu une demi-heure pour vider l'aérodrome. Un bombardier ne partit pas, son second moteur refusant de démarrer : panne, maladresse, énervement, allez voir ! Après le départ, on mit le feu à l'avion qui explosa.

De notre escadrille il ne restait que deux véhicules pour les mécanos et l'équipage de l'avion abandonné. Ils s'enfoncèrent eux aussi vers le Sud, en plein jour, sous la protection des deux vieilles autos blindées et nous rejoignirent deux jours plus tard.

Aussitôt à Marsa-Matruh, les avions furent mis en ordre de combat et, dès le début de la matinée l'escadrille était en alerte. Mais, sauf les téléphonistes, tout le monde dormait au soleil, à même le sol, autour de la tente d'opération.

Quand la retraite de l'Armée britannique se dessina nettement, tout devint plus facile pour l'aviation. Le gros de l'armée prit la route bitumée parallèle à la côte, protégé par les brigades blindées qui circulaient en plein désert à quelques kilomètres plus au sud. Cette armada s'étendait sur des dizaines de kilomètres de longueur.

Les aviateurs s'occupaient de Rommel, de ses blindés et de son charroi. Les Allemands, très curieusement, escortaient les alliés à dix ou quinze kilomètres de la côte, légèrement en arrière des Britanniques. Il faut dire que Rommel ne voulait pas perdre son temps à harasser les colonnes. Son plan était de dépasser le gros des forces pour pouvoir remonter et prendre la plus grande partie de la 8e Armée dans la nasse. Il n'y parvint pas.

L'Air Force pilonnait l'Afrika Corps sans relâche le forçant à rester dispersé. Toutes les heures, dix-huit avions, très étalés, bombardaient l'ennemi, les chasseurs d'escorte descendaient et mitraillaient le charroi. La Luftwaffe ne se manifestait pratiquement pas, sauf de nuit.

Gérard était tout à la joie d'être en opération, c'était un combattant né. Dans ses carnets de notes, il y a des explosions de joie :

« J'attendais cela depuis le 17 mai 1940. Quelle revanche ! Ils encaissent, les Teutons ! C'est bien leur tour ». Le 17 mai était le jour où son escadrille avait été anéantie à Aeltre, entre Gand et Bruges.

On peut s'étonner de ces explosions de joie alors que nous étions en pleine retraite. Mais si les Alliés n'avaient pas tout à fait la maîtrise du ciel, les Allemands connaissaient de dures restrictions de combustible et ils perdaient beaucoup plus d'avions que nous. Les colonnes britanniques ne subissaient pratiquement aucune attaque aérienne de jour mais seulement quelques raids de nuit.

La nuit on arrêtait la retraite et on se dispersait dans le désert. Rommel s'arrêtait aussi, formait des *laager* pour ravitailler ses hommes et ses blindés.

L'aérodrome de Mersa Matruh où l'escadrille était basée se situait le long de la route côtière. Nous y assistâmes au défilé de trois corps d'armée. Ils avançaient lentement, par à-coups. Il n'était pas rare de voir pendant les arrêts, les soldats descendre des camions, installer un réchaud à essence et préparer une tasse de thé. D'autres nous demandaient de l'eau et faisaient leur toilette, se rasaient, le tout dans la bonne humeur. Ils applaudissaient les dix-huit avions qui décollaient et, trente ou quarante minutes plus tard, ils entendaient le bombardement et connaissaient ainsi la position des Allemands. La confiance paraissait tellement naturelle qu'il n'y avait pas de

panique.

Pour nous Belges, quelle différence avec la retraite de 1940 ! Evidemment c'était le désert et il n'y avait aucun civil parmi nous !

Généralement on pouvait dire que tout le monde savait où on allait. Tout homme qui entrait dans le désert, à la sortie du delta du Nil, avait pu voir la ligne retranchée d'El Alamein avec quelques fortins en béton, les champs de barbelés minés qui s'étendaient de part et d'autre de la route à hauteur de cet endroit encore inconnu à cette époque et qui paraîtrait bientôt dans les journaux.

