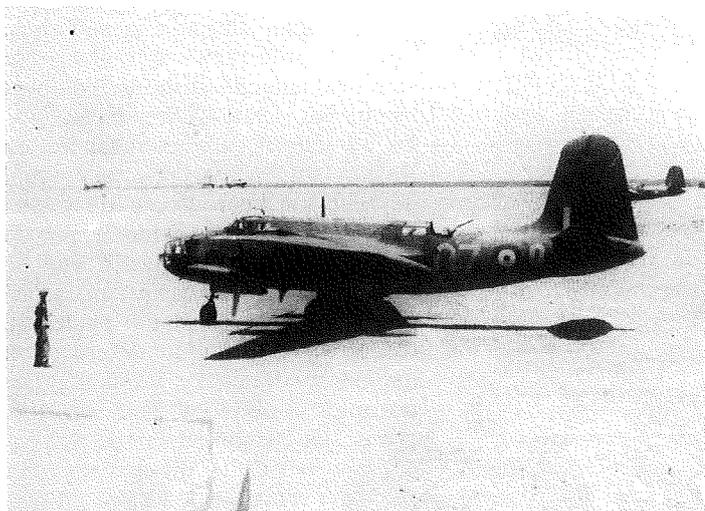
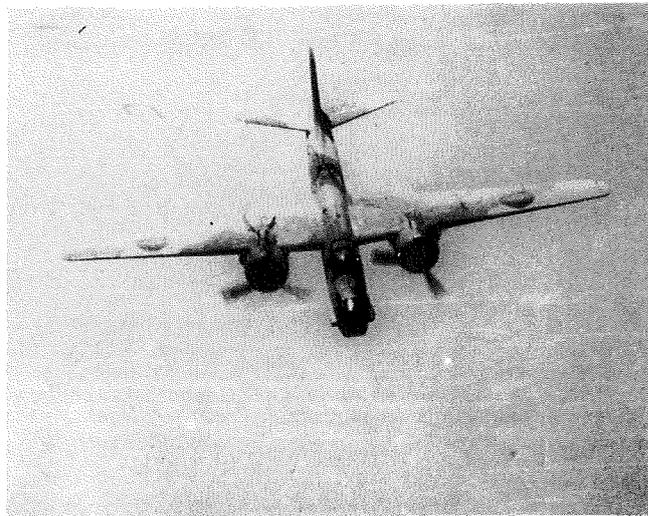


Gérard Greindl

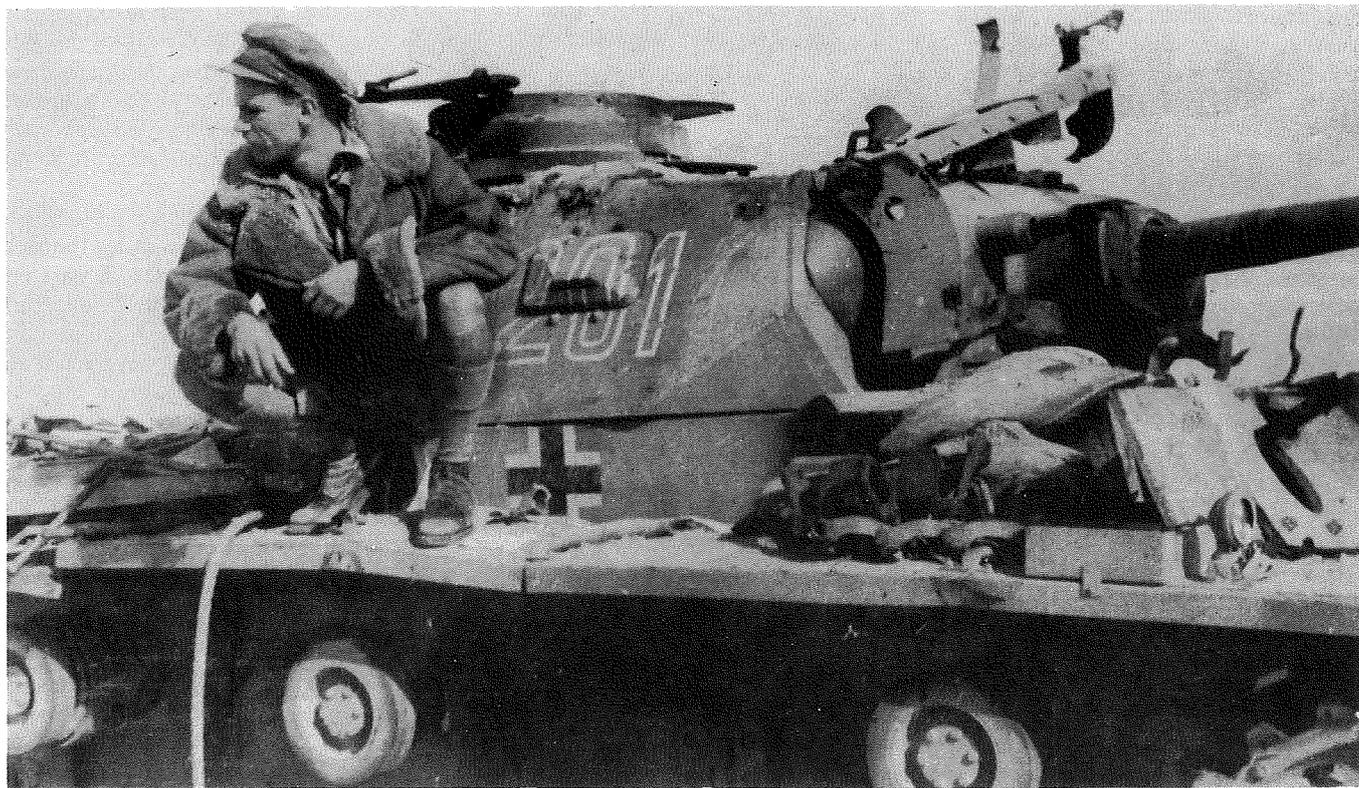
Depuis novembre 1942, les troupes de l'Axe rejetaient de Cyrénaïque en Tripolitaine, vers la frontière tunisienne. La Desert Air Force, dont le squadron 12 de la South African Air Force auquel G. Greindl était intégré, aura pour mission de talonner l'ennemi en retraite jusqu'à ce qu'il soit définitivement rejeté à la mer.



