

CARNETS de VOL

LA CONQUÊTE DE L'AIR



USAF

EUROPE

La guerre de G. Greindl, pilote belge à la S.A.A.F. (1)

Nombreux furent les aviateurs belges qui poursuivirent le combat durant la seconde guerre mondiale. Les faits d'armes de nos chasseurs ont été largement relatés et nul n'ignore que les squadrons 349 et 350 de la R.A.F. étaient belges. Les exploits de nos pilotes de bombardiers l'ont été bien moins... que ce soient ceux qui pilotèrent des Lancaster au Bomber Command ou des Mitchell au 320 squadron (Hollandais) dont la majeure partie des équipages était belge... Ce qui est davantage ignoré concerne les pilotes belges qui combattirent avec acharnement au sein de la South African Air Force, de l'Egypte jusqu'en Italie. Deux pilotes belges s'y distinguèrent particulièrement: Gérard Greindl et Franz Burniaux qui fut le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne de 1956 à 1960. Tous deux eurent une carrière quasi parallèle durant leurs tours d'opérations.

Nous nous attacherons ici à retracer le parcours du Baron Gérard Greindl depuis qu'il était sous-lieutenant à l'Aéronautique Militaire en 1940 jusqu'à ce qu'il quitta les rangs de la S.A.A.F. en juillet 1945 avec le grade de major.

La lecture des carnets de guerre et du carnet de vols de Gérard Greindl révèlent un pilote accompli, largement au-dessus de la moyenne – comme le notèrent ses chefs successifs. Il estima n'avoir accompli strictement que son devoir mais il est évident qu'il en fit plus que l'on en exigeait, avec calme et détermination. Il voulait être parmi les meilleurs et le fut incontestablement, bien qu'il eut ri de se voir gratifié, après coup, du terme "héros".

Tel n'était pas son objectif mais bien de prendre sa revanche sur l'ennemi; il le fit avec tant de pertinence que ce sont des hommes comme lui qui furent les artisans de la victoire alliée.

Courageux, certes; téméraire, souvent... mais lucide et conscient des risques qu'il prenait quotidiennement, Gérard Greindl tint méticuleusement son journal de guerre malgré la pression incessante des combats et prit de nombreuses photographies qu'il développait lui-même dans des bases au confort précaire, dans le désert ou en Italie; ce sont celles-là même qui illustrent cet article.

C'est grâce à ces documents uniques que le profil de cet aviateur belge hors du commun peut être dégagé

Le Baron Gérard Greindl (à g.) pose avec son équipage devant leur Boston du 12 SAAF au printemps 42.



La Guerre de Gérard Greindl, pilote à la S.A.A.F.(1)

dans ces colonnes et il est juste qu'il en soit ainsi car il fut, sans aucun doute, ce que ses compagnons anglosaxons qualifiaient pudiquement comme "a jolly good fellow and a potent warrior"...

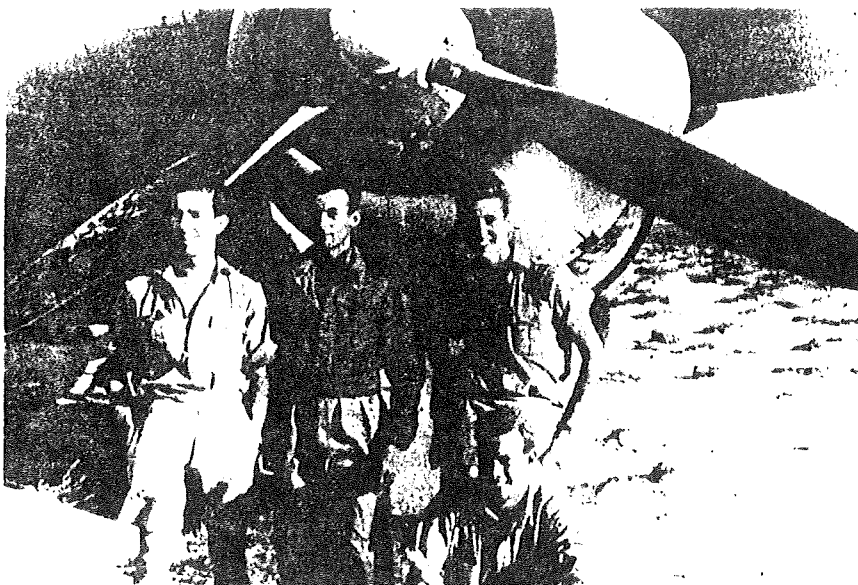
Des premiers vols aux premiers vols de guerre.

Le Baron Gerard Greindl entre à l'école de pilotage de Wevelgem le 1er avril 1937; il est alors âgé de 21 ans. Son ecclage débute sur le vénérable Avro 504N et se poursuit sur Avro 626 Prefect, SV 5, SV 22 et Fairey Fox.

Une fois ses ailes épinglées sur sa vareuse, il est versé à la 3^e escadrille. Il y groupe le 1^{er} régiment d'aéronautique (3/111), le 8 avril 1938.