Nous, aviateurs, étant donné qu'il existait un va-et-vient continuel avec les dépôts de la zone du canal de Suez, nous savions qu'il y avait déjà au moins deux divisions qui montaient de l'Egypte vers la ligne de défense pour recueillir les troupes en retraite et leur donner une chance de se redéployer à nouveau. Du ciel on voyait que ce front serait très étroit car au sud se trouvait la dépression de Quatara qui est infranchissable. Tout le monde avait confiance.

L'Air Force se retira à son tour en Egypte le long de la route du Caire à Alexandrie. Les opérations aériennes n'arrêtaient jamais, sauf quand il y avait vent de sable qui immobilisait tout. Un jour, le vent de sable s'étant levé pendant un raid, la formation dut au retour aller atterrir dans le Delta.

Fin juillet, Gérard avait déjà quarante raids à son actif et conduisait régulièrement un box de six avions.

La bataille d'arrêt d'El Alamein

Pendant cette bataille il a la chance de participer à un bombardement de notre ancien aérodrome d'El Daba. Les Allemands, surpris par une pluie tout à fait exceptionnelle, étaient embourbés, mal dispersés et on pouvait compter plus de cent appareils. Nous avions 18 *Bostons*, 40 *Tomahawks*, 40 *Kittyhawks* et 20 *Spitfires* en top-cover. Ce fut un massacre : 80 avions allemands détruits pour 4 *Kittyhawks* perdus. Quelle joie dans les notes personnelles de Gérard !

Les Allemands réagirent en envoyant une escadrille de Ju 87 (bombardiers en piqué) escortés de Me 109. Ils furent surpris par une escadrille de chasseurs et perdirent 13 Ju 87 et un Me 109. A partir de ce moment nous avions acquis définitivement la supériorité aérienne au-dessus de la 8e armée.

Durant les mois d'août et de septembre 1942, l'Air Force se rééquipa et vida les dépôts du canal. On forma un troisième flight dans les escadrilles de bombardement, qui comptaient 28 avions, pratiquement neufs.

Gérard fit neuf missions de nuit et cinq raids de jour, harassant l'ennemi sans lui laisser de repos. Mais l'*ack-ack* ennemie établie maintenant sur ses bases fixes, devint de plus en plus précise. Les avions étaient encadrés par des tirs tellement rapprochés qu'on entendait les éclatements des obus.

C'était effrayant ! Couramment les avions rentraient troués mais malgré cela les pertes étaient faibles, l'escadrille perdit deux avions en deux mois mais n'eut qu'un navigateur tué et une dizaine de blessés.

Personne n'aime l'*ack-ack*. C'est spectaculaire, bruyant, d'une impersonnalité barbare, mais avec le recul on peut dire que c'est beaucoup plus effrayant que dangereux. Le rayon mortel d'un obus de 88 millimètres n'est que de dix mètres. Mais si on avait eu le culot de dire cela à ceux qui se promenaient au milieu des éclats, on aurait été écharpé. Gérard restait impavide, il n'en pensait pas moins mais personne ne le devinait. Il n'est pas déshonorant d'avoir peur, l'essentiel était de se conduire comme si celà n'avait pas d'importance et que c'était donc sans conséquence.

La réputation de ce Belge était telle qu'il fut sélectionné pour essayer l'effet d'un écran de fumée de nuit, pour couvrir une attaque permettant le déminage d'un passage au travers des lignes ennemies. L'essai fut concluant.

L'offensive d'El Alamein

Ce fut lui qui démarra la bataille le 23 octobre 1942.