Le Boston III codé OZ-Q du Squadron 12 avant son départ pour une mission de bombardement sur la Tripolitaine fin 1942.



Boston formant sur celui de Greindl lors de la première mission vers la ligne Mareth le 26 février 43.



Ce char de l'Afrika Korps démoli est l'une des nombreuses épaves jonchant les environs d'El Alamein au début décembre 42.

Le 14 janvier 1943, Gérard Greindl reprend ses missions offensives après divers vols de servitude et d'entraînement d'équipages nouvellement affectés à l'unité. Il conduit la box de gauche de la formation lancée vers Gheddahia et ses concentrations de charroi des 15 et 21 Panzer Divisionen. La mission offensive n'est pas de tout repos car la flak est nourrie et précise, ce qui, conjugué à l'absence de manoeuvres évasives (cork-

screwing ou tire-bouchonnage dans le jargon des pilotes) de la part du leader, le Major Kotze, fait que neuf appareils encaissent des sales coups. Le Boston (sériail number BK889) de Greindl encaisse au nez, aux moteurs dans les ailes, dans l'empennage et son circuit hydraulique est hors service. Son observateur et bombardier, le lieutenant Adams, venait à peine de retirer sa main droite des manettes de largage des bombes qu'un éclat

d'obus vient les arracher sous ses yeux stupéfaits et sans qu'il soit blessé !

Le retour à la base de Gzina se fait péniblement et, par la suite de la défection du circuit hydraulique, la roue gauche du Boston refuse de descendre; Greindl tourne dans le circuit de l'aérodrome pendant un quart d'heure pour la faire sortir de son logement, mais en vain... Il se pose dans un coin de Gzina, jonchée de



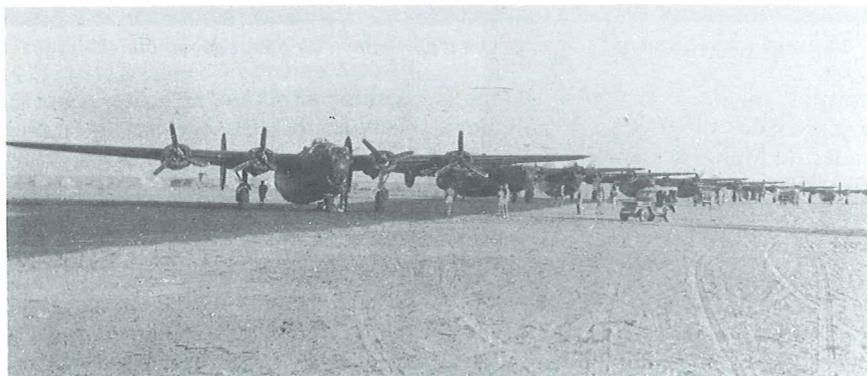
Sur l'aérodrome de Gzina en janvier 43, G. Greindl est au centre avec Franz Burniaux à droite (il porte toujours la casquette de l'aviation belge).