Il y pilote des Fox frappes de la fameuse feuille de houx jusqu'en mars 1939. Muté à l'École d'Aéronautique, Gérard Greindl y pilote, entre autre, des Morane 230, Firefly, Potez 32, Breguet XIX et Renard 31. La Blitzkrieg l'y surprend, comme toutes nos forces armées, le 10 mai 1940 et il rejoint précipitamment son unité et ses Fox poussifs. La guerre éclate brutalement et la vaillance de nos équipages ne peut pallier ni les déficiences techniques d'un matériel périmé ni l'imprévoyance et l'incompétence des Etats-Majors.

Le sous-lieutenant Greindl effectue trois vols de guerre sur Fox, son dernier atterrissage sur avion militaire ayant lieu à Aalter le 16 mai 1940. Après quoi l'escadrille, comme la plupart de celles équipées de Fox, se replie en France, faute de matériel. Demobilisé le 10 août 1940, Gerard Greindl gagne le Congo Belge en



G. Greindl (au centre) avec son équipage à Bahira en juin 42 lors de l'avance foudroyante de Rommel vers Alexandrie et après leur 7^e raid en 3 jours.

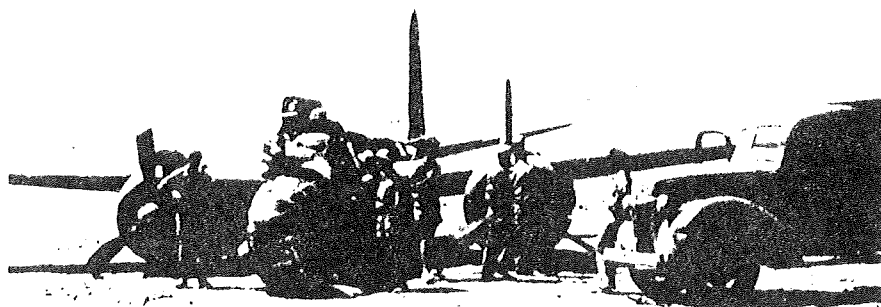


Le Boston VL-O du Capitaine Burniaux a atterri sur le ventre au retour, sur un moteur, d'un raid sur Tobrouk dans la nuit du 20 au 21 juin 42. A noter: "Falcon" et le springbok aile, emblème du Squadron 12 sur le nez de l'appareil.

compagnie du capitaine Franz Burniaux ainsi que d'autres aviateurs belges. Ils y transitent brièvement avant de s'engager à la South African Air Force pour la durée des hostilités...

La Desert Air Force.

Durant son séjour au Congo Belge, le Baron Greindl effectue une cinquantaine d'heures de vol sur Caudron Luciole et Piper Cub avant de rejoindre le D Flight à la CFS 62 (Central Flying School). Il s'y entraîne à bord d'Airspeed Oxford ainsi qu'à la 21 Air School. Il quitte l'école de pilotage sud-africain pour le squadron 12 en Egypte afin d'y entamer les choses sérieuses, c'est dire "taper sur le boche" comme il se plaira souvent à le souligner dans ses carnets.



La Guerre de Gérard Greindl, pilote à la S.A.A.F.(1)



Vues prises le 16 juillet 42 par le top gunner de G. Greindl lors d'un raid sur El Alamein. Il conduisait le box 2 de la formation de 18 Boston et on voit l'un des appareils largant ses bombes; sur l'autre vue, on voit les impacts au sol et un Boston formant sur celui de Greindl dont l'ombre se projette sur son aile droite.

À El Fedan, il prend en mains le Boston qu'il décrit comme facile à piloter. L'entraînement opérationnel sur Blenheim Mark IV à L.G. 99 (Landing Ground ou terrain d'atterrissage dans le désert) lui plaît beaucoup moins: "quel vieux zinc compare au Boston: cockpit ridicule".

Verse au B Flight du squadron 12 en avril 1942, il s'exerce d'abord au bombardement et au mitraillage air-sol sur les rochers de Fuka. Les vols opérationnels débutent le 9 mai et le premier raid de guerre est inscrit le 19 mai 1942. Bien résolu à rendre au centuple les coups reçus en mai 1940, Gérard Greindl décolle de L.G. 21 avec deux bombes de 500 livres à larguer sur l'objectif: un quartier-géné-