Il raconte :

« A 22 heures 30, lâché un écran de fumée pour aider « l'as-

saut des Australiens hors d'El Alamein, entre la route « et le chemin de fer. Arrivé juste à temps à la bonne place, « par une nuit de pleine lune. Lâché la fumée à 270 miles per « hour (500 kilomètres à l'heure) à 15 mètres d'altitude. Les « Boches nous ont fait une aimable réception à la mitrail- « leuse et avec des Bofors (40 mm). Tourné en mer. Specta- « cle inouï de toute cette ligne de préparation d'artillerie, « d'*ack-ack*, et tout et tout. »

Cette troisième bataille d'El Alamein fut âpre, sanglante, lente durant les premiers dix jours et ne fut décisive qu'à 20 kilomètres seulement à l'intérieur des lignes ennemies, quand Rommel s'avoua vaincu en donnant l'ordre de retraite.

Pendant cette bataille, Montgomery demanda à l'aviation un effort maximum. Les bombardiers devaient fournir une formation de 18 avions toutes les heures.

Gérard raconte la journée du 26 octobre, où il a déjà exécuté une mission :

« Décollé à 15 heures 30. Je conduisais 18 avions pour la « première fois, 6 avions du 12e Squadron et 6 avions du 24e « Squadron qui décollaient du même terrain. Passé au-dessus « du terrain du 21e Squadron pour prendre les six autres. « C'est formidable l'attention qu'on doit soutenir pour voler « à la même vitesse et au même angle de montée. L'Armée « nous avait prévenus qu'elle tirerait des obus fumigènes sur la « meilleure cible pour nous. Or il y avait une canonnade qui « soulevait des nuages de poussière près de l'endroit désigné « et nous ne savions si c'était fumée ou non.

« Heureusement le navigateur F. Cloute remarqua que cela se « passait à l'intérieur de la *Bomb line* (1) et il vit plus à droite « une belle concentration de Boches. Je venais de terminer un « virage à gauche pour amener la formation sur la cible, quand « le navigateur vit enfin les fumées et me dit de tourner à « droite le plus rapidement possible. Des avions du 21e Sqn « ont été distancés et les avions du 24e Sqn nous ont un peu « dépassés, mais toutes les bombes sont tombées sur la cible. « L'Armée nous a téléphoné pour dire que c'était un succès : « nous avions beaucoup de coups directs sur des véhicules et « deux coups directs sur des positions retranchées d'artillerie. « Malgré ces violents changements de direction, l'artillerie « anti-aérienne était d'une précision terrible... Sur nos six « Bostons, cinq ont été touchés dont le mien. C'était un grand « honneur qu'on m'a fait en me donnant la formation à « conduire. Mais quelle responsabilité, surtout si près des « lignes amies ! J'ai poussé un soupir de soulagement quand « c'était fini. Mais quand même je suis prêt à recommencer. »

La réputation de «Gerry» Greindl, encore sous-lieutenant à l'Armée belge, est si bien établie que le 28 octobre 1942 il est nommé capitaine à la SAAF et Deputy Flight Commander (commandant en second de 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-Marshall Coningham l'avait approuvé.

Dans le désert

A partir du 3 décembre, la retraite ennemie se poursuit. Le 14 décembre, l'escadrille est au sud de Benghazi, soit un bond de 900 kilomètres.

Le 16 décembre, le capitaine Greindl conduit un raid dans le désert de la Syrie, mais au retour il quitte la formation pour ramener son navigateur blessé en rase-mottes sur un aérodrome de chasse plus près du front.

Le 14 janvier, au cours d'un raid en Tripolitaine, son avion est touché et son train d'atterrissage refuse de sortir. Il doit atterrir sur le ventre. Ces canons de 88 mm étaient quand même diablement précis !

En janvier 1943, bombardement de nuit et attaque au sol à la mitrailleuse. Au cours d'une de ces sorties, son mitrailleur ventral refusa de tirer sur des projecteurs, sous le prétexte qu'il est équipé de munitions traçantes décelant la position de l'avion. Comme il refusait de tirer malgré l'ordre donné,

(1) La *Bomb-line* est une ligne fictive en deça de laquelle on ne peut bombarder sous aucun prétexte.

