

**DE VIEILLES TIGES  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART  
VZW**



**Gedenkboek  
van de Belgische luchtvaart**

**Gérard Greindl**

Voorgesteld en gepatroneerd door

**Jean-Pierre Decock**

*Bestuurslid*

*en*

**Louis N ve de M vergnies**

*VTB lid*

Vertaald door Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



*Majoor-Vlieger Baron Gérard Greindl op het einde van de 2de Wereldoorlog in Foggia (Italië). Hij draagt de vleugels van piloot van de SAAF (South African Air Force).*

## **Baron Gérard Greindl, DFC**

**101 bombardementszendingen in de South African Air Force tijdens de Woestijnoorlog en over de Balkan.**

**Drie operatiebeurten, twee in Bomber Command en één in Transport Command van de SAAF.**

**Jonge, gedreven en strijdvaardige piloot gedurende de ganse oorlog.**

**Heeft zich meermaals laten opmerken tijdens het gevecht; meer bepaald door vrijwillig, als enige geallieerde piloot, twee vluchten van elk meer dan 10 uur boven het vijandelijk grondgebied uit te voeren. Dit was voor de herbevoorrading van Poolse weerstanders die in Warschau in een ware vuurhaard ingesloten waren.**

**Heeft SABENA vervoegd in 1947 en is omgekomen aan het stuur van zijn Douglas DC-4, gekneld tussen twee tropische onweders tijdens de daling naar het vliegveld van Libenge (Belgisch Congo).**

**10.11.1916 – 13.05.1948**

### **I. OPMERKELIJKE FEITEN**



**Als jong officier vlieger vervoegt hij in 1941 Belgisch Congo en vervolgens de South African Air Force (SAAF) waar hij dient tot juli 1945.**

**Zijn moed en strijdlust worden door zijn opeenvolgende oversten gewaardeerd. Zij bevorderen hem tot majoor en kennen hem het DFC (Distinguished Flying Cross) toe voor de stoutmoedige vlucht waarbij hij vóór de eigen troepen een rookgordijn aanlegt op de ochtend van 23 oktober 1942, het begin van het beruchte El Alamein offensief. Maarschalk Montgomery behaalde er de overwinning op het Afrika Korps en het Italiaans leger.**

*Foto van Gérard Greindl in het uniform van Kapitein Vlieger in de vooroorlogse Militaire Luchtvaart. Op zijn kepie merkt men de vleugels en het monogram van Koning Leopold III. Het staafje van DFC boven de linkse zak toont aan dat deze foto genomen werd tijdens zijn kort verblijf in het Belgisch Vliegwezen (dat later zou omgedoopt worden tot Belgische Luchtmacht) tussen begin augustus en 1 december 1945, dag van zijn officieel vertrek.*

Heeft in augustus 1944 vrijwillig twee herbevoorravingsvluchten met munitie en voedsel uitgevoerd voor de ingesloten Poolse weerstanders in het Warschau inferno.

Hij volbrengt twee operatiebeurten bij Bomber Command: één met middelzware- en één met strategische bombardementsvliegtuigen.

Tijdens zijn derde operatiebeurt, ditmaal bij Transport Command, steunt hij de Joegoslavische weerstanders van Maarschalk Tito met het parachuteren van levensmiddelen en munitie en ook door te landen in vijandelijk bezet gebied.

Heeft 1.907 oorlogsvliegreuren of vliegreuren in bevolen dienst op zijn actief.

Bij de periodieke evaluaties van het personeel van de SAAF krijgt hij van zijn hiërarchie telkens de vermelding “above the average” (boven het gemiddelde).

## II. BIOGRAFIE

### Eerste vluchten

De jonge Gérard Greindl was een goede leerling. Hij behaalde moeiteloos zijn diploma wetenschappelijke humaniora aan het Instituut Saint Louis in Brussel.

Vast besloten piloot te worden, neemt hij dienst bij de Militaire Luchtvaart en voegt zich op 1 april 1937 bij de 75<sup>ste</sup> Promotie leerling-piloten. Het is een promotie die het zaad van azen bevat zoals: Dan le Roy du Vivier, Vicky Ortman, Lucien Siroux en Rémi “Mony” Van Lierde. Begaafd en wilskrachtig als hij is, behaalt Gérard Greindl op 26 januari 1938 het elementair brevet piloot en op 8 april 1938 het militair brevet. Hij slaagt op 18 oktober 1938 in het voorbereidend examen op de graad van onderluitenant.



*De 75<sup>ste</sup> promotie leerling-piloten in Wevelgem in 1938. Gérard Greindl is de eerste van links in de rij van de gehurkte piloten.*

Gedetacheerd bij de luchtvaartschool op 1 maart 1939, slaagt hij in de eindproeven voor de graad van onderluitenant vlieger.

Na de vlieschool wordt Gérard Greindl ingedeeld als piloot bij het 3/II/1Aé (3<sup>de</sup> Smaldeel, 2<sup>de</sup> Groep van het 1<sup>ste</sup> Luchtvaart Regiment) met als embleem het hulstblad en als devies “Qui s’y frotte s’y pique”. Het smaldeel, uitgerust met Fairey Fox III, is gelegerd te Goetsenhoven nabij Tienen.



Gérard Greindl in het 3/II/1Aé, met het hulstblad als embleem, in 1938 in Goetsenhoven. Men merkt hem staande, tweede van links..



De Fairey Fox III, O-15 (reeksnummer AF6003), toegewezen aan het 3<sup>de</sup> Smaldeel “hulstblad” gefotografeerd in jaren '30. Het is met dit type dat Gérard Greindl tijdens zijn operationele loopbaan in de Belgische Militaire Luchtvaart heeft gevlogen.

Profiel van de Fox III O-15 van het 3/II/1Aé in de toenmalige livrei. Na de München crisis in 1938 werd hij in kaki groen geschilderd.



## Van neutraliteit via de “merkwaardige oorlog” naar de “Blitzkrieg”

Sergeant Vlieger benoemd, voert Gérard Greindl gedurende de periode voorafgaand aan de “drôle de guerre” de hem bevolen oefenvluchten uit. Gedurende deze “merkwaardige” oorlog,



*Begin 1940. Wellicht tijdens een schietperiode aan de kust, Gérard Greindl, Henri Picard, Portier en Robert Uytebroekx, allen piloten van her 3<sup>de</sup> smaldeel/ II<sup>de</sup> Groep/1<sup>ste</sup> Regiment van de Luchtvaart, nemen een rustpauze.*

die begon in september 1939, bleef België luidkeels zijn neutraliteit verkondigen. De echte oorlog zou aanvangen op 10 mei 1940, wanneer de Duitsers, niets ontziend en met minachting voor de Belgische neutraliteit, de vijandelijkheden openen. Zowat alle Belgische vliegvelden worden kort voor dageraad aangevallen. De vijand slaagt erin het grootste deel van de Belgische vliegtuigen op de grond, of vertrekensklaar, te vernietigen.

Om 5u05 ondergaat Goetsenhoven een luchtaanval in drie golven door Dorniers 17 van Kampfgeschwader (KG) 17. Gelukkig zijn de 12 Fox van het 3<sup>de</sup> Smaldeel tussen 4u10 en 4u15 opgestegen naar Glabbeek,

hun geheim vliegveld. Maar de achterhoede, nog altijd te Goetsenhoven, krijgt de volle laag en er vallen doden en gewonden.