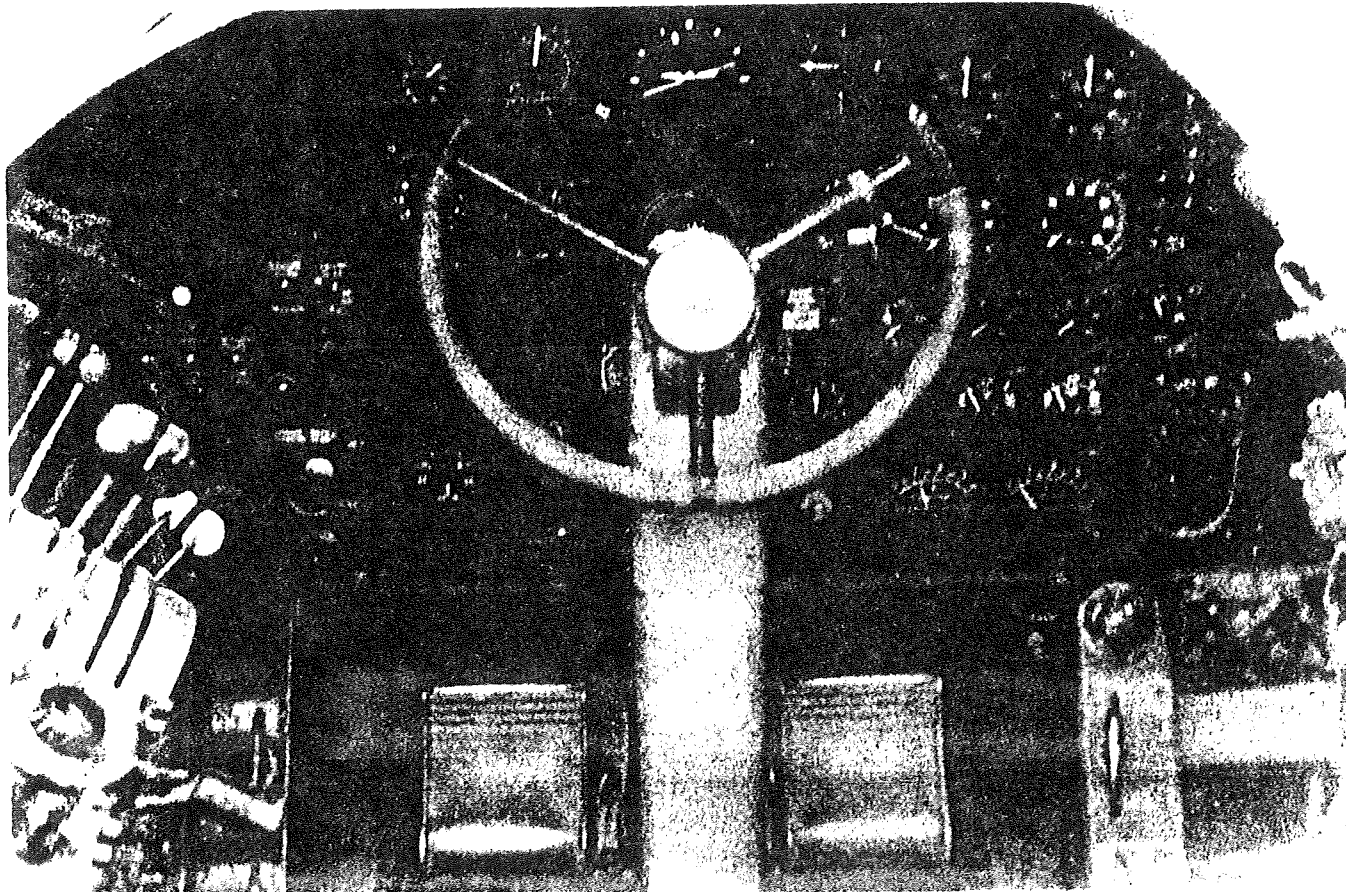
ral allemand à Timimi en Lybie. Il doit déchanter car le rendez-vous avec l'escorte de chasse avorte à Gambut à cause du ciel bouché et le raid est rappelé à la base à cinq minutes de l'objectif.

Même annulée, cette mission lui donna des émotions. En effet, le leader largue ses bombes sur la mer, suivi par toute la formation, sauf le Boston AL773 piloté par Greindl dont l'"arbruti" d'observateur, croyant que tout le monde se trompait, ne lâche les projectiles qu'en territoire ami alors que les six avions volaient à 900 mètres d'altitude. Ils furent tous secoués par la déflagration mais il n'y eut, heureusement,

pas de dégâts, ni au sol ni en l'air. Le 4 juin 1942, premier raid de nuit aux commandes du Boston AL818, l'objectif est l'aérodrome de Derna. Il y a la DCA, d'abord peu dense mais de plus en plus précise et qui fait paniquer le navigateur. Gérard Greindl le sermonne, largue ses bombes en un long stick, vire pour le retour et s'énerve sur son équipier qui voit des zincs partout au lieu de naviguer correctement. Le pilote garde son calme, passe Tobrouk, atterrit à la base et demande un autre observateur qui soit à la hauteur de l'équipage.

Le 14 juin, le squadron se déplace vers la base avancée 07. Quatre raids pour la seule journée du 15, dont

Le poste de pilotage du Boston Mark III de Greindl.



deux anneaux et qui ont toujours pour objectif le charroi et les blindés de l'Afrika Korps qui progressent ventre à terre vers El Alamein, dernier bastion avant Alexandrie. Lors de la seconde sortie du 16, la formation est reçue par une flak dense mais est également attaquée à sept reprises par des essaims de Bf 109F et de Macchi MC 202. Le mitrailleur dorsal signale à Greindl qu'il tire de courtes rafales et qu'il entend des ricochets sur les plaques de blindage de leur Boston.