Marauder II à Kano (FB422) fin 1943.



Le Beaufighter X (NE258) que Greindl convoya du Caire jusqu'à Karachi du 22 au 26/1/44



Aérodrome de Kilo 40 (Egypte), line-up et décollage des Liberator VI du Squadron 31 de la SAAF pour son premier raid sur Castel Pedaide en Crète le 27 mai 1944.

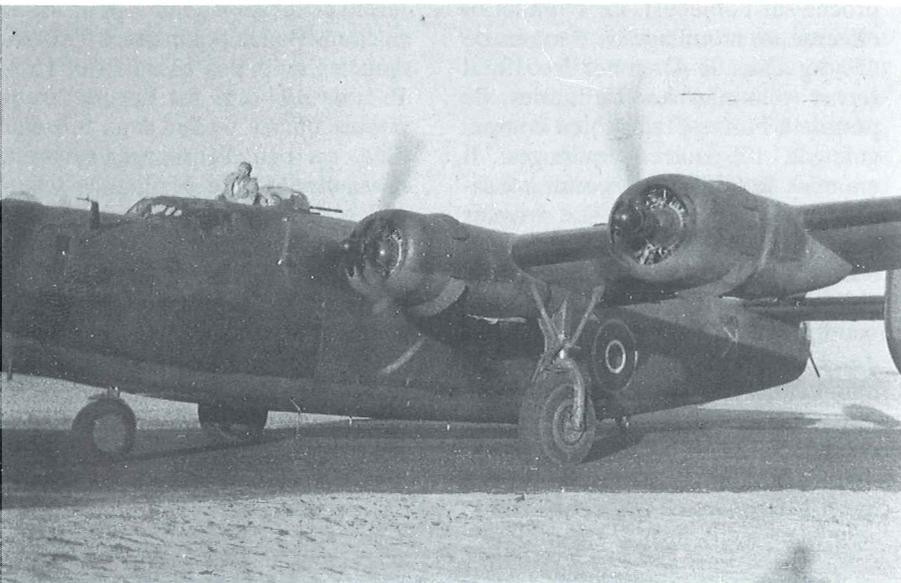
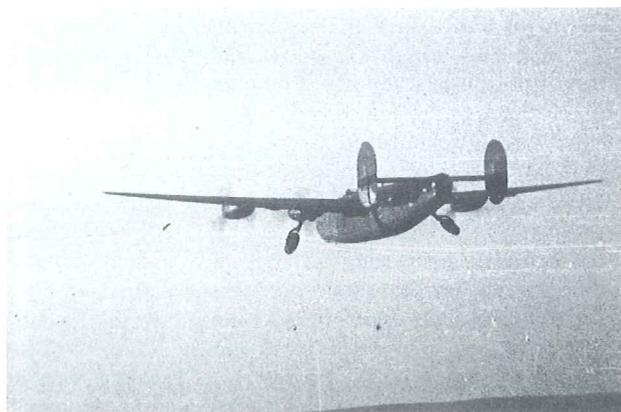
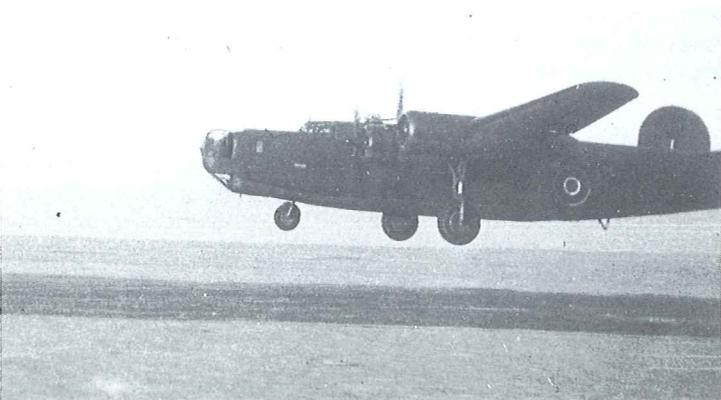
cailloux et de shrapnells, sur deux roues et bousille inmanquablement son Boston. Le 15, opération de nuit où notre pilote râle car après le bombardement de l'aérodrome de Taorga, il remarque quelques zincs mal dispersés et commente: "Stupide de faire rater le résultat des raids par manque d'une dizaine d'incendiaires. Ground strafé et mes mitrailleuses se sont évidemment enrayées. Toujours les mêmes, les armuriers !"