Slechts op 14 mei vliegt Gérard Greindl zijn eerste oorlogsopdracht. Hij moet binnenin het fort van Walem een bericht afwerpen. Hij stijgt op om 8u30 en dropt de koker met het bericht in de vestinggracht. Zijn Fox, nummer O-40, keert naar huis terug en vertrekt weer om 8u45. Ditmaal lukt het beter. Tien minuten later is het vliegtuig weer thuis. De derde – en laatste – zending van Gérard Greindl gedurende de 18-daagse veldtocht vindt plaats op 15 mei. Vergezeld door zijn waarnemer (en tevens piloot), Olt Vlieger Josef Verheughe, moeten zij aan boord van de Fox O-38 vanop 3.000 meter een strook van vijf kilometer fotograferen, van Lier tot Waver, vóór de KW linie (defensieve anti-tank stelling Koningshooikt-Waver). Ze krijgen een escorte van drie Fiat CR42 mee. Deze is stipt op tijd op de afspraak en vergezelt de Fox verkenners vanaf het opstijgen in Grimbergen. Bij het doel aangekomen, moet de Fox O-38 gedurende 25 minuten nauwkeurig richting en hoogte aanhouden, zonder de minste afwijking. De lucht krioelt van Luftwaffe vliegtuigen. Geen wonder dat de zenuwen van de twee bemanningsleden uiterst gespannen staan. Op het einde van de opdracht ziet de waarnemer drie Messerschmitt Bf109E de Fiat CR42 escorte aanvallen. Eén verdwijnt in duikvlucht, een andere wordt achtervolgd door een Duitse jager. Een derde Bf109E duikt op de Fox en vuurt een salvo af dat echter vóór zijn neus voorbijgaat. Josef Verheughe grijpt zijn machinegeweer, mikt en vuurt op de tegenstander. Verheughe schiet nog vijf maal, maar dan hapert zijn wapen. Terwijl hij tracht hieraan te verhelpen, maakt Gérard Greindl rechtsomkeer en vliegt recht op de aanvaller af. Met een ongelooflijke koelbloedigheid houdt hij die koers aan en dwingt de Duitser uit te wijken om een botsing te vermijden. De vijandelijke jager maakt echter rechtsomkeer en schiet nogmaals, maar van te ver. Gérard Greindl gebruikt al zijn energie om de zending te redden en duikt met doodsvrachting naar beneden. De waarnemer ziet dat hij zijn hoofd tussen zijn handen houdt en angst snoert hem de keel want hij dacht dat zijn piloot geraakt was en dat ze verloren waren. Maar Gérard Greindl was zijn

vliegerbril aan het aanpassen, die door de duizelingwekkende duikvlucht verschoven was, en brengt het vliegtuig terug in horizontale vlucht.

Gérard Greindl wendt zich tot zijn waarnemer en vraagt hem of ze naar de KW linie moeten terugkeren om de door de Messerschmitt Bf109 onderbroken opdracht te hernemen. Maar Verheughe, rechtopstaand in de achterste cockpit, maakt een groot kruisteken om aan te duiden dat de opdracht ten einde is. De Fox keert huiswaarts, niet zonder enkele schoten vanop de grond te moeten slikken en merkt in zijn kielzog één van de Fiat CR42 van de escorte, die afscheid neemt op het ogenblik dat de Fox zich neerzet te Grimbergen.

De baas van het Fiat smaldeel meldt per telefoon dat de drie escortevliegtuigen hun thuis- haven hebben verwoegd, dat de Messerschmitts met negen waren en dat één door een Fiat werd neergehaald. De O-38 van Greindl kwam er van af met een kogel door de schroef.



*De Fairey Fox III (O-38 gebouwd door Fairey Gosselies, reeksnummer 6028); dezelfde die Gérard Greindl vloog op 15 mei 1940 tijdens een bewogen foto-verkenningszending van de KW-lijn. Dit was de laatste zending van de zogenaamde 18-daagse veldtocht.*

gen, werd in de namiddag bevolen alles te verzamelen wat nog kon dienen en naar het vliegveld Norrent-Fontes in Noord Frankrijk te vertrekken. Na opeenvolgende verplaatsingen bereikt de eenheid tenslotte op 16 juni Bessens, nabij Poitiers.

Gérard Greindl was getuige van al deze dramatische gebeurtenissen. Hij zag de Belgische vliegtuigen in vlammen opgaan en buiten zichzelf van woede besloot hij dit te wreken!

*Duitse soldaten onderzoeken het wrak van een Fairey Fox III van de 3/II/1Aé, gestript en op de neus geblazen door de schokgolf van bommen die door Heinkel He 111 werden afgeworpen tijdens hun aanval op het vliegveld van Aalter op 18 mei 1940. Zodoende werden alle overblijvende vliegtuigen van het smaldeel van Gérard Greindl vernietigd.*



Terug thuis, begint Josef Verheughe met het ontleden van de foto's. Door de snelle terugtrekking van de Belgische troepen bereiken de foto's echter nooit hun bestemming. Hij zal ze enkele maanden later vernietigen wanneer zijn smaldeel zich in Zuid Frankrijk bevindt.

Het 3/II/1Aé had zich teruggetrokken op het vliegveld van Aalter als op 18 mei rond 07u30 een golf bommenwerpers Heinkel He111 het druk bezette vliegveld bestookt en er dood en vernieling zaait. In totaal worden negen Fox III op de grond vernietigd. Bij gebrek aan vliegklare vliegtuigen,

## Demobilisatie en clandestien vertrek uit België

Op 17 augustus 1940 is Sergeant Vlieger Gérard Greindl terug in België. Hij heeft dan een totaal van 557 vlieguren, waarvan 334 in opleiding en 223 in een observatie smaldeel.

Gérard Greindl ontvlucht België op 08 september 1940 in het gezelschap van Luitenant Colin en van de Sergeanten Rémi Van Lierde, Vande Poel en Bailli, allemaal piloten. Om de strijd voort te zetten maar ook om te vermijden naar Duitsland gestuurd te worden als werkkraft of als krijgsgevangene, ontvluchten ze België in het geheim. De broer van Gérard, Pierre, is eveneens van de partij.

Na heel wat onwaarschijnlijke omzwervingen, bereikt de kleine groep de Pyreneeën, maar wordt onderschept door Spaanse douaniers die hen naar Frankrijk terugsturen. De erg moeizame onderneming draait uit op een mislukking. Op 26 oktober 1940 ondernemen Pierre en Gérard Greindl, Rémi "Mony" Van Lierde en Raymond Vande Poel een tweede poging. Op 17 november slagen ze erin de Spaans-Portugese grens over te steken. Ze wanen zich al in veiligheid maar een overijverige Portugese politieagent stuurt ze terug naar Spanje. Ze worden eerst in Madrid gevangen gezet. Later, op 23 november 1940, worden Gérard Greindl, Mony Van Lierde en Raymond Vande Poel overgebracht naar het sinistere kamp Miranda del Ebro. Op 30 januari 1941 wordt Gérard Greindl vrijgelaten uit Miranda, maar hij bereikt slechts in april 1941 het lang verhoopte Portugal, samen met zijn broer Pierre die hij uit een Madrileens hospitaal had kunnen weghalen.

Daar scheept Gérard Greindl zich in met bestemming Belgisch Congo. Hij vervoegt er Kapitein Vlieger Franz Burniaux die hij in 1937-38 als onderrichter in de vliegschool van Wevelgem gekend heeft en die hoopt een Congolese luchtmacht te kunnen oprichten. In ieder geval kan Gérard Greindl terug beginnen te vliegen. Hij vliegt een twintigtal uren op Caudron Luciole alsook een dertigtal op Piper Cub. Wanneer de hoop op een luchtmacht van de kolonie vervliegt, wordt er onderhandeld om de Belgische piloten in Congo te integreren in de South African Air Force. En wanneer deze laatste dit aanvaardt, wordt het idee van een Congolese luchtmacht definitief begraven.

## Ingelijfd in de South African Air Force

Gérard Greindl vervoegt op 4 november 1941 de 62 Air School (D Flight) te Bloemfontein en verlaat deze op de 18<sup>de</sup> van dezelfde maand met in totaal 10u50 familiarisatie vlieguren op Airspeed Oxford, een tweemotorig opleidingsvliegtuig en, op zijn verzoek en louter voor de "fun", 45 minuten stuntvliegen



*Airspeed Oxford nummer 1961 van de 21 Air School in Bloemfontein. Zoals vele andere piloten heeft Gérard Greindl dit toestel bestuurd tijdens zijn reconversie in de SAAF in november en december 1941.*

op Avro 621 Tutor, een eenmotorige tweedekker. Hij vervolgt zijn reconversie aan de 21 Air School, H Flight, te Kimberley, van 18 november tot 11 december 1941, meestal onder gezag van Kapitein Franz Burniaux. De enige klacht die Gérard Greindl heeft over de Oxford, is de benepenheid van diens glazen neus, de gevechtspost

van de bommenrichter en de bochten waarin deze zich moest wringen om er te geraken in liggende houding.

Dan volgt een lange navigatievlucht in verscheidene etappes met bestemming Kasfareet in Egypte. Daar wordt hij op 23 januari 1943 gekwalificeerd en "gelost" op Douglas Boston III.



Deze lichte bommenwerper bevalt hem ten zeerste en hij wordt opgenomen in de schoot van het 12<sup>de</sup> Smaldeel van de SAAF.