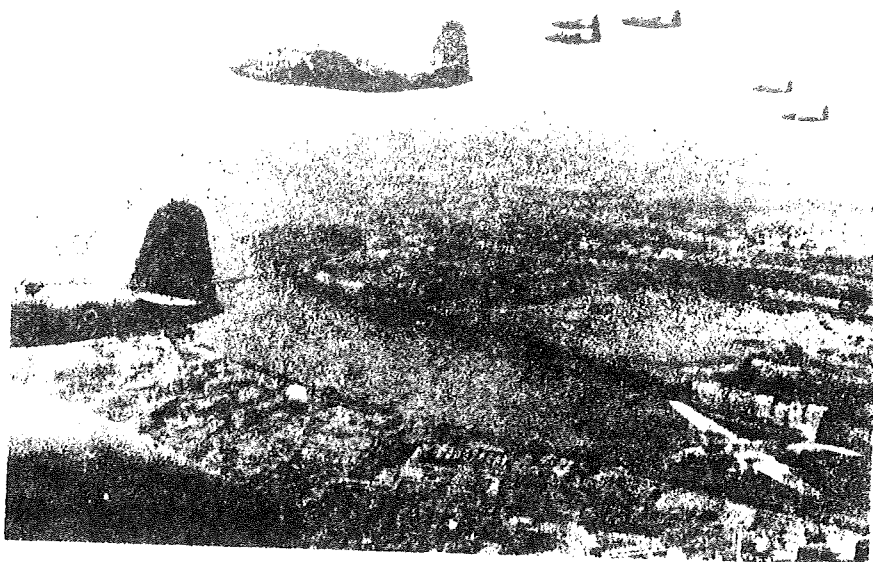
Le 17, retraites et raids de plus en plus à l'est, ce qui signifie comme il le note "que ces salauds avancent à pleine vitesse, les boches ne sont plus qu'à 8 miles de nous ! Les boches sont tout près." Le 20 juin, raid de nuit sur Tobrouk ainsi que le 21 à bord du Boston 2190 mais cette fois sur la route de Tobrouk-Bardaïa avec largage de bombes incendiaires et passe de strafing. Le 23, évacuation de la base avancée O7 vers El Daba; les 24 et 25, nombreuses sorties offensives sur des convois ennemis qui s'étirent en longues files de Sidi Barani vers l'Egypte. Malgré la pagaille relative chez les Alliés, Gérard Greindl et coéquipiers envoient, en deux jours, 430 bombes sur l'Afrikan Korps.

Le 26, il remet cela mais sa formation est sérieusement mise à mal par les Bf 109F du JG 27 dont le redoutable as, Hans-Joachim Marseille, faisait partie. Quatre Boston sont touchés et l'un d'eux, piloté par le Major Baxter, se crashe. Malgré des mitrailleuses enrayées, Greindl ramène son Boston sans un trou de balle.

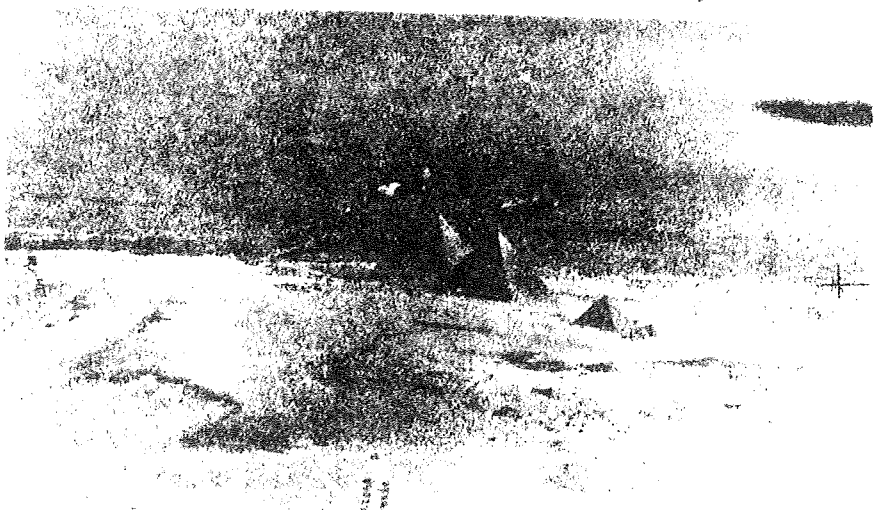
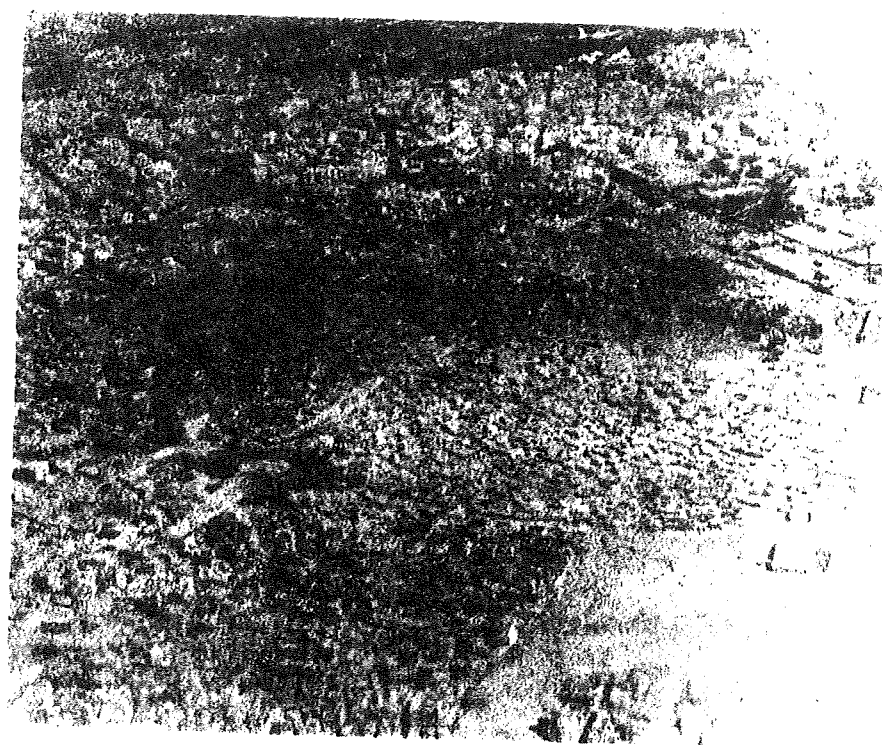
La pression ennemie est si forte que le rythme des missions ne permet aux mécanos et aux armuriers que de faire l'indispensable, et encore...