Greindl lui répondit : « OK, je reste en rase-mottes autour des projecteurs jusqu'à ce que vous n'ayez plus de munitions ». Devant cette détermination, le mitrailleur dut s'exécuter. Au retour ce fut une scène épique au cours de laquelle Gérard le renvoya publiquement de son équipage.

Il faut dire à la décharge des équipiers qu'ils sont souvent des acteurs passifs durant ces attaques spectaculairement effrayantes. Gérard Greindl en était à son 5me navigateur et avait usé une dizaine de mitrailleurs. C'était un commandant de bord exigeant !

Le 11 janvier 1943, on est au sud de Syrte dans un bled infernal où l'eau manque. On devait l'amener par camions-citernes d'un puits à 120 kilomètres de distance. L'eau était tellement saumâtre qu'il était impossible de mettre dans le thé sans le faire cailler. On ne mangeait que des conserves et on distribuait des gélules pour éviter le scorbut. Tout le monde se plaignait, même les plus rustiques des Sud-Africains. Cinq tasses de thé par jour et pas d'eau pour se laver alors que pendant la journée il faisait horriblement chaud ! Pour distraire et réhydrater le personnel, on envoyait chaque jour à la côte une centaine d'hommes, sur une plage immense, magnifique avec du sable soyeux comme du talc, une réelle carte postale de club de vacances !
On s'asseyait dans la mer, de l'eau jusqu'aux épaules et on parlait, fumait, mangeait, de temps à autre on nageait. C'était un farniente total. Le soi, on rentrait mais le sable du désert était si tenace, qu'à l'arrivée on était blanc comme des boulangers. Comme on n'avait pas d'eau, on se contentait de se brosser.

Le 5 février 1943, Gérard reçut la *Distinguished Flying Cross* avec la citation suivante : « Le sous-lieutenant Greindl a pris part à un grand nombre de sorties opérationnelles. Il a montré une exceptionnelle ardeur et un grand dévouement au service, tant de jour que de nuit. Il s'est porté volontaire pour toutes les tâches hasardeuses. Par son travail et sa conduite, cet officier est un exemple pour tout le personnel de son escadrille. »

De tous côtés on le félicite, sauf du Congo.

Le 9 février 1943, on fait un nouveau bond de 250 kilomètres. Les opérations s'accélèrent car le port de Tripoli vient de tomber, pratiquement intact et le ravitaillement s'améliore. Les premiers Belges venant des écoles d'Afrique du Sud et, parmi eux les lieutenants Colin et Cochet, anciens de l'Aviation belge, arrivent dans les escadrilles.

Rommel profite de la ligne Mareth pour tenter de nous arrêter. Cette position avait été construite par les Français avant la guerre pour défendre la Tunisie contre les Italiens venant de Lybie; c'était un étroit défilé de moins de vingt kilomètres entre la mer et les montagnes.

Au cours des mois de février et mars, Greindl participe aux raids contre cette ligne. La défense anti-aérienne est très nourrie et efficace. Gérard est rentré d'une sortie avec son avion troué par des dizaines d'éclats, un avion est descendu en flammes, un autre percé de part en part.

Le premier Belge tombé en Afrique du Nord, le lieutenant Cochet est tué dans un accident au décollage.

Le 31 mars, Gérard conduit une forte formation de 54 bombardiers escortés de 30 chasseurs contre l'aérodrome de Sfax. Sortie parfaitement réussie pour laquelle il reçoit des félicitations officielles.

Fin du premier tour opérationnel

Il vient d'effectuer son 80e raid, c'est le record le plus élevé du Wing et c'est sur ce succès qu'il termine son tour opérationnel en beauté.