Le 17 janvier, aux commandes du Boston (s/n Z2271) il effectue un raid de nuit sur l'aérodrome de Castel Benito, fortement défendu par la DCA de tous calibres. En vue de l'objectif, il est pris à plusieurs reprises dans le faisceau de phare de recherche et chaque interception lumineuse déclenche un déluge de traçantes et de plomb vers son zinc. Il met son Boston en spirale descendante et perd 1200 mètres pour leur échapper mais est repris par un pinceau de lumière qui le signale à un chasseur et celui-ci plonge dessus. Le mitrailleur dorsal l'en informe par l'interphone, il fait volte-face et l'Allemand tire et le rate, fait un immelman pour lui retomber dans la queue mais sa manoeuvre échoue car Greindl vire à la verticale et le sème définitivement.

Exigeant vis-à-vis de lui-même, G. Greindl avait les tièdes et les timorés en horreur; le 21 janvier, il part en opération de nuit sur Pisida avec un nouvel équipage, le Lt Adams étant malade. Cet équipage occasionnel ne le secondera pas longtemps comme il le commente: "Fait 3^e run-up, très peu de staff là, ensuite vu un peu plus loin une belle concentration dans un virage. Les ai ground strafé 6 fois de suite avec succès je pense. Mon sacré top gunner (mitrailleur dorsal) a prétendu ne pas pouvoir tirer car ses mitrailleuses... ci et là. J'étais dans une rage formidable contre lui. S'il a cru rentrer plus vite grâce à cela, il s'est chiquement trompé.

A la 5^e attaque, vu deux autres qui filaient à pleine vitesse de là. Tourné, repris de la hauteur et les ai attrapés sur la droite. Le pauvre Arthur (son nouvel équipier) n'a jamais eu aussi peur. Robertson prétend avoir été K.O. pendant 5 minutes après mes attaques !! L'ai flanqué à la porte de mon équipage." Après deux autres raids vint une période consacrée aux essais et à l'entraînement.

Le 26 février 1943 à bord du Boston BK898, notre Belge fait son premier raid sur la ligne Mareth en Tunisie: rien de particulier à signaler. D'au-



Le Liberator VI, serial EW138, piloté par Greindl lors de ses premiers raids stratégiques.



Débarquement de l'équipage et de son barda à Foggia, nouveau terrain du squadron 31 à la mi-juin 1944.

es missions suivent, les défenses ennemies se durcissent. Le 31 mars, Greindl mène la première des trois vagues de bombardiers se suivant à une demi-minute d'intervalle; c'est la tête de 54 avions qu'il se porte sur l'aérodrome de Sfax.

Son tour d'opérations au squadron 31 se termine le 8 avril 1943; il se solde par 80 missions et 171 h 10 de vol de guerre.

En mai 1943, la tête de pont allemande à Tunis est définitivement évacuée: désormais il n'y plus de combattants de l'Axe sur le sol africain...

Entre deux tours d'opérations.

Du 3 mai au 28 juin 1943, G. Greindl n'est pas en opération mais est détaché au squadron 117 de la RAF (transport) stationné à Castel Benito.

Il est des équipages qui pilotent le Roi d'Angleterre en tournée d'inspection en Afrique du Nord et il le transporte en Algérie, à Gibraltar et au Maroc. Sa Majesté Georges IV le remercie personnellement le 25 juin à Fes avant de regagner Londres. Durant cette période, il se qualifie sur Beaufighter MK VI et sur Hudson MK VI.

Puis, pendant sept mois, il est affecté à la n° 1 ADU (aircraft delivery unit) de la RAF stationnée à Hélio polis en Egypte et ses missions ne sont faites que de convoys d'avions de la Côte d'Or (actuel Ghana) ou du Nigéria vers l'Egypte ou depuis ce pays vers les Indes. C'est au mois de septembre qu'il entame sa conversion sur Marauder MK II en vue de convoys depuis l'Afrique Occidentale vers le Maghreb mais aussi en vue d'un second tour d'opérations. Du 22 au 26 janvier 1944 survient sa plus longue mission - en kilomètres - car il convoie le Beaufighter MK X (s/n NE258) du Caire jusqu'à Karachi en cinq jours et en 13 heures de vol effectif.

Il passe aux Liberator VI en février 1944 et est lâché solo après 5 h 05 d'entraînement, ce que l'on peut qualifier de prise en main rapide d'un bombardier pesant près de 30 tonnes à sa masse maximale. Puis c'est la prise en mains opérationnelle du mastodonte: tir aérien, bombardement, combat avec des chasseurs de jour et de nuit. Sa conversion a lieu au sein du RAF 1675 HCU (heavy conversion unit ou unité de conversion sur avions lourds) du 17 février au 4 mars 1944 à Lydda.