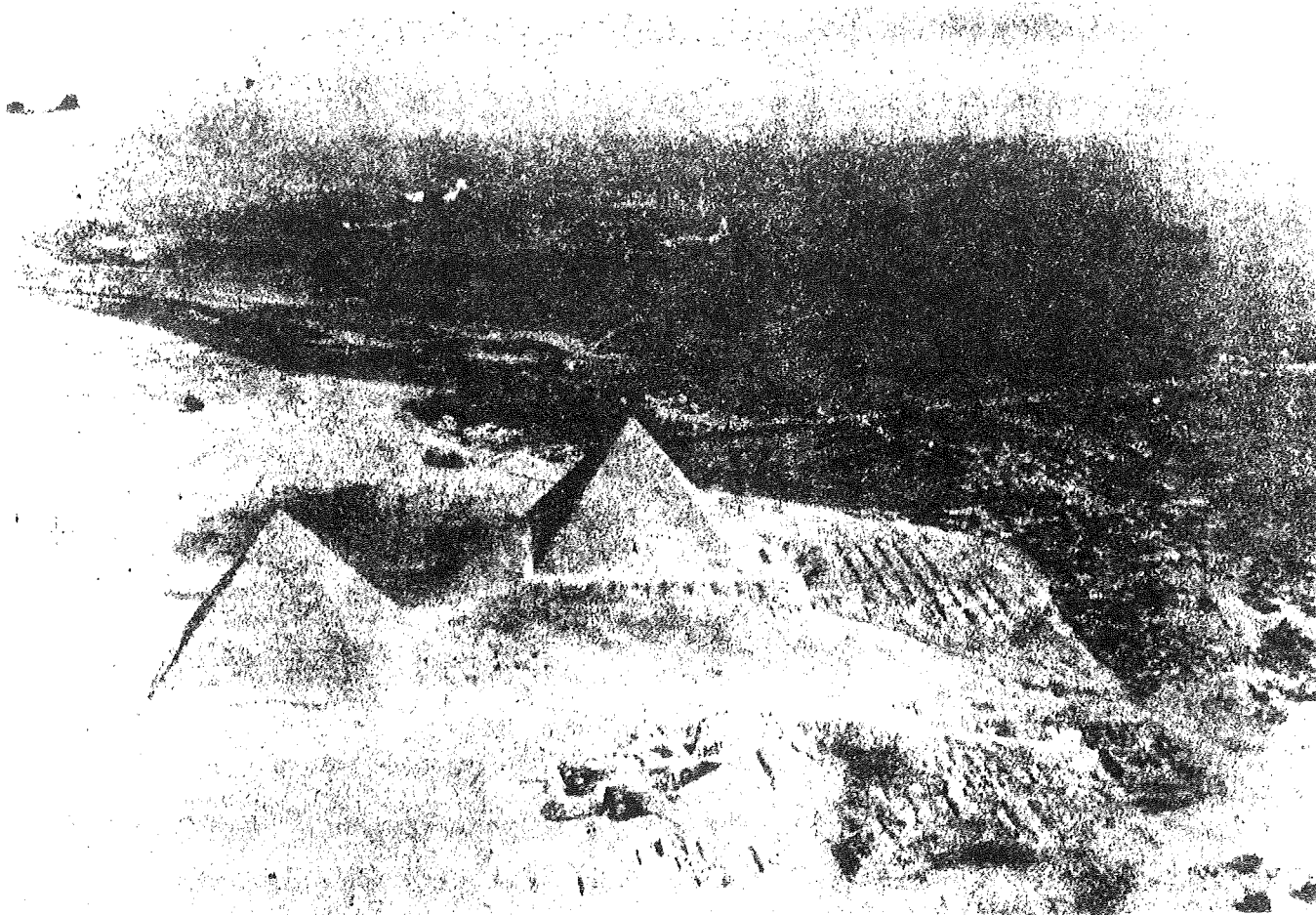
Tout le squadron est écrasé de fatigue mais Greindl effectue encore une mission sur le convoi à l'ouest de Matrouh avec un autre équipage avant de prendre trois jours de congé au Caire; le mois de juin comptait 42 heures de vol de guerre, de jour et de nuit. C'est une performance mais, avec un certain humour, Gérard Greindl note "mon meilleur mois depuis que je vole".