En dan de onverwachte wending: op 9 maart 1942 wordt hij overgeplaatst naar het 15<sup>de</sup> Smaldeel, uitgerust met lichte bommenwerpers Blenheim Mk IV en gelegerd op LG 99 (Landing Ground of landingsveld). Hij wordt op 9 maart “gelost” op dit type vliegtuig en vervolgt zijn opleiding tot 9 april. Waarna hij het 15<sup>de</sup> Smaldeel en zijn Blenheim's weer verlaat. Hij kon ze maar matig appreciëren: “Ze hebben geen dubbele besturing, wat een verouderde kist, vergeleken met de Bostons, belachelijke cockpit”. Wat hij nog niet wist, was dat de Blenheim de “loss leader” (record aan verliezen) ging worden van alle types vliegtuigen gebruikt door de RAF in de 2<sup>de</sup> Wereldoorlog.



Tot zijn grote vreugde keert Gérard Greindl terug naar het 12<sup>de</sup> Smaldeel en de Boston III voor een lange gevechtsperiode in de woestijn. In deze onzekere tijden, waar het militair overwicht van de Geallieerden slechts moeizaam bekomen werd, kan Gérard Greindl eindelijk “de mof rammel geven”. Hij neemt weerwraak op het Duitse leger, zoals hij buiten zichzelf van woede had gezworen, toen hij op 18 mei 1940 machteloos de Fairey Fox's van zijn smaldeel te Aalter in de vlammen zag opgaan door opeenvolgende aanvalsgolven van Heinkel bommenwerpers.

*De gevleugelde « springbok », symbool van het 12 Sqn uitgerust met Douglas Boston III, waarmee Luitenant Greindl de oorlog in de woestijn zal aanvangen op 17 Apr 1942. Voordien had hij een kort verblijf doorgemaakt in het 15 Sqn (09 Maa tot 09 Apr 1942) op Bristol Blenheim.*

### **Eerste operatiebeurt met de Desert Air Force**

Ingedeeld in april 1942 bij de B Flight van het 12<sup>de</sup> Smaldeel, oefent Gérard Greindl zich eerst in het bombarderen en het mitrilleren lucht-grond (strafing) op de rotsen van Fuka. De operationele vluchten vangen aan op 9 mei en de eerste “operationele raid” wordt in zijn logboek ingeschreven op 19 mei 1942. Vast van plan om de klappen van 1940 honderdvoudig te vergelden, vertrekt hij vanop LG21 met twee bommen van 500 pond (250 kg) om deze te droppen op het doel, een Duits hoofdkwartier in Timimi in Lybië. Het wordt een teleurstelling. Wegens een betrokken hemel loopt de afspraak met de escorte bij Gambut mis. Op slechts vijf minuten van het doel wordt de raid naar de basis teruggeroepen.

Zelfs afgelast, zorgt deze opdracht voor een pak emoties. Inderdaad, de leader en de rest van de formatie droppen hun bommen in zee, behalve de Boston AL 773 bestuurd door Greindl. Zijn “idiote waarnemer” denkt dat iedereen zich vergist en werpt zijn lading pas af boven bevriend gebied, terwijl de zes vliegtuigen op slechts 900 meter hoogte vliegen. Ze worden allemaal door de ontploffing dooreengeschud, gelukkig zonder ernstige gevolgen, noch op de grond, noch in de lucht. Bij de eerste nachtraid, op 4 juni 1942, aan het stuur van de Boston AL 818, is het vliegveld van Derna het doel. Er is luchtafweergeschut, eerst weinig intensief, maar later meer en meer nauwkeurig, waardoor de navigator in paniek geraakt. Gérard Greindl leest hem de les, dropt zijn bommen in een lange stick, zwenkt om terug te keren en verwenst zijn ploegmaat, omdat die overal jagers zag in plaats van correct te navigeren. De piloot bewaart zijn kalmte, maar vraagt na de landing om een waarnemer van een beter niveau.

Op 14 juni verplaatst het smaldeel zich naar de vooruitgeschoven basis 07. Alleen al op 15 juni: vier raids waarvan twee afgelast, met altijd als doelwit het rollend materiaal en de pantsers van het Afrika Korps die geniepig naar El Alamein vorderen, laatste bastion vóór

Alexandrië. De 16<sup>de</sup>, bij de tweede sortie wordt de formatie onthaald door een dichte Flak (Duitse luchtafweer) maar ook door zwermen Messerschmitt Bf 109F en Macchi MC202. De mitrailleur meldt Greindl dat hij korte salvo's afvuurt en dat hij de kogels hoort afketsen op de bepantsering van hun Boston.



*Luitenant Vlieger Baron Gérard Greindl (in het centrum) met zijn crew van het 12 Sqn voor hun Boston III te Bahira in juni 1942. Ze hebben zopas hun 7<sup>de</sup> raid in drie dagen afgewerkt tijdens de plotselinge uitbraak van het Afrika Korps van Rommel naar Alexandrië!*

De 17<sup>de</sup>, terugtrekkend en raids meer en meer naar het Oosten. Wat betekent, zoals hij het noteert, "dat die smeerlappen met volle snelheid oprukken, de moffen zijn slecht 8 mijl van ons verwijderd! Ze waren vlakbij". De 20<sup>ste</sup> juni, nachtraid op Tobruk. De 21<sup>ste</sup>, eveneens aan boord van de Boston 2190, maar deze keer op de weg Tobruk-Bardaïa met brandbommen en "strafing runs". De 23<sup>ste</sup>, ontruiming van de vooruitgeschoven basis 07 naar El Daba. De 24<sup>ste</sup> en 25<sup>ste</sup>, talrijke offensieve sorties op lang uitgerekte vijandelijke konvooien tussen Sidi Barani en Egypte. Ondanks de relatieve wanorde onder de Geallieerden, gooien Gérard Greindl

en zijn bemanning 430 bommen op het Afrika Korps, in twee dagen tijd.

Op de 26<sup>ste</sup> doet hij het nog eens over. Maar zijn formatie wordt serieus aangepakt door de Bf 109F van JG27, waarvan de beruchte aas Hans Joachim Marseille deel uitmaakt. Vier Bostons worden geraakt en een van hen, bestuurd door Majoor Baxter, maakt een crashlanding. Ondanks vastgelopen mitrailleurs, brengt Greindl zijn Boston terug zonder ook maar een enkele kogelinslag.



*Een Boston III van 12 Sqn langs de kust van de middellandse zee tussen Burg el Arab en El Alamein; foto genomen door Gérard Greindl in oktober 1942.*

De vijandelijke druk en het ritme van de zendingen is zo hoog dat de mecaniciens en de wapenmakers nauwelijks in staat zijn het hoogst nodige te doen, en dan nog. Heel het smaldeel is doodvermoeid. Maar vooraleer drie dagen verlof te nemen in Caïro, voert Greindl, samen met een andere bemanning, een aanval uit op konvooien ten westen van Matruh. In juni telt hij 42 oorlogsvliegers, dag- en nachtvlucht. Een hele prestatie, Greindl noteert dan ook, met een zekere humor, "mijn beste maand sinds ik vlieg".

Tijdens de eerste week van juli, na dit kort verlof, hernemen de offensieve zendingen met nog meer intensiteit tegen konvooien van niet minder dan 3.000 vrachtwagens. Maar de vijand plooit zich terug naar het westen naar de omgeving van El Daba, richting Tobruk. Zowel de lichte en zware Flak als de vijandelijke jagers gunnen de Zuid-Afrikaanse bommenwerpers

geen rust. Op 8 juli, gedurende een aanval op troepen bij El Alamein, wordt het toestel (AL713) van Greindl door uiterst precieze luchtafweer tot vijf maal geraakt. Een schot treft het hoogteroer, waardoor hij een hevige slag van de stick tegen zijn handpalm krijgt.

### De koorts stijgt...

Op 9 juli 1942 kruist een formatie van 12 Bostons (waaronder de AL776 bestuurd door Greindl), op weg naar El Alamein, een raid van 50 Stuka's en Bf109F die de geallieerde posities tegenover hen komen bombarderen. Wanneer de Stuka's de Bostons waarnemen laten



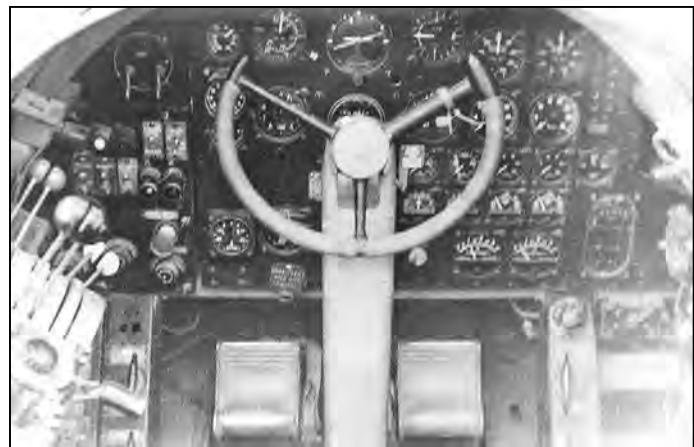
*Een Boston III, gekiekt door de dorsale boordschutter van het toestel van Gérard Greindl, terwijl hij een bom van 250 lbs (125 kg) afgooit tijdens de raid van 16 juli 1942 op El Alamein die bestond uit 16 toestellen onder de leiding van Gérard Greindl.*

zij in paniek hun bommen los om zo snel mogelijk weg te komen: enkele dagen voordien waren al 14 Stuka's uit een formatie van 15 tot schroot herleid door de Curtiss P-40 Kittyhawks van de geallieerde jacht.