L'officier qui quitte provisoirement le front n'est plus le même homme que celui qui est arrivé seize mois plus tôt. Il a pris conscience de sa valeur, sans ostentation et il jouit d'ailleurs d'une réputation méritée. A tous, il apparaît comme un leader incontestable qui inspire tous ses compagnons d'armes.

Il faut reconnaître que c'est grâce à l'hospitalité généreuse de la SAAF que pareille carrière a été rendue possible. Les autorités sud-africaines ont permis aux Belges qu'elles accueillaient d'épanouir leur personnalité et de développer leurs aptitudes. Tous les Belges qui ont eu la chance de servir dans les rangs de la SAAF en ont conservé un souvenir reconnais-

sant et sympathique. Grâce à elles ils ont pu participer à la guerre pour la libération de leur pays.

Après trois semaines de congé passées au Caire et dans les pays du Levant, Gérard obtient de l'Etat-major sud-africain la permission de pouvoir continuer à voler. Il est détaché au 117e Squadron de transport où il effectuera une centaine d'heures de vol sur Hudson. Au cours de cette période il sera attaché à la suite du roi Georges VI en visite en Afrique du Nord et sera remercié personnellement par le Roi à FEZ le 25 juin 1943.

Le grand désir du capitaine Greindl en quittant les bombardiers moyens était de voler sur des bombardiers lourds, dont la SAAF avait le projet de constituer une ou deux escadrilles avec des quadrimoteurs *Liberators*. Il avait reçu la promesse d'être pris dans une de ces unités, mais comme ce projet tardait à se réaliser, désirant toujours voler le plus possible, il passa en attendant à une unité chargée d'aller chercher de nouveaux avions au Ghana et au Nigeria. Ces avions arrivaient par mer des Etats-Unis ou de Grande-Bretagne et étaient assemblés et équipés en Afrique.

Les pilotes de l'*Air Delivery Unit* sont transportés jusqu'à la côte ouest africaine. Là ils sont rapidement convertis sur ces avions qui sont souvent d'un type nouveau pour eux et vont les livrer en Egypte, aux Indes ou en Algérie. Gérard fera ainsi en sept mois plus de 200 heures de vol comme pilote et voyagera deux cents autres heures comme passager au *Transport Command*.

Aux bombardiers lourds

En février 1944, le 31e Squadron de la SAAF est constitué et équipé de *Liberators*. La mise en route d'une nouvelle escadrille équipée d'un matériel nouveau et plus sophistiqué est un processus lent, délicat et précis. Chacun doit, à son échelon, être initié au matériel, en acquérir la maîtrise et en connaître l'entretien. Pour le personnel navigant, il faut s'accoutumer au quadrimoteur et entrer pour la première fois dans le monde nouveau des appareils de bord et de l'électronique.

C'est là que le capitaine Greindl est un homme précieux. Tenace, méticuleux, sérieux, il sera un auxiliaire inestimable pour le commandant d'escadrille.

Il fait d'abord un long stage de conversion de six semaines en Palestine et va ensuite suivre un cours spécial de trois semaines en Grande-Bretagne. Pour lui ce retour en Europe est presqu'un congé, car il aura l'occasion de revoir son frère Albert, échappé de Belgique quelques semaines auparavant, poursuivi par la Gestapo. Il reçoit ainsi des nouvelles fraîches et précises de sa famille. Il rencontre aussi des tas d'amis qui sont maintenant à la RAF.

Fin mai 1944, tous les pilotes ayant atteint 50 heures de vol en *Librator*, le 31e Squadron est déclaré opérationnel et quitte Ismaïla pour s'installer dans le désert de l'Ouest égyptien. Gérard Greindl est heureux car il a hâte de rentrer en opération et il a retrouvé son ancien navigateur, le lieutenant Cloute qui est un homme de sa trempe.