Après ce bref congé, les missions offensives reprennent avec frénésie durant la première semaine de juillet sur les convois comptant jusqu'à 3000 camions, mais l'ennemi reflue aux confins d'El Daba, en direction de Tobrouk.



Survolant le Nil près du Caire en septembre 42, un box de Boston du Squadron 12 prend le cap vers El Alamein pour canarder l'Afrika Korps. Les 3 avions à l'avant-plan sont codés VL-H, V et G.

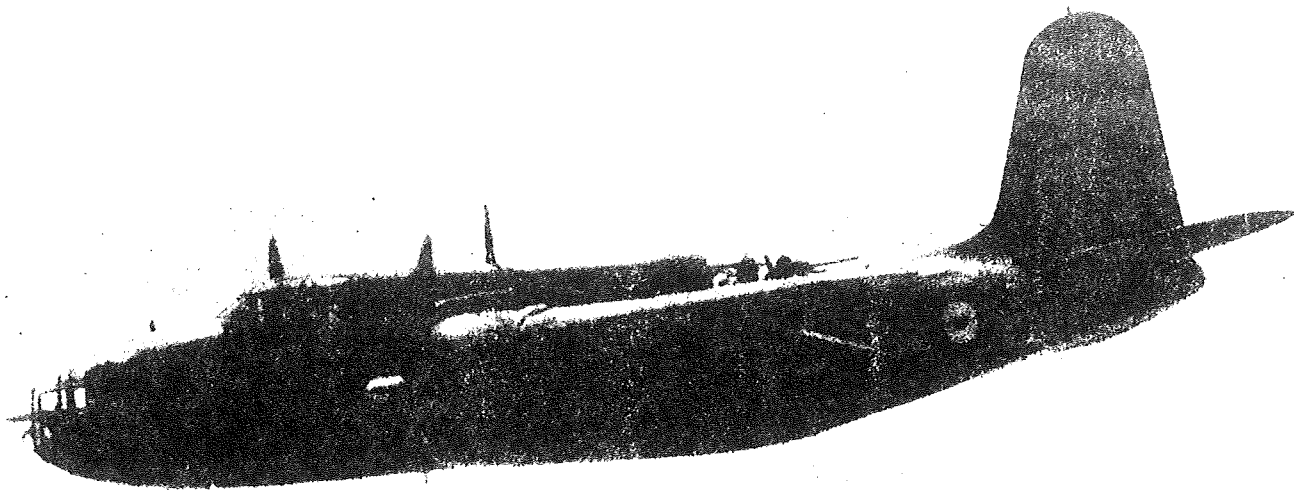




Du haut de ces pyramides... on voit des Boston du squadron 12 rejoindre celui de Greindl en septembre pour un raid sur les blindés et le charroi ennemis retraitant d'El Alamein vers l'ouest.

Raid massif sur El Daba le 24 juillet 42 : 18 Boston des squadron 21 conduits par le colonel Tyndall. La formation fut disloquée au retour suite aux attaques des Bf 109 ainsi que des Macchi MC 202.





Le Boston III codé VL-Y traverse la côte entre Burg el Arab et El Alamein lorsque la photo a été prise par G. Greindl en octobre 42.

La flak lourde et légère ainsi que les chasseurs ennemis ne laissent pas de répit aux bombardiers. Le 8 juillet, lors d'une attaque des troupes près d'El Alamein, l'appareil (AL713) de Greindl est touché par cinq fois par la DCA très précise et un coup a fait mouche dans le gouvernail de profondeur, ce qui engendre une violente claque du manche dans la paume du pilote.

La fièvre monte...

Le 9 juillet 1942, une formation de 12 Boston (dont l'AL776 piloté par Greindl) croise, en route vers El Alamein, un raid de 50 Stuka et Bf 109F qui viennent de bombarder les positions tenues par les Alliés face à celle des Allemands à El Alamein. Lorsque les Stuka aperçoivent les Boston, ils larguent leurs bombes en pagaille pour filer au plus tôt; il est vrai que quelques jours auparavant, 14 Stuka d'une formation de 15 avaient été mis en charpie par les Kittyhawks de la chasse alliée...