In die periode kwalificeert Greindl zich op Martin Maryland, een toestel dat niet gelijkwaardig was aan de Boston, maar godzijdank gebruikte hij dit type van

lichte bommenwerper slechts voor verbindingsvluchten. De raid op 19 juli 1942 is gedenkwaardig voor Flight Lieutenant (kapitein) Greindl. Een formatie van 18 Bostons

gesteund door 40 Kittyhawk jachtbommenwerpers en beschermd door 60 jachtvliegtuigen, begeeft zich naar het vliegveld van El Daba dat niet zo lang geleden nog bezet werd door de geallieerden. Greindl is opgetogen: de Bostons vernietigen meer dan dertig vliegtuigen op de grond en zorgen voor een vuur dat tot op 50 mijl (80 km) zichtbaar is. Samen met de score van de jagers worden 80 toestellen van de Luftwaffe tot schroot herleid. Hij noteert laconiek in zijn logboek: "De moffen hebben geïncasseerd! Daar wachtte ik al op sedert 18 mei 1940".



*Het werkdomein van Gérard Greindl tijdens de Noord-Afrikaanse campagne.*

Dat was de dag waarop de laatste Fairey Fox van zijn smaldeel op het vliegveld van Aalter vernietigd werd door Heinkel He 111.

## De ommekeer van El Alamein

De historici zijn het er over eens dat de slag van El Alamein in augustus 1942 het begin van het einde was voor het Afrika Korps. Kapitein Greindl en Kapitein Burniaux zijn van de partij en bezorgen het wagenpark en de pantsers van de vijand veel last. De jagers van de Luftwaffe zijn nog even hardnekkig en de Flak is moordend, maar de Bostons blijven twee tot drie maal per dag druk uitoefenen. De manier waarop de raids worden uitgevoerd door de kolonel, commandant van de wing, krijgt



*Een indrukwekkende Boston formatie, opgestegen in Cairo, vliegt boven de Nijl om het Afrika Korps te El Alamein bij Alexandrië te gaan bombarderen in september 1942. Hun vooruitgang was een ernstige bedreiging voor het 8ste Leger van Maarschalk Montgomery.*



*De foto graaf gefotografeerd: Gérard Greindl met zijn onafscheidbaar fototoestel, vergezeld door Cochet, een andere Belg, die dienst deed in de SAAF.*

september merken piloten het begin van de met de evacuatie van Noord-Afrika in mei 1943.... Greindl krijgt drie weken verlof opgelegd... meer dan verdiend.

terecht veel kritiek van onze Belgen. Een verlof van tien dagen geeft het 12 Squadron de kans om uit te blazen alvorens de aanvallen met meer bravoure te hervatten. Tijdens sommige raids doet G. Greindl tot vijf aanvallen met mitrailleur op het doel na het bombardement, wat de oorzaak is van vele gaten in zijn vliegtuig bij de terugkeer na een opdracht. Augustus 1942 kan Greindl, ondanks tien dagen "off", afsluiten met een opmerkelijke balans van 48 opdrachten en 102u40 operationele vliegreuren.

Eind augustus verwezenlijken de Duitsers een doorbraak op een deel van de Britse linies. Alle offensieve middelen van de geallieerden worden geconcentreerd om de lus weer te sluiten. Op 8 vijandelijke terugtocht die slechts zou eindigen

*Een Boston III van 24 Sqn, zuster van 12 Sqn van Gérard Greindl, wordt klaar gemaakt om de vijand te bombarderen die in september 1942 naar Alexandrië oprukt.*



## Een DFC voor een rookgordijn !

In oktober vermindert het aantal raids omwille van het slechte weer, maar tegen het eind van de maand gaat het opnieuw beter. Op 23 oktober gaat hij in alle vroegte en op zeer lage hoogte een rookgordijn leggen om het begin van de aanval door de Australiërs op El Alamein te verbergen voor de Duitsers. Hij wordt er zowel door vriend als vijand beschoten!

Deze stoutmoedige, roekeloze actie is doeltreffend en voor dit unieke wapenfeit wordt Flight Lieutenant Greindl het Distinguished Flying Cross (DFC) toegekend. Deze onderscheiding is zeer gegeerd door de vliegers van de RAF en wordt slechts toegekend voor uitzonderlijke acties tegenover de vijand.



*De bemanning van de Boston III (AL776) van 12 Sqn – Gérard Greindl is de 2<sup>de</sup> van rechts – heeft zes zendingen uitgevoerd tussen 9 juli en 3 september om de vooruitgang van het Afrika Korps te stoppen.*

## Het begin van het einde voor het Afrika Korps

De Duitsers leverden een bittere strijd, de ack-ack (Flak bij de Britten) van de 150<sup>ste</sup> Panzer Division richtte veel schade aan. Alleen al tijdens de morgen van 24 oktober werden 5 Bostons en Martin Baltimore van de 12, 21 en 24 Squadrons van de SAAF neergehaald.



*Zomer 1942; «bombing up» van de Boston III «C» in de woestijn. Op het voorplan de bommen van 250 en 500 lbs (125 et 250 kg).*

doorzicht en kalme komen alle projectielen toch op het doel terecht waarvoor de veteraan, alhoewel zopas leader geworden, via de telefoon de hartelijke gelukwensen krijgt van het leger. Zijn vreugde wordt slechts getemperd door de gevreesde precisie van de Flak: 5 van de 6 Bostons van het 12 Sqn worden geraakt, waaronder de zijne, maar alle vliegtuigen keren terug naar de basis!

Zijn eerste opdracht als leader commentarieert hij als volgt: “Het is een grote eer die men mij heeft bewezen om mij de leiding te geven over het squadron, maar wat een verantwoordelijkheid, zeker zo dicht bij de bomblinie; ik heb echt een zucht van verlichting geslaakt toen



*Een grote inslag in het centrum van de waarnemerspost, veroorzaakt door een granaat van de Flak. Frans Cloete werd aan de linkse hiel gekwetst. Dit bemanningslid zal trouw blijven aan Gérard Greindl gedurende de ganse oorlog. Het gebeurde op 16 december 1942 en G. Greindl vloog onmiddellijk naar Agedabia, dichterbij dan LG 99. Na de landing is Gerard Greindl naar de ambulance gestormd; de verplegers zijn weggerend, ze dachten dat hij hen zou lynchen.*

het voorbij was, maar desondanks toch bereid om te herbeginnen". Op 30 oktober volgt de herhaling: "Leidde de formatie. Het is zoals met alles, een kwestie van gewoonte" was zijn onbewogen commentaar.

Op 3 november ziet Greindl met afgrijzen dat zijn nummer 3, Daglish, tijdens de aanval in het bommenruim getroffen wordt en de dood induikt om pal op het doelwit te ontploffen. Dezelfde dag merkt hij het begin van de terugtocht van Rommel en noteert: "Eerste teken van de ondergang!" wanneer hij 3.000 vrachtwagens vanuit Marsa Matruh naar het Westen ziet rijden.

Het leger rukte zo snel op dat de vraag voor steunopdrachten door de bommenwerpers met grotere tussenpozen komen. De Slag van El Alamein is gewonnen.

## **De legers van de As uit Afrika verdrijven**

Op 14 januari 1943 herneemt Gérard Greindl zijn offensieve opdrachten na diverse diensten en opleidingsvluchten voor de bemanningen die pas uit de scholing in de eenheid zijn aangekomen. Hij leidt de linker box van de formatie die naar de voertuigenconcentratie van de 15<sup>de</sup> en 21<sup>ste</sup> Panzerdivision in Gheddahia wordt gestuurd. Deze offensieve opdracht is allesbehalve een plezierreis, want de Flak is paraat en nauwkeurig en het gebrek aan ontwijkende manoeuvres (cork screwing of kurkentrekker in pilotentaal) vanwege de leider, Majoor Kotze, heeft als resultaat dat negen toestellen zwaar beschadigd worden.