Le 8 juin 1944, il s'agissait de bombarder le port de Candie en Crète. Au sujet de ce raid, son frère Albert raconte ce qui suit :

« Après la guerre, me trouvant en Afrique du Sud, je rencontre
« un gentleman à la figure encore jeune mais aux cheveux tout
« blancs. Celui-ci apprenant que je m'appelais Greindl, me
« demanda si j'étais le frère cadet de Gérard. Sur ma réponse
« affirmative, montrant sa chevelure blanche, il me déclara :
« C'est Gérard qui en est la cause ». Il raconta qu'il était
« mitrailleur de queue dans le bombardier de Gérard, qui
« faisait partie de la formation qui devait bombarder un objec-
« tif en Crète. Au moment de lâcher ses bombes, Gérard
« s'aperçut que le dispositif de largage n'obéissait plus. Il
« effectua un second passage sans plus de succès. Sur ces
« entrefaites, les autres bombardiers avaient déjà repris la
« route du retour. Gérard décida de passer une troisième fois
« sur l'objectif et d'utiliser le dispositif de sécurité permettant
« de lâcher toutes les bombes en une seule fois. Mais évidem-
« ment toute la défense ennemie, très nombreuse, se concen-
« tra sur cet avion isolé et obstiné. Lâchant simultanément

« toutes ses bombes, l'avion fit un bond vers le haut, tout en « étant touché plusieurs fois par le feu ennemi. Il réussit « néanmoins à regagner sa base, mais le mitailleur de queue en « attrapa des cheveux blancs. »

Ce qu'il n'a pas ajouté c'est que toutes les bombes sont tombées sur l'objectif !

Le 5 juin 1944, le 31e Squadron déménage à Foggia, dans les Pouilles en Italie.

sAu cours des mois de juin et de juillet, Gérard participe à des opérations contre les raffineries de pétrole à Trieste, à Fiume et à Ploesti, en Roumanie, tous objectifs très défendus par l'artillerie anti-aérienne. Il fait également deux missions trxs spéciales et très dangereuses qui consistent à lâcher des mines marines dans les eaux du Danube en Yougoslavie et aux Portes de Fer, à la frontière roumaine. Il faut descendre à très basse altitude, entre 20 et 50 mètres et dans un pays inconnu. Toutes ces missions duraient 6 à 7 heures de vol.

Au secours de Varsovie

Le 13 août, il participe à une «mission impossible»; il s'agit d'aller ravitailler les partisans révoltés au milieu de la ville de Varsovie. Partant de Brindisi, chargé de douze grands containers remplis d'armes, de munitions et d'explosifs, il faut aller les porter à 1300 kilomètres de là, avec un plein de 10.000 litres d'essence.

Tout le voyage se fait au-dessus des nuages, à 3500 mètres par une nuit d'encre. Vingt minutes avant l'objectif il descend à travers les nuages et à 1800 mètres d'altitude, il voit la plaine de Pologne. Il perçoit alors des lumières de toutes sortes, des tirs, des fusées tirées du sol. Il survole un aérodrome ennemi d'où il voit décoller un avion. Petit-à-petit, au fur et à mesure qu'il approche il a en face de lui une lumière rouge de plus en plus importante qui ne peut être que Varsovie. La visibilité devient très mauvaise, un long nuage de fumée couvre tous les points de repère. Il vole maintenant à moins de 1000 mètres et remarque au sol de larges incendies. Bientôt les projecteurs s'allument, ceux-ci ne peuvent le trouver, mais grâce à leurs reflets dans l'eau, il reconnaît le cours de la Vistule et peut ainsi s'orienter. Il descend toujours, pestant contre les longues flammes qui sortent de ses tuyaux d'échappement et qui sont dues au ralenti des moteurs. Il raconte:

« Quand nous atteignons 1000 pieds (300 mètres), l'artillerie « légère ouvre le feu. Je dois réduire ma vitesse à 170 milles « (280 km/h) Passé au-dessus de l'enfer sur terre, jamais rien « vu ni imaginé une chose pareille.