C'est à cette époque que Gérard Greindl se qualifie sur Maryland, appareil qui n'égale pas le Boston et, grâce au ciel, il n'utilise ce type d'avion que pour des missions de liaisons. Le raid du 19 juillet 1942 est mémorable pour le Flight Lieutenant Greindl. Une formation de 18 Boston appuyée par 40 Kittyhawks chasseurs-bombardiers et protégée par 60 avions de chasse se porte sur l'aérodrome d'El Daba que les Alliés occupaient il n'y a pas si longtemps. Greindl exulte, les Boston ont démoli plus d'une trentaine d'avions au sol et allumé un feu visible à plus de 50 miles; avec le score des chasseurs, cela totalise 80 appareils de la Luftwaffe bons pour la ferraille. Il

note laconiquement dans son carnet de vols: "encaissent les boches ! J'attendais cela depuis le 17 mai 40." C'est ce jour en effet que les derniers Fox du 3/II/1 furent incendiés au sol par des Heinkel III sur l'aérodrome d'Aalter.

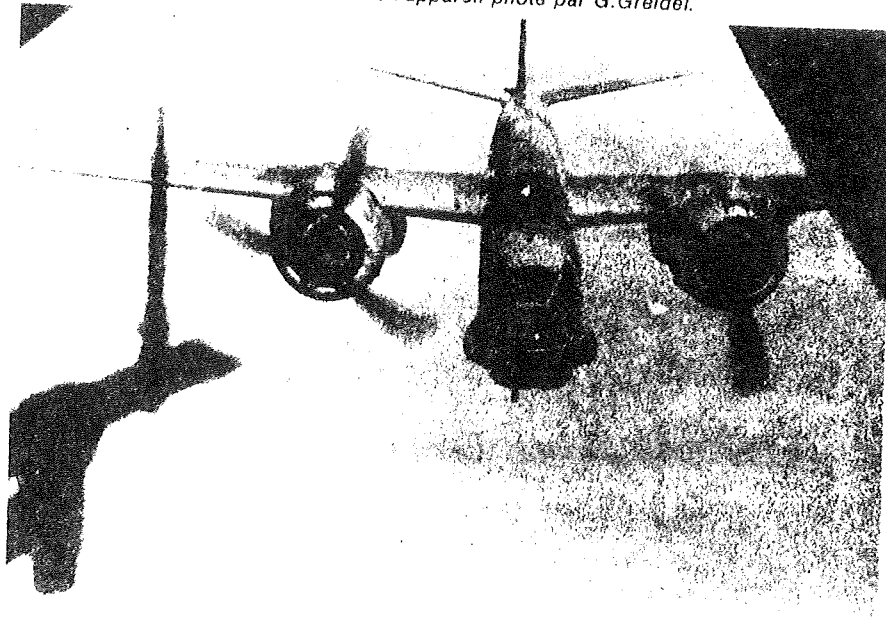
Le tournant d'El Alamein.

Les historiens s'accordent pour dire que la bataille d'El Alamein en août 42 fut le début de la fin de l'Afrika Korps. Le lieutenant Greindl et le capitaine Burniaux sont de la partie et donnent du fil à retordre au charroi et aux blindés ennemis. Les chasseurs de la Luftwaffe n'ont rien perdu de leur allant et la flak est meurtrière mais les Boston exercent leur pression 2 ou 3 fois chaque jour. La façon de mener les raids du colonel commandant le wing est vivement

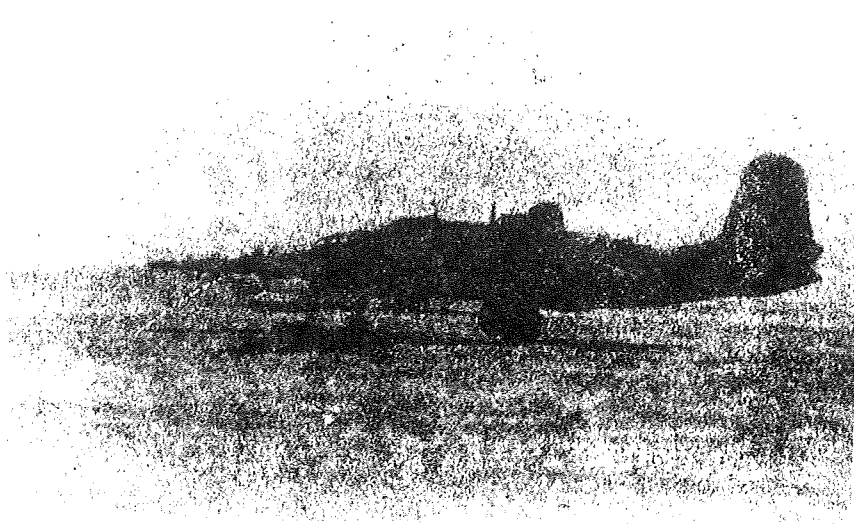
critiquée par notre Belge et à juste titre. Un congé de dix jours permet au squadron de souffler avant de relancer les attaques de plus belles. Lors de certains raids, G. Greindl fait jusqu'à 5 passages sur l'objectif en le mitraillant après l'avoir bombardé, ce qui explique la présence de nombreux trous dans son avion aux retours de missions. Août 42 se termine avec un bilan éloquent pour Greindl, malgré dix jours "off": 48 sorties et 102 h 40' de vol en opération !