De Boston (serial number BK889) van Greindl wordt getroffen aan de neus, de motoren, de vleugels, de staart en stelt het hydraulisch circuit buiten gebruik. Zijn waarnemer en bommenrichter, Lieutenant Adams, had amper de bedieningshendels voor het afwerpen van de bommen losgelaten toen een obus ze voor zijn verbaasde ogen wegrukte zonder hem te kwetsen!

De terugweg naar de basis van Gzina is moeilijk en als gevolg van de panne aan het hydraulisch circuit weigert het linker wiel van de Boston naar beneden te komen. Gedurende een kwartier draait Greindl rondom het vliegveld om te trachten het wiel naar beneden te krijgen, maar zonder resultaat... Hij landt op twee wielen in een uithoek van Gzina, bezaaid met keien en granaatscherven, en vernielt onherroepelijk zijn Boston.

De 15<sup>de</sup>, een nachtoperatie waarbij onze piloot het niet kan laten om te mopperen, want na het bombardement op het vliegveld van Taorga merkt hij enkele toestellen die slecht verspreid waren en noteerde: "Stom om het resultaat van de raids te verknoeien door een tekort van een tiental brandbommen. Mijn mitrailleurs zijn vastgelopen tijdens de *ground strafing*. Altijd hetzelfde, die wapenmakers!"

Op 17 januari aan het stuur van de Boston Z2271 voert hij een nachtraid uit op het vliegveld van Castel Benito, zwaar verdedigd door Flak van alle kalibers. Met het doel in zicht wordt hij verschillende keren gevangen in de straal van zoeklichten en elke keer ontketent dit een vloed van spoortrekkers en lood in de richting van zijn toestel. Hij brengt zijn Boston in een

dalende spiraal en verliest 1.200 meter om er aan te ontsnappen, maar wordt opnieuw opgepikt door een zoeklicht en opgemerkt door een jager die naar hem duikt. De rugschutter verwittigt hem via intercom, Greindl doet een halve draai, de Duitser schiet maar mist, doet een Immelman om hem terug langs achter op te pikken maar het maneuver mislukt, want Greindl duikt verticaal naar beneden en kan hem voorgoed afschudden.



*Een Boston III van het 24 Sqn, zustersquadron van 12 Sqn, te Zuara in Tunesie. Dit was begin 1943, toen de Duitsers achter de beruchte "Mareth lijn" ingegraven waren.*

Veeleisend voor zichzelf, had G. Greindl een afschuw van zwakte en angst. Op 21 januari vertrekt hij voor een nachtoperatie naar Pisida. Wegens ziekte van Lieutenant Adams vliegt hij met een nieuwe bemanning. Deze occasionele bemanning heeft hem niet lang bijgestaan, zoals hij het beschreef: "3 runs gedaan, zeer weinig personeel daar, daarna iets verder een mooie concentratie gezien in een bocht. Heb 6 maal een ground strafe gedaan, met succes denk ik. Mijn verdomde dorsal gunner (rugmitrailleur) beweerde niet te kunnen vuren, want zijn mitrailleurs... dit en dat. Ik ontstak in blinde woede. Als hij dacht dat we daardoor sneller terug zouden keren, was hij aardig verkeerd. Bij de 5<sup>de</sup> aanval twee anderen gezien die op er volle snelheid vandoor gingen. Gedraaid, hoogte gewonnen en heb ze langs rechts verrast. De arme Arthur (zijn nieuwe ploegmaat) heeft nog nooit zoveel schrik gehad. Robertson beweert dat hij 5 minuten K.O. was na mijn aanvallen!! Heb hem uit mijn bemanning gegoid". Na twee andere raids volgt een kalmere periode met testen en training.

Op 26 februari 1943 doet onze Belg, aan boord van de Boston BK898, zijn eerste raid tegen de Mareth lijn in Tunesië: niets speciaal te melden. Andere opdrachten volgen en de vijandelijke verdediging wordt feller. Op 31 maart leidt Greindl de eerste van drie golven bommenwerpers, die mekaar met een halve minuut interval volgen, en op kop van 54 vliegtuigen wordt het vliegveld van Sfax aangevallen.

Zijn operationele beurt bij 12 Squadron eindigt op 8 april 1943 na 80 oorlogsvluchten en 171u10 vliegreuren.

In mei 1943 wordt het Duitse bruggenhoofd in Tunis definitief geëvacueerd. Vanaf dan zijn er geen As-troepen meer op Afrikaanse bodem.

### **Tussen twee operatiebeurten**

Van 3 mei tot 28 juni 1943 is G. Greindl niet in operaties, maar gedetacheerd bij 117 Squadron van de RAF (transport) in Castel Benito. Hij maakt deel uit van de bemanningen die de Engelse koning rondvliegen in Noord-Afrika tijdens een inspectie ronde naar Algerije,



*Gérard Greindl aan de sturen van een Lockheed Hudson (militaire versie van het lijnvliegtuig Lodestar) waarmee hij het gevolg van Koning George VI vervoerde die in juni 1943 op inspectiebezoek was in Tunesië, Algerije en Libië.*

over te vliegen van Westelijk Afrika naar Maghreb maar ook met het oog op eventueel een tweede operationele beurt. Van 22 tot 26 januari 1944 doet hij zijn langste opdracht – in afstand – want hij vliegt een Beaufighter Mk.X (serial NE258) van Kaïro naar Karachi in Pakistan in vijf dagen en 13 vliegreizen. Hij keert terug als passagier aan boord van een Sunderland vliegboot van de British Overseas Airways Company (BOAC). Tijdens deze reis heeft hij de unieke kans om op 3 februari te landen op de Dode Zee, dus onder het niveau van de zeespiegel!

In februari 1944 gaat hij over op Liberator Mk.VI (B-24J) en wordt solo gelost na 5u05 opleiding wat als zeer kort mag worden beschouwd om een bommenwerper met een maximum gewicht van



*G. Greindl zal meerdere langeafstand leveringsvluchten uitvoeren met de Bristol Beaufighter X, een offensief tweemotorig vliegtuig zoals deze NE 258 die van West Kaïro tot Karachi via Lydda, Habbaniya en Bahrein, tussen 22 en 26 januari 1944.*

Gibraltar en Marokko. Zijne Majesteit George VI dankt hem persoonlijk op 25 juni in Fez vooraleer terug te keren naar Londen. Tijdens deze periode kwalificeert hij zich op Bristol Beaufighter Mk.VI en op Lockheed Hudson Mk.VI.

Daarna wordt hij gedurende zeven maanden ingedeeld bij de n°1 ADU (Aircraft Delivery Unit) van de RAF, gestationeerd in Héliopolis in Egypte en zijn opdrachten bestaan uit het overbrengen van vliegtuigen vanuit de Goudkust (nu Ghana) of Nigeria naar Egypte en, vanuit dat land, naar Indië. In de maand september begint hij de conversie op Marauder Mk.II om ze



*Na zijn operatiebeurt op Boston III wordt Gérard Greindl gedurende enkele maanden overgeplaatst naar 1 ADU. Hij doet er heel wat leveringsvluchten met bommenwerpers Martin B-26 Marauder zoals hierboven (serial 136758), gezien in Kano (Nigeria) in november 1943, tijdens zijn overvlucht naar Egypte om de 12 en 24 Squadrons opnieuw uit te rusten.*

30 ton onder de knie te krijgen. Daarna volgde de operationele vorming op de mastodont: luchtschieten, bombardement, gesimuleerd gevecht met dag- en nachtjagers. Zijn conversie gebeurt van 17 februari tot 4 maart 1944 in de RAF 1675 HCU (Heavy Conversion Unit of conversie eenheid zware vliegtuigen) in Lydda. Hij vliegt de Liberator



Mk.II (serial AL524) van 5 tot 10 april van West-Cairo naar Lyneham in Engeland en keert terug met een Boston III tot Rabat-Salé in Marokko en vandaar in een Beaufighter naar Cairo. Het 31 Squadron van de SAAF (zware bommenwerpers) werd eindelijk gevormd en Gérard Greindl begint aan een nieuwe operatiebeurt in mei 1944, want er zijn nog genoeg moffen om te lijf te gaan.