Il convoie encore un Beaufighter MK X (NE458) du Caire à Karachi et revient comme passager dans un hydravion Sunderland de la British Overseas Airways Compagny (BOAC). Du 6 au 10 avril 1944, il convoie le Liberator MK II (AL524) du Caire Ouest jusque Lyneham en Angleterre et revient en Boston III

jusqu'à Rabat-Salé et de là en Beau-fighter jusqu'au Caire. Le squadron 31 (bombardement lourd) se forme enfin et Gérard Greindl entame un nouveau tour d'opérations en mai 1944 car il y a encore de l'ennemi à pourfendre !

Raids en Liberator

A la veille de porter la destruction de l'ennemi avec une pression accrue, Greindl se souvient à peine de ces trois missions et 4 heures de vol de guerre au 3/II/1 sur Fairey Fox lors de la brève campagne de l'Aéronautique Militaire Belge en mai 1940...

Il a le Liberator bien en mains et commande un équipage soudé et composé des lieutenants Palmer, Cloete (malade et remplacé par le Lt Collard pour le premier raid), Shipman, Leroux, du sergent Shannon et du radio MacLachlan. Le premier raid est fixé au 27 mai 1944; il décolle le Liberator VI (EW138) d'Egypte pour attaquer l'aérodrome de Castel Pedaide en Crète. Le raid avorte car il y a 10/10^e de nuages qui masquent l'objectif si bien qu'il ne peut être bombardé.

Il note à ce propos: "Fiasco complet, cette première opération du squa-

dron. 180 bombes gâchées". La revanche est prise avec des raids sur le port d'Héraklion, toujours en Crète les 1 et 8 juin malgré les largages sur l'objectif, il estime ces raids loupés. Du 16 au 21 juin, le squadron va s'établir à Foggia en Italie pour mieux tanner la peau de l'ennemi.

Greindl participe à un raid de nuit de 80 bombardiers lancés sur des raffineries de pétrole de Trieste le 26 juin; les résultats sont bons mais il évite de justesse deux collisions avec des avions amis à l'entrée et à la sortie de son "bomb-run" (ligne d'approche sur l'objectif). Le 1^{er} juillet, il effectue un mouillage de 6 mines de 450 kg dans le Danube. Le 19, il repart pilonner les raffineries de pétrole à Fiume (Trieste) en compagnie de 105 autres équipages. Il emmène le Lt Batton comme passager afin de l'initier avant son premier raid en tant que commandant de bord prévu pour le lendemain sur la Tchécoslovaquie. Le sort, injuste, voudra que le lieutenant Batton soit porté manquant à l'issue de son premier raid...

Puis, tous les trois jours environ, une nouvelle mission est montée. Ainsi, du 23 juillet au 12 août 1944 à bord des Liberator EW871, EW161,

KG871 et EW138, Greindl se porte plusieurs fois de nuit sur les raffineries de Ploetsi en Roumanie, sur l'aérodrome de Szombathely en Hongrie et mouille des mines dans le Danube. La chasse nocturne ennemie est inexistante mais la flak est nourrie bien qu'imprécise, sauf en Hongrie où quatre avions du groupe sont abattus par la Nachtjagd de la Luftwaffe.

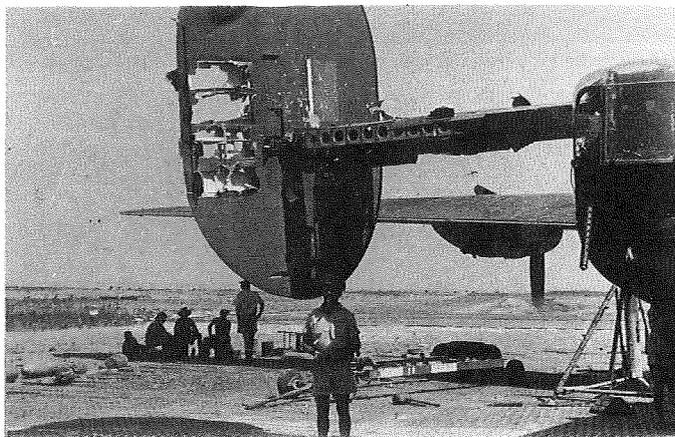
Varsovie à l'agonie.

Les missions les plus mémorables de Gérard Greindl, de toute la guerre, seront celles qu'il a faites pour secourir la résistance polonaise à Varsovie dans les nuits des 13 au 14 et 15 au 16 août 1944. Il fut l'un des rares pilotes alliés à y aller deux fois d'affilée, car peu d'équipages revinrent de ces longues et périlleuses sorties et seul le Général polonais Raisky y est allé trois fois aux commandes d'un quadrimoteur Halifax.