« Toute la ville est en feu, des quartiers entiers brûlent.

« De l'artillerie tire de la rive droite, occupée par les Soviets, « des obus explosent dans la ville. Le navigateur lâche les « containers, le mitrailleur arrière voit les parachutes s'épa- « nouir. Des obus explosent tout autour de nous, une explo- « sion nous soulève, je croyais que nous étions touchés dans la « queue, mais non. Je suis pris dans les projecteurs un court « moment. Enfin on sort de la ville, plein gaz, en regagnant de « l'altitude. »

Il rentre bientôt dans la sécurité des nuages, à 3500 mètres, mais il repasse dans un front froid avec des cumulo-nimbus et est très chahuté, avec des éclairs de tous côtés. «Au moins là-dedans, il n'y a aucun chasseur pour me retrouver» dit-il.

Enfin le jour se lève, il quitte la Yougoslavie et descend au-dessus de l'Adriatique, là c'est la paix ! Quand il atterrira à Foggia, il fait plein jour et il lui reste deux heures d'essence.

Le surlendemain il recommence. Cette fois il s'agit d'un ravitaillement de partisans dans les environs de Varsovie.

Le voyage aller ne donne lieu à aucune mauvaise rencontre, mais il sait qu'il y a une grande activité de chasse de nuit. Il doit trouver un petit bois à 15 kilomètres à l'ouest de la ville. Dès qu'il le repère, il donne son indicatif par lampe *Aldis* et immédiatement, aussi incroyable que cela puisse paraître, un T lumineux s'éclaire au sol.

Il faut maintenant se hâter, il fait un virage pour s'aligner sur les feux, il descend et ralentit au maximum, ouvre les portes de la soute à bombes, mais à la dernière minute le T s'éteint. Peut-être y a-t-il une activité ennemie dans les environs ? De toute façon, tout est repéré, les containers sont lâchés de façon précise et les parachutes s'ouvrent pour freiner leur descente.

La fumée de l'incendie de la ville dérive vers le petit bois, l'avion traverse ce nuage et une odeur de roussi se répand dans la carlingue, l'odeur même de la bataille au sol !

Il n'est pas question de s'attarder, on met le cap au Sud et l'on repart vers l'Italie. La nuit est d'autant plus dangereuse qu'elle est claire. Tout le monde est aux aguets, le pilote fait de fréquents changements de cap pour dérouter le contrôle ennemi. Il s'écarte de Cracovie, où la défense anti-aérienne est signalée comme vigilante. Bien lui en a pris car à sa gauche, à hauteur de la ville, un avion s'abat comme une torche. Deux minutes plus tard, c'est un autre sur sa droite. Inutile de s'affoler, car il reste encore plus de quatre heures à voler !

Le calme revient peu à peu, mais la malchance les guette, le moteur n° 3, qui donne des signes de fatigue depuis longtemps, rend l'âme, on le coupe et on met l'hélice en drapeau. La route sera bien longue car on est seulement en Tchéco-Slovaquie. Mais heureusement plus rien ne se passe et on rentrera «peinard». La mission avait duré 11 heures 15, soit une heure de plus que la précédente. Il est 7 heures du matin quand on atterrit à Foggia.

Qu'étaient ces longues opérations de nuit ?
Il fallait voler pendant cinq heures avant de descendre en enfer, comme le dit Gérard. Ce long périple était parsemé de grandes bases allemandes de chasseurs de nuit, qui constituent le grand danger pour les bombardiers, avec l'artillerie anti-aérienne et les collisions aux abords des objectifs, dont les carnets de vol fourmillent d'exemples d'écarts de dernière minute. Sur dix heures de vol, il y avait huit heures de tension extrême, dont les conséquences sont illustrées par l'anecdote suivante que m'a racontée Gérard:

«Un de ses camarades, en revenant de Varsovie, ayant traversé la Save, savait, avec tout son équipage, qu'il n'y avait plus de chasseur de nuit. Ce fut le relâchement général et l'on mit le pilote automatique... Longtemps plus tard, le pilote fut réveillé par le soleil qui lui brûlait les paupières, tout le monde s'était endormi. Stupeur ! Et frayeur d'autant plus grande, que l'avion survolait la mer, sans le moindre point de repère à l'horizon. Il y avait encore deux petites heures de carburant. On ne pouvait être qu'en mer Ionienne, mais où ? Ils décidèrent avec le navigateur de faire demi-tour mais en appuyant sur l'Ouest, pour essayer de repérer soit les 3000 mètres de l'Etna, soit la Calabre. C'est celle-ci qu'ils rencontrèrent et atterrirent à Brindisi avec une demi-heure de carburant dans les réservoirs. Tout le monde se doutait de ce qui était arrivé mais aucune question embarrassante ne fut posée.» Il y a des questions qu'on ne pose pas à des héros fatigués mais qui viennent de faire un exploit !

Ce ravitaillement de Varsovie coûta au 31e Squadron, 8 équipages en trois jours et la RAF perdit dans son ensemble 31 avions sur 181 envoyés en Pologne. Le major Greindl fut le seul Sud-Africain à avoir été deux fois sur Varsovie et à en être revenu.

Entre deux raids, Gérard avait été nommé major(1) et chef de flight, il reçut les félicitations particulières de l'Air Marshall commandant la Desert Air Force.

Suite aux lourdes pertes en personnel expérimenté, les officiers supérieurs furent limités à trois sorties opérationnelles par mois, mais Gérard s'arrangea pour en faire cinq avant la fin de son tour d'opération qui se termina le 13 octobre 1944. Par faveur spéciale, il obtint un congé de deux mois en Belgique nouvellement libéré.

Il m'a raconté qu'il avait eu très peur au cours de ces missions, car on atterrissait parfois en pleine bataille. Au sol, on entendait distinctement les tirs de mitrailleuses tout autour et on était obligé d'attendre avec patience, moteurs au ralenti, la fin du déchargement et du chargement des blessés, le tout dans une pagaille indescriptible !

Après la guerre

Le major Greindl rentra définitivement en Belgique fin juillet 1945. Tout aussitôt, sans bruit, sans prévenir ses amis, il demanda à quitter le service actif ce qui lui fut accordé immédiatement. Il redevint civil dans les premiers jours

(1) La SAAF utilisait les mêmes grades que l'Aviation belge.

d'août 1945.

Il retourna au Congo et tenta de remettre en exploitation la plantation que son frère Jean avait créée avant la guerre. N'y réussissant pas, il s'engagea comme pilote à la Sabena qui l'employa sur ses lignes d'Afrique.

Entre-temps il s'était marié et était devenu le père de deux filles.

Faisant régulièrement le voyage de Bruxelles à Léopoldville, il avait signalé que l'aérodrome de Libenge 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 Libenge, 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.

J'ai personnellement regretté qu'il ne restât pas parmi nous pour nous aider à reconstruire la Force aérienne belge. Mais telle était sa volonté, tel était son destin !

Je conserverai toujours le souvenir d'un homme entièrement dédié à sa mission, doué d'une personnalité marquante et profondément attachante.

Comme tous ceux qui l'ont connu, j'ai cruellement ressenti sa disparition prématurée

Frans Burniaux

Remarque

Sur les Belges venant du Congo et qui sont passés par les écoles de la South African Air Force:
— 42 ont été en opération au Moyen-Orient et en Italie,
— 40 à 50 sont passés à la RAF en Europe.

AUX BELGES TOMBES EN TERRE AFRICAINE 1960-1965

XVII

JEAN COLLET

UN OFFICIER DES GUIDES AU KATANGA TUE A BUKAMA LE 15 FEVRIER 1961

ANDRE DUBOIS