## Een operatiebeurt bij de zware bommenwerpers

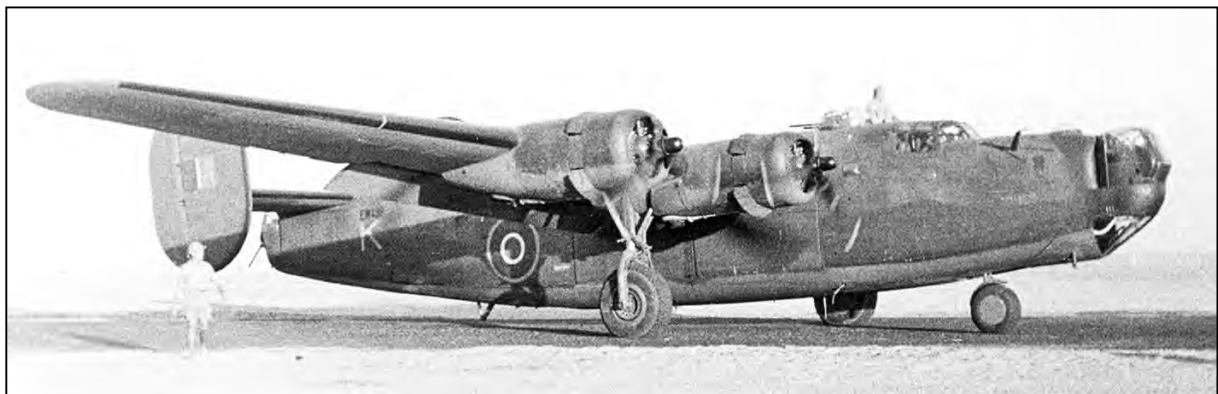
Gérard Greindl herinnerde zich nog amper zijn drie opdrachten en 4 uur oorlogsvluchten bij het 3/II/1Aé op Fairey Fox III tijdens de korte campagne van de Militaire Luchtvaart in mei 1940. Ditmaal zou het initiatief bij hem liggen om de druk op de vijand te verhogen en weerwraak te nemen voor het gebeuren in mei 1940.

Hij heeft de Liberator goed in de hand en voert het bevel over een hechte bemanning, samengesteld uit de luitenanten Palmer, Cloete (ziek en vervangen door Lt Collard tijdens de eerste raid), Shipman, Le Roux, sergeant Shannon en de radio operator McLachlan. De eerste raid wordt vastgelegd voor 27 mei 1944. Hij vertrekt in Egypte met de Liberator IV (serial EW138) voor een aanval op vliegveld van Castel Pedaide in Kreta. De raid wordt afgebroken door 10/10 bewolking boven het doel en het bombardement kan niet doorgaan.

Hij noteert hierover: "Compleet fiasco, deze eerste operatie van het squadron. 180 bommen verkwist". De vergelding komt er met de raids naar de haven van Heraklion, ook in Kreta, op 1 en 8 juni en, ondanks het bombarderen van het doel, meent hij dat de raids mislukt zijn. Van 16 tot 21 juni installeert het squadron zich in Foggia in Italië, dicht bij het front om de vijand nog beter te kunnen treffen.



*Embleem van 31 Sqn van de Zuid-Afrikaanse groep van zware strategische bommenwerpers. Gérard Greindl vervoegt die eenheid in maart 1944 na zijn operationele conversie in de 1675 HCU (Heavy Conversion Unit) van de RAF van februari tot maart 1944.*



*Juni 1944. De Liberator VI - EW138/K van Gérard Greindl in Kilo 40 (Egypte) in afwachting van een nacht raid.*

Op 26 juni neemt Greindl deel aan een nachtraid van 80 bommenwerpers tegen de petroleumraffinaderijen van Triëste. De resultaten zijn goed maar hij kon slechts op het nippertje twee botsingen met bevriende vliegtuigen vermijden aan het begin en het einde van de "bomb run" (naderingsroute naar het doel). Op 1 juli legt hij 6 mijnen van 450kg in de Donau. De 19<sup>de</sup> vertrekt hij opnieuw naar Fiume (Triëste) om de petroleumraffinaderijen te vernietigen, vergezeld van 105 andere toestellen. Lieutenant Batton vloog mee als passagier om hem vertrouwd te maken voor zijn eerste raid als boordcommandant, voorzien de volgende dag

naar Tsjechoslowakije. Het lot sloeg echter toe en Luitenant Batton werd als vermist opgegeven tijdens zijn eerste raid...



*De Consolidated B-24J/Mk.VI Liberator EW138/K van Gérard Greindl.*

van de groep worden neergehaald door de Nachtjagd van de Luftwaffe. Ook de Flak was hevig, zij het onnauwkeurig.

### **Warschau in doodstrijd**

De meest gedenkwaardige zendingen van gans de oorlog zijn deze die Gérard Greindl uitvoerde ter ondersteuning van het Poolse verzet in Warschau tijdens de nachten van 13 op 14 en 15 op 16 augustus 1944. Hij was een van de weinige geallieerde piloten die er twee opeenvolgende keren naar toe vloog, want weinig bemanningen keerden terug van deze lange en gevaarlijke zendingen. Enkel de Poolse generaal Raisky ging er drie keer naar toe aan de sturen van een viermotorige Halifax.



*Gérard Greindl met zijn Liberator VI bemanning van 31 Sqn: van links naar rechts 1<sup>ste</sup> rij, Frans Cloete navigator en bommenwerper, Gérard Greindl boordcommandant en luitenant Coats, copiloot; op de 2<sup>de</sup> rij, de boordschutters en de boordradio.*

Daarna wordt ongeveer om de drie dagen een raid opgezet. Zo is Greindl van 23 juli tot 12 augustus verschillende keren actief tijdens nachtelijke raids met de Liberators EW871, EW161, KG871 en EW138 tegen de raffinaderijen van Ploësti in Roemenië, tegen het vliegveld van Szombathely in Hongarije en legt hij mijnen in de Donau. De vijandelijke nachtjacht is onbestaande, behalve in Hongarije waar vier vliegtuigen

Op vraag van Moskou kwamen de Polen op 1 augustus 1944 massaal in opstand in Warschau, maar de weerstand werd hard onderdrukt door de Duitsers die de stad in vuur en vlam zetten. Zij slaagden daar des te meer in door de medewerking van de Sovjets die hun opmars naar de Poolse hoofdstad onderbraken en zelfs het Rode Leger tien kilometer lieten terugplooiën, zodat de SS zijn vernietigingswerk kon voltooien.

Alleen Winston Churchill stelde deze schandalige handelswijze van Stalin aan de kaak. In weerwil van zijn weigering om tussenbeide te komen, of om tenminste de geallieerde vliegtuigen gebruik te laten maken van de Russische vliegvelden, liet hij de vrijwillige bemanningen toe om de inwoners van Warschau ter hulp te snellen tijdens de verwoesting van hun stad.

Na zes nachten van operaties boven Warschau waren 85% van de effectieven verloren en enkel de zware Poolse smaldelen van

de RAF op Halifax het 31<sup>ste</sup> en 34<sup>ste</sup> Smaldeel (205 Group) van de SAAF werden toegestaan om verder te gaan. In zes weken hadden deze laatsten boven Polen 24 van hun 33 Liberators verloren. Op 2 oktober 1944 was Warschau definitief vernietigd en de nog rechtstaande gebouwen werden door de SS, in hun razernij om de stad van de kaart te vegen, opgeblazen.

Op 13 augustus 1944 stijgt Gérard Greindl op om 19u55 vanuit Brindisi met zijn Liberator (KG871). Hij heeft 12 containers munitie en explosieven aan boord alsook 11.000 liter benzine in zijn tanks, want de zending bestaat uit 10.20 u vliegen aan één stuk. De nacht is pikdonker, hij zet koers naar het Noorden, overvliegt Roemenië dat hij snel achter zich laat om Hongarije te kruisen, de Karpaten te overvliegen en Slovakije onder zijn vleugels te laten doorglijden. Hij mondt uit in de vlakte en daalt onder het wolkendek, Warschau wordt binnen twintig minuten verwacht. Opeens: vuurwerk, zoeklichten en vuurpijlen alom. De piloot ziet aan zijn linkerzijde een vliegveld van waarop een vliegtuig opstijgt. Hij vliegt toen slechts op een hoogte van 1.800 meter. Greindl ziet in de verte lichtspoomunitie die een luchtgevecht laat vermoeden, hij draait 35 graden en vliegt de Wisla op. Het is donker als in een tunnel. Doorheen een dichte rookwolk verschijnt plots 30 kilometer verder een vuurzee: Warschau ! De vuurzee is zodanig dat het doelwit kon bepaald worden zonder bijkomende controle van de navigatie. Hij vliegt nu op 900 meter, daar is Warschau, hij neemt gas terug, de lichte Flak is op hem gericht, hij daalt tot op 300 meter en vliegt traag; de containers worden in de stad gedropt. De commentaren van Greindl, opgetekend onmiddellijk na de zending, spreken voor zich: “Heb boven de hel op aarde gevlogen, nooit iets dergelijks gezien of kunnen inbeelden, het lijkt of gans de stad in vuur staat, volledige wijken staan in vlam”.