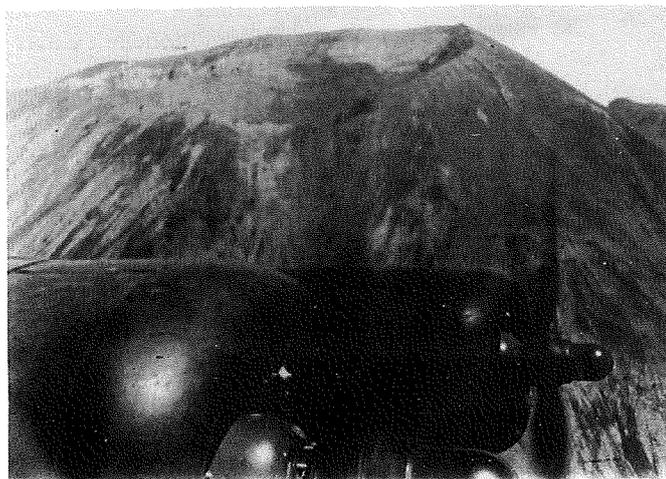
A l'appel de Moscou, les Polonais s'étaient soulevés en masse à Varsovie le 1^{er} août 1944, mais l'insurrection fut réprimée durement par les Allemands qui mirent la ville à feu et à sang. Ils y parvinrent d'autant mieux grâce à l'assentiment des soviétiques qui stoppèrent leur



A Foggia, G. Greindl pose avec son équipage Sud-Africain.



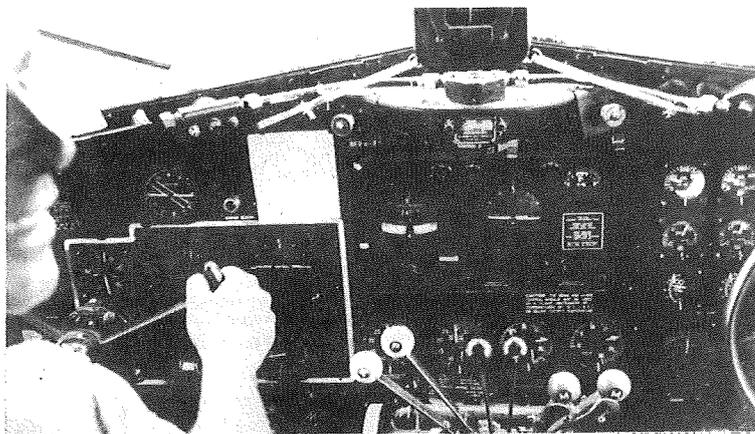
Retour d'un raid sur les raffineries de Ploesti le 23 juillet 44



Le Vésuve photographié par G. Greindl depuis son Liberator



Retour du deuxième raid sur Varsovie qui dura 11h15; Greindl est félicité par le Brigadier Général Durand, Cdt du 205 Bomb Group.



Aux commandes du Dakota KG689 du squadron SAAF 44, le Major Greindl est photographié lors d'une liaison Bari-Belgrade en avril 45.



Mission derrière les lignes ennemies en Yougoslavie.

avance vers la capitale polonaise et firent même reculer l'Armée Rouge de 10 kilomètres afin que la S.S. puisse parachever son oeuvre d'anéantissement.

Seul Winston Churchill dénonça cette ignominie de Staline et, face à son refus d'intervenir ou de permettre le transit d'avions alliés sur ses aérodromes, autorisa les équipages volontaires à porter secours à Varsovie assiégée.

Après six nuits d'opérations sur Varsovie, 85% des effectifs engagés avaient été perdus et seuls les squadrons lourds polonais de la RAF sur Halifax et les squadrons 31 et 34 (205 Group) de la SAAF furent autorisés à poursuivre. En six semaines, ces derniers avaient perdu sur la Pologne 24 de leur 33 Liberator. Le 2 octobre 1944, Varsovie était définitivement écrasée et ses ruines dynamitées par la S.S. dans sa rage à la rayer de la carte. Gérard Greindl décolle son Liberator (s/n KG871) de Brindisi à 19 h 55 le 13 août 1944; il emporte 12 containers de munitions et d'explosifs dans ses soutes ainsi que 11.000 litres d'essence dans ses réservoirs car la mission comptabilisera 10 h 20 de vol d'une traite. La nuit est noire; il prend un cap nord et survole la Roumanie qu'il efface rapidement pour traverser la Hongrie, passer les Carpathes et laisser défiler la Slovaquie sous ses ailes. Il débouche sur la plaine et traverse la couche nuageuse, Varsovie est estimée dans vingt minutes. Soudain, c'est le feu d'artifice: des lumières, des phares, des fusées éclairantes partout. Le pilote voit un aérodrome sur sa gauche duquel décolle un avion; il est vrai qu'il ne vole alors qu'à 1.800 mètres d'altitude. Greindl voit des traçantes révélant un combat aérien au loin; il vire à 35 degrés et remonte la Vistule: il fait noir comme dans un tunnel. Un banc de fumée âcre et soudainement surgit une mare de feu à 30 kilomètres en avant: c'est Varso-