Les allemands ont poussé une grande poche dans les lignes britanniques à la fin d'août: tous les moyens offensifs sont concentrés pour fermer la tenaille. Le 8 septembre, les pilotes observent le début de la retraite ennemie qui ne se terminera qu'avec

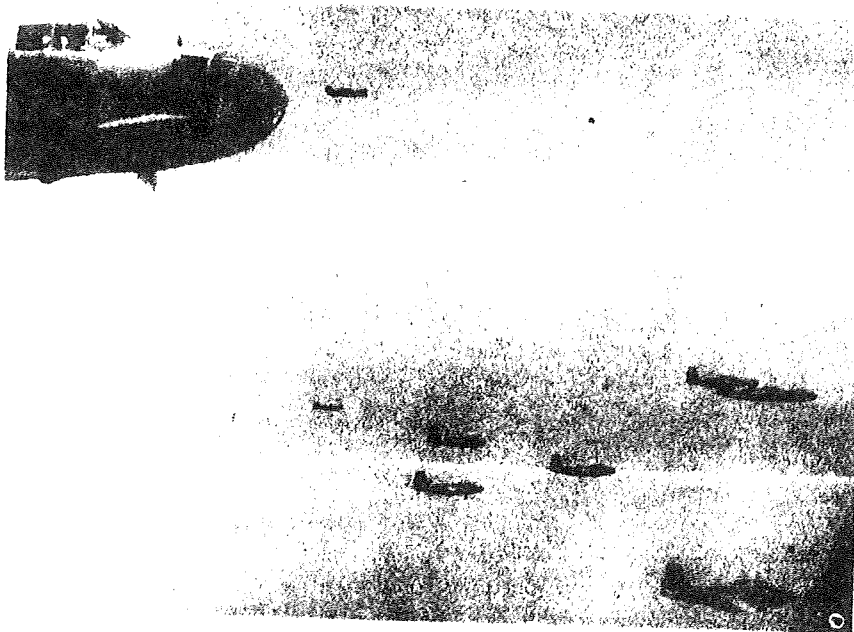
Vu du poste de mitrailleur ventral de l'appareil piloté par G. Greidel.



La Guerre de Gérard Greindl, pilote à la S.A.A.F. (1)



Décollage simultané de 18 Boston à L.G. 021 le 26 octobre 42.



Les 2 avions plus petits, à la verticale l'un de l'autre et à gauche de la vue sont des P-40 Kittyhawk de l'escorte de chasse.



L'évacuation de l'Afrique du Nord en mai 1943... Gérard Greindl se voit imposer trois semaines de congé... plus que méritées.

Octobre voit se ralentir les raids à cause du mauvais temps mais cela s'améliore vers la fin du mois et il coopère avec l'armée en tirant des rideaux de fumée pour faciliter l'assaut des Australiens sur El Alamein.

Les Allemands se défendent à présent: l'ack-ack (DCA) de la 150 Panzer Division fait des ravages; rien que dans la matinée du 24, 5 Boston et Baltimore des 12, 21 et 24 squadrons sont descendus.

Le 26 octobre, grande première pour Gérard Greindl car il est le patron de la formation de 12 Boston et 6 Baltimore. L'objectif, juste au-delà des lignes amies, devait être marqué au fumigène mais la canonnade était si violente entre les deux que le leader, G. Greindl failli bombarder les troupes amies. Son discernement et son calme l'amènent cependant à jeter tous les projectiles sur la cible avec de nombreux coups directs, ce qui vaut, à notre vétéran mais leader fraîchement émoulu, de recevoir par téléphone les chaleureuses félicitations de l'armée. Sa joie n'est ternie que par la précision redoutable de la flak: sur les 6 Boston engagés par le squadron 12, 5 sont touchés dont le sien mais tous les avions sont rentrés à la base !

Il commente sa première mission de leader dans les termes suivants: "c'est un grand honneur qu'on m'a fait de me donner le squadron à conduire, mais quelle responsabilité, surtout si près de la bomb-line - j'ai eu réellement un soupir de soulagement quand c'était fini, mais quand même, prêt à recommencer". Le 30 octobre, il remet cela: "conduisais la formation. C'est comme pour tout, il faut un peu d'habitudes" commente-t-il avec sérénité.

Le 3 novembre, Greindl voit avec horreur le numéro 3, Daglish, touché dans sa soute à bombes au moment de l'attaque pour ensuite piquer à mort et exploser en plein sur l'objectif. Ce même jour, il remarque la retraite de Rommel et note: "premier signe tangible de la débâcle !". En voyant 3000 camions rouler de Marsa Matrouh vers l'ouest.

L'armée progresse tellement vite que les missions de soutien demandées aux bombardiers sont très espacées. La bataille d'El Alamein est gagnée...

(à suivre)

Jean-Pierre Pivoux