*Brigadegeneraal Durrant AOC (commandant van de luchtoperaties) van de 205 bombardementsgroep feliciteert een deel van de bemanning van de Liberator VI KG838 na terugkeer van zijn tweede raid van 11.15 u op Warschau. Van links naar rechts: Warrant Officer McLachlan, Sergeant James Tumelty en Gérard Greindl die dezelfde dag tot majoor werd benoemd.*

munitie en explosieven te hebben afgeworpen in een bos bezet door partizanen, 15 kilometer ten Westen van Warschau. De dropping zone werd duidelijk aangeduid, aangezien de Poolse verzetsstrijders, als antwoord op zijn optisch signaal, een T hadden aangestoken. Eens de dropping met succes beëindigd, zet hij koers naar de basis en enkele seconden later ziet hij op een twintigtal kilometer aan zijn linkerzijde twee vuurballen neerstorten: twee vliegtuigen zullen de volgende morgen niet terugkeren naar de stal. Bij het overvliegen van Joegoslavië moet hij motor nr. 3 stilleggen, maar keert desondanks zonder overige problemen terug naar het nest. In drie dagen tijd had het smaldeel acht bemanningen verloren...

De terugvlucht, vol gas klimmend om te stabiliseren op 11.000 m. en een onweerzone te doorkruisen is welgekomen. Geen enkel Duits jachtvliegtuig zou zich daar in wagen. Hij wijt de goede afloop van de zending volledig aan de verdienste van de onberispelijke navigatie van zijn teamgenoot Frans Cloete en niet voor niets. Van de vliegtuigen van het smaldeel ingezet op dezelfde zending hebben er drie nooit Warschau gevonden, één vloog zich bijna te pletter in de Karpaten en twee andere zijn voortijdig teruggekeerd.

Vierentwintig uur rust en hij keert met dezelfde Liberator (KG838) terug naar Warschau. Het opstijgen gebeurt op 15 augustus om 19 uur 30; hij zal pas 11 uur en 15 minuten later terugkeren in Brindisi, na 12 containers met wapens,

## Terug naar de “routine”

Slechts op 28 augustus herneemt hij het offensief met het afwerpen van mijnen in de Donau. Op 18 september valt hij legerconcentraties aan in Rimini; de 20<sup>ste</sup> bombardeert hij spoorwegknooppunten nabij Bratislava. Op 4 en 11 oktober voert hij zijn laatste droppings uit voor het bevoorraden van Joegoslavische partizanen. Tijdens die vluchten werd hij door het slechte weer gedwongen tussen de bergen te laveren.

Zijn verblijf in het 31<sup>ste</sup> Sqn werd bekroond met 21 oorlogszendingen op Liberator tijdens dewelke hij 89.45 gevechtsuren vloog met de vermelding vanwege de kolonel die het bevel



*Aangekomen in het 44 Sqn luchttransport van de SAAF, piloteert Gérard Greindl de beruchte Douglas DC-3 (of C-47 Dakota bij de militairen) in het gebied rond de Middellandse Zee van november 1944 tot einde juli 1945.*

voerde over de groep: “H.B. pilot, above average”. Dit betekent “boven het gemiddelde als piloot op zware bommenwerper”.

Dan komt het langverwachte; de terugkeer naar België, dat hij terugziet op 9 november 1944 voor een welverdiend verlof van twee maanden. Maar de oorlog gaat verder en het Von Rundstedt offensief vertraagt enigszins zijn terugkeer naar Almaza. Hij keert er terug op 25 januari 1945 en wordt er vanaf de 28<sup>ste</sup> opgenomen in het 44<sup>ste</sup> (transport) smaldeel van de SAAF.

## Laatste zendingen boven Joegoslavië

Februari 1945 wordt besteed aan de conversie op de tweemotorige DC-3 of C-47 Dakota: G. Greindl vliegt zijn Dakota (KK157) rond in Zuidelijk Italië en in Griekenland, maar hij bezet slechts de rechterstoel, deze van de copiloot. Na enkele vluchten naar Marseille of Belgrado wordt hij op 13 maart 1945 gelost op Dakota.



*De Dakota KN478 “Protea” van 44 Sqn SAAF heeft op 15 en 16 juni 1945 het traject Bari-Napels-Udine-Trier-Napels-Bari afgelegd met Gérard Greindl aan het stuur.*

Zo schakelt hij over van het leven van gevechtspiloot, aan wie men meer gespierde zendingen toevertrouwe, naar dit van lijnpiloot. Inderdaad, op 3 april verlaat hij Bari, met een escorte van 6 Spitfires, om de partizanen van Maarschalk Tito te bevoorraden te Metlika, in nog altijd door de Wehrmacht bezet gebied. Op 5 april vertrekt hij opnieuw en leidt een formatie van 7 Dakotas, begeleid door 5 P-51D Mustangs, tot Metlika. De 10<sup>de</sup> herhaalt hij de zending en brengt twee ton levensmiddelen naar Metlika vooraleer 17 gewonden aan boord te nemen, terwijl de P-38 Lightnings van de escorte boven het rudimentair vliegveld cirkelen, klaar om tussenbeide te

komen in geval van Duitse reactie. Ter afwisseling parachuteert hij op 11 april tijdens zes overvluchten 36 vaten brandstof bij de mannen van Tito te Vlasenica. Op de 12<sup>de</sup> zijn de pakketten bestemd voor de partizanen te Darubar en deze bevatten 2,5 ton mortiergranaten, neerdalend aan hun witte koepels. Na enkele routine vluchten, voert G. Greindl op 1 en 7 mei 1945 nog twee dropping zendingen uit ter ondersteuning van de Joegoslavische strijders.

Op 8 mei 1945 komt de oorlog in Europa ten einde. Niettemin vervolgt Greindl zijn kruistocht rond de Middellandse Zee en zijn Dakota zal er personeel en voorraden van het ene eind van het grote blauwe water naar het andere vervoeren. Hij verlaat de South African Air Force op 27 juli met de graad van majoor en na 303 uur en 55 minuten op DC-3 te hebben opgetekend in zijn vliegboek...

## Terug naar het burgerleven

Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl van de SAAF wordt gedemobiliseerd en opgenomen als reserve Majoor in het Belgisch Militair Vliegwezen dat hij officieel verlaat op 1 december 1945. De loopbaanperspectieven in de toekomstige Luchtmacht bekoren hem niet. Hij wijkt



*Een dame poseert fier met haar baby voor een van de zeven Caudron Goeland gebruikt door AERO-MAS (Messageries Automobiles du Sankuru), gevestigd te Elisabethstad (actueel Lubumbashi). Gérard Greindl voerde er zendingen uit als lucht taxi en instructeur van eind juni 1946 tot midden april 1947. Hij zal er 198 vlieguren totaliseren.*

uit naar Belgisch Congo, om er de koffieplantages van zijn broer te beheren, maar ook deze situatie zint hem niet. De microbe van het vliegen overmeestert hem opnieuw en hij benut de mogelijkheid om opnieuw te vliegen door de AERO-MAS te vervoegen. Dit is een nieuwe maatschappij voor lucht taxi, opgericht door de "Messageries Automobiles du Sankuru". Hij voert er zijn eerste vlucht uit op 28 juni 1946 op Percival Proctor V en gaat vanaf 18 juli snel over op de tweemotorige Caudron Goeland als piloot en instructeur. Hij krijgt tevens de gelegenheid te vliegen op De Havilland DH82 Tiger Moth, maar het merendeel van zijn prestaties worden uitgevoerd aan de sturen van de Goeland.