vie ! Le brasier est tel que l'objectif est localisé sans qu'il faille vérifier davantage l'exactitude de la navigation. Il vole maintenant à 900 mètres, Varsovie est là, il coupe les gaz, la flak légère se déchaîne, il descend jusqu'à 300 mètres et vole lentement; les containers sont largés dans la ville. Les commentaires de Greindl, notés à chaud sont éloquants: "Passé au-dessus de l'enfer sur terre, jamais rien vu ou imaginé de pareil, il semble que toute la ville soit en flammes, des quartiers entiers brûlent".

Puis c'est le retour, plein gaz en montée et stabilisation à 11.000 mètres pour traverser une zone d'orage, salubre car aucun chasseur ennemi ne s'y fourvoiera. Il attribue tout le mérite, quant au bon déroulement de la mission, à la navigation impeccable de son équipier Frans Cloete et ce n'est pas peu dire, car des avions du squadron lancés sur la même mission, trois n'ont jamais trouvé Varsovie, un a failli percuter les Carpathes et deux sont rentrés prématurément...

Vingt-quatre heures de repos et il y retourne avec le même Liberator (KG871). Le décollage a lieu le 15 août à 19 h 30; il reviendra à Brindisi 11 h 15 plus tard et après avoir largué 12 containers d'armes, munitions et explosifs dans un bois tenu par les partisans à 15 kilomètres à l'ouest de Varsovie. La dropping zone est parfaitement identifiée car dès l'envoi de son signal optique, les patriotes polonais lui répondent en allumant un T. Il met le cap sur la base, et, quelques secondes plus tard, il voit à une vingtaine de kilomètres à sa gauche, deux boules de feu dégringolant vers le sol: deux avions ne rentreront pas au bercail demain matin. Il doit couper son moteur n° 3 lors du survol de la Yougoslavie mais il rentre cependant au nid. Le squadron a perdu 8 équipages en 3 jours...

Il ne reprend l'offensive que le 28 août par un mouillage de mines dans

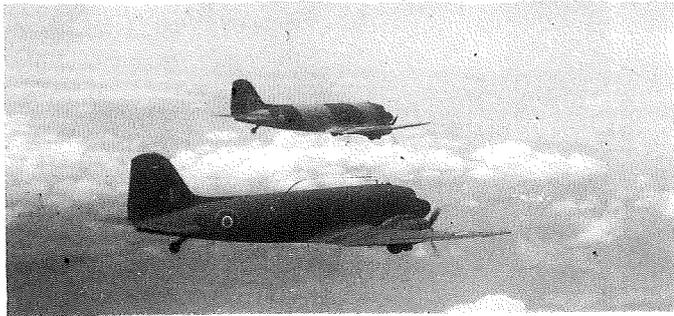
le Danube. Le 18 septembre, il s'en prend à des concentrations des troupes à Rimini; le 20, il bombarde des noeuds ferroviaires près de Bratislava. Les 20 et 21 octobre, il mène ses derniers raids en ravitaillant par parachutes les partisans yougoslaves lors de vol qui l'amènent à se faufiler entre les montagnes par mauvais temps.

Son séjour au 31 squadron se solde par 21 missions de guerre sur Liberator au cours de 89 h 45 de vol au combat et la mention "AS a H.B. pilot, above average", c'est-à-dire au-dessus de la moyenne en tant que pilote de bombardier lourd comme le note le Colonel commandant le groupe.

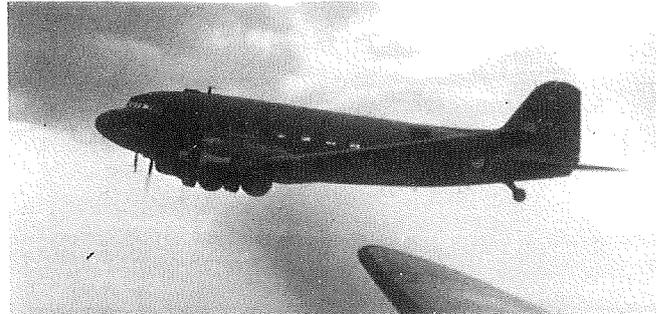
Vient alors ce qu'il attendait ardemment, le retour en Belgique qu'il revoit le 9 novembre 1944 pour une permission de deux mois qu'il a bien méritée. Mais la guerre continue et l'offensive von Rundstedt retarde un peu son retour à Almaza le 25 janvier 1945 où il est affecté au squadron 44 (transport) de la SAAF dès le 28.

Dernières missions chez Tito.

Février 1945 est consacré à la prise en mains du DC-3 ou C-47 Dakota; G. Greindl promène son Dak (s/n KK157) en Italie méridionale et en Grèce mais il n'occupe encore que le siège de droite, celui du co-pilote. Après quelques vols vers Marseille ou Belgrade, il est lâché sur Dakota le 13 mars 1945. Et c'est tantôt la vie du pilote de ligne et tantôt celle du pilote militaire auquel on assigne des vols plus musclés. En effet, le 3 avril, il quitte Bari escorté de 6 Spitfire pour aller ravitailler les partisans de Tito à Metlika, en territoire toujours occupé par la Wehrmacht. Le 5, il repart et mène une formation de 7 Dakota escortée de 5 Mustang jusqu'à Metlika. Le 10, il réédite la mission et débarque deux tonnes de vivres à Metlika avant d'embarquer 17 blessés pendant que les Lightning



En route vers Metlika, G. Greindl mène, à bord du KG511 camouflé une formation de 7 Dakota du squadron 44 pour ravitailler Tito.



Dakota (KN478) du squadron 44 avec lequel Greindl fit un tour d'Italie les 15 et 16 juin 45.

d'escorte tournent au-dessus du terrain d'atterrissage sommaire, prêts à intervenir en cas de réaction allemande. Pour varier, le 11 avril il parachuta en six passes 36 colis de carburant chez les hommes de Tito à Vlasenica. Le 12, les colis sont destinés aux partisans de Darubar et c'est 2,5 tonnes d'obus de mortier qui descendent accrochés à leurs corolles. Quelques vols de routine et G. Greindl effectue encore deux missions de parachutage au profit des combattants yougoslaves les 1^{er} et 7 mai 1945.

La guerre en Europe se termine le 8 mai 1945. Greindl poursuit cependant son quadrillage de la Méditerranée et son Dakota transporte passagers et approvisionnements d'un coin à l'autre de la Grande Bleue. Il quittera la South Africa Air Force le 27 juillet 1945 avec le grade de Major et après avoir noté 303 h 55 de vol sur Dak dans son carnet de vols...

Epilogue.

Démobilisé, Gérard Greindl devient major de réserve à la Force Aérienne Belge et se remettra au pilotage plus tard à Elisabethville (actuellement Lubumbashi au Zaïre) sur Proctor, Goéland et Tiger Moth. Il retrouvera le cockpit du DC-3 mais cette fois en tant que commandant de bord à la Sabena sur les lignes africaines.

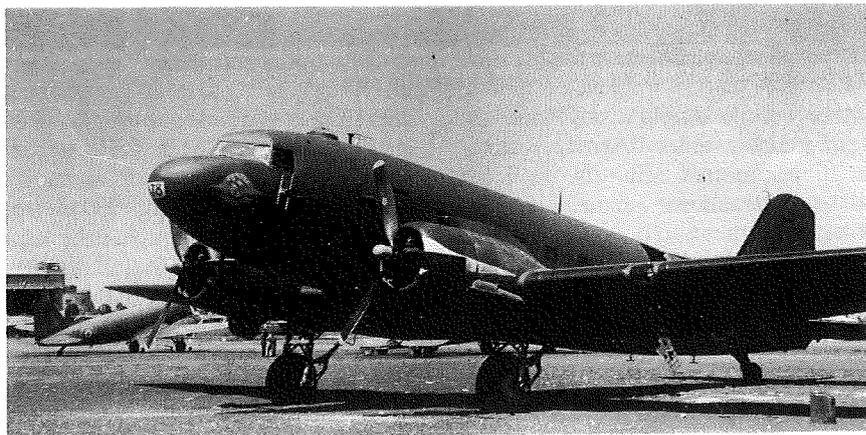
C'est là que la fatalité le guettait et qu'un accident mit un terme, le 13 mai 1948 à Libenge, à son exceptionnelle carrière d'aviateur.

Seule la mort pouvait rognier les ailes d'un pilote et d'un combattant aussi prestigieux...

Jean-Pierre Decock.

L'auteur adresse ses plus vifs remerciements à Monsieur Louis Nève de Mévergnies, neveu de Gérard Greindl, et lui-même pilote chevronné sur Thunderjet et Thunderstreak, pour l'aide spontanée et illimitée qu'il lui a apportée dans la réalisation de cet article.

Les photographies l'illustrant sont dues à G. Greindl ou Crown Copyright.



Le KN478 au ravitaillement à Bari le 15 juin 45.