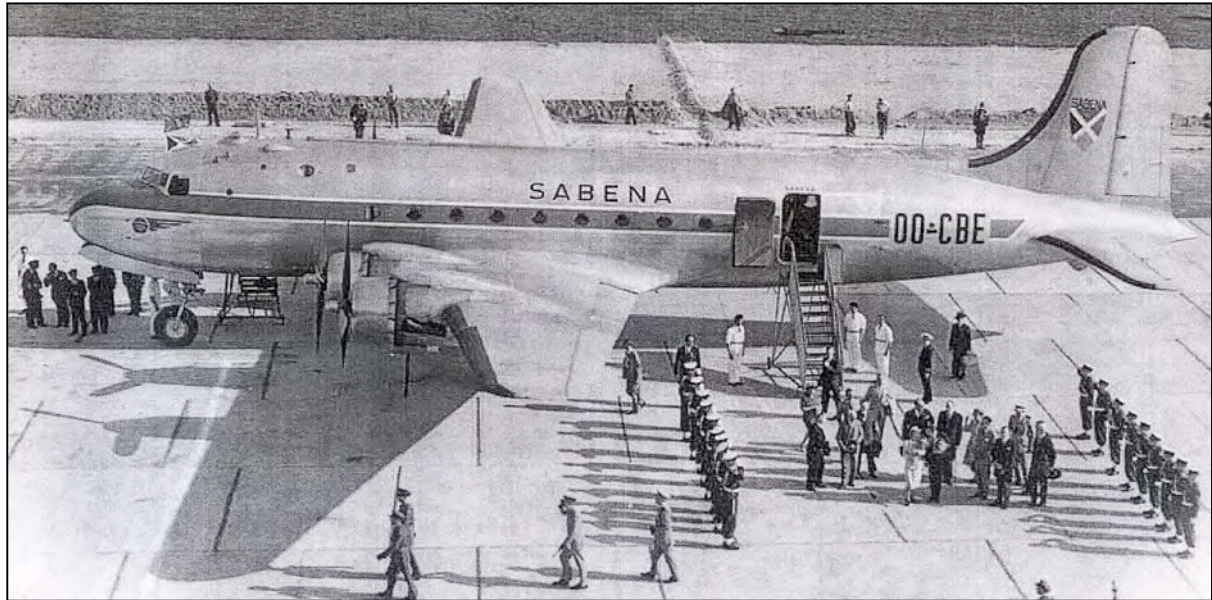
Tussen 28 juni 1946 en 12 april 1947 totaliseert Gérard Greindl als manager 198 vlieguren, zonder het minste incident of pech.

Hij verlaat AERO-MAS, waarvan de dagen geteld zijn, net zoals

voor andere vliegmaatschappijen, want SABENA eist de toepassing van zijn wettelijk monopolie op. SABENA zal op 6 april 1949 overgaan tot de uitvoering ervan en AERO-MAS en andere maatschappijen van dit genre, opererend in Belgisch Congo, integraal overnemen.

## Lange afstandsvluchten bij SABENA

In april 1947 biedt Baron Gérard Greindl, met toestemming van de Heer A. Hellebaut, algemeen directeur van AERO-MAS, zijn diensten aan de nationale maatschappij aan. Zijn kandidatuur wordt meteen aanvaard en Gérard Greindl vervoegt SABENA Congo als boordcommandant op DC-3 binnen het Afrikaans luchtwegennet.



*Op 13 april 1946 wordt de SABENA DC-4, OO-CBE in Brussel afgeleverd. ZKH de Prins Regent, broer van Leopold III, zal met dit vliegtuig een bezoek aan Congo afleggen. Dit is het beeld van zijn terugkomst in Melsbroek op 13 augustus 1947.*

Hij draait niet om langeafstand vluchten uit te voeren op de viermotorige Douglas DC-4, die werden toegewezen aan de verbindingen België-Congo. In totaal voert Gérard Greindl 22 verbindingen België-Congo heen en terug uit. Op 13 mei 1948, tijdens een verbindingsvlucht van Leopoldstad naar België, dient hij een tussenlanding te maken in Libenge, in het Noord Oosten van Congo. Het noodlot treft de DC-4 (OO-CBE) met G. Greindl als boordcommandant. Tijdens de daling naar het vliegveld van Libenge wordt het vliegtuig brutaal tegen de grond gesmakt door een wervelwind in een verschrikkelijk tropisch onweer. De zeven bemanningsleden en de vijftientig passagiers laten er het leven...



*Op 13 mei 1948 wordt Douglas DC-4 OO-CBE, bestuurd door Gérard Greindl, letterlijk op de grond gesmakt tijdens een tropische storm bij de nadering op het vliegveld van Libenge. Alle bemanningsleden en passagiers komen om (profiel van Bob Block).*

### III. EPILOOG

De vliegboeken en oorlogsnota's van Baron Gérard Greindl getuigen van een uitstekende en vastberaden piloot, ver boven het gemiddelde, zoals zijn opeenvolgende oversten herhaalden. Hij oordeelde dat hij slechts zijn plicht deed, maar het is evident dat hij veel meer deed dan wat men van hem verwachtte, met strijdlust, verbetering en bravoure. Mede door zijn inzet behoorde hij ontegensprekelijk bij de besten.

Dapper, stoutmoedig, soms met een lucide roekeloosheid en zich bewust van de bestendige risico's, hield Gérard Greindl zorgvuldig zijn velddagboek bij, ondanks de niet aflatende druk van de gevechten. Hij nam talrijke foto's die hij zelf ontwikkelde in het primitief comfort van de woestijnbasissen of in Italië; het zijn deze beelden die dit werk illustreren.

Deze Belgische vliegenier vertoonde zich in de eerste linies met de furie en de wil om zijn vaderland te wreken en het zijn eer terug te geven via de luchtvaart, zijn instrument naar de overwinning tijdens de meer dan honderd oorlogszendingen.

### IV. EERBETOON AAN GÉRARD GREINDL

#### Promotie piloten 07 van de Luchtcomponent

De promotie leerling piloten 2007 van de Luchtcomponent van de Belgische Defensie koos als peter Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl, DFC. Deze piloot met uitzonderlijke strijdlust kon slechts zes nieuwe piloten begeesteren die toetraden tot de grote broederschap van vliegers. In dit geval vier piloten op F-16, een helikopterpiloot en één op transport.

Hun moeizaam verdiende en zeer begeerde vleugels werden op 3 maart 2009 op hun uniform gespeld door Luitenant Generaal

Vlieger Gérard Van Caelenberge, commandant van de Luchtcomponent, vergezeld door Christiane, één van de dochters van Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl. De nieuw gebrevetteerden waren Kapitein François Warnant, Luitenant Laurent David, Luitenant Behets-Wydemans, Kapitein Bourdiaudhy, Kapitein Jean-François Beguin en Luitenant Kristof Heffink.



*De piloten van promotie 2007 van de Luchtcomponent van Defensie hebben hun vleugels ontvangen in Beauvechain op 3 maart 2009. Deze jonge piloten hadden Gérard Greindl als peter gekozen.*

# V. BIJLAGEN

Bijlage A

## Eervolle Onderscheidingen

### Belgische

Oorlogskruis met Palmen  
Ridder in de Orde van de Afrikaanse ster met Palm.  
Kruis der Ontsnapten

### Britse

Distinguished Flying Cross (DFC)  
1939-1945 Star

### Zuid-Afrikaanse

Africa Star with clasp  
African Medal  
Italian Star



## **Getuigenissen van tijdgenoten**

Nota's van het 1<sup>ste</sup> Regiment van het Vliegwezen, 2<sup>de</sup> semester 1938, getekend door Kapitein Vlieger Gobert, eenheidscommandant, en door Majoor Vlieger Niset, Commandant van het 1<sup>ste</sup> Regiment van het Vliegwezen.

*Uitstekende piloot, goed geschikt voor observatiezendingen. Goed in VZZ. Vliegt 's nachts als piloot. Zeer goed in formatievliegen. Gemiddeld in hogere studies. Heeft de voorbereidingsproeven voor examen A gelukt.*

Marcel Doncq, in « La chanson de l'escadrille », Edition Inter-G.R.A.L. Wallonie ASBL, 1988.

*Baron Gérard Greindl was een kerel.  
Hij bewees zich als oorlogspiloot bij de SAAF (South African Air Force). Hij heeft onder andere deelgenomen aan parachutages van humanitaire voorraden in het bezette Warschau. Deze zachtzinnige gentleman beschouwde elk bemanningslid als een volwaardige medewerker.  
Het was met hem dat ik gedurende zes opeenvolgende maanden ervaring heb opgedaan als lijnpiloot op DC-4. Hij wees mij graag op mijn verantwoordelijkheden. Samen hebben we steeds nuttige gesprekken gehad over ons beroep.*

## Overzicht van de bombardementsvluchten van Baron Gérard Greindl

### Eerste operatiebeurt op Boston III

Rang	Datum	Vliegtuig	Nummer	Opdracht
1	19.05.1942	Boston III	BL773	Timimi (onderbroken op 5 min van het doel).
2	04.06.1942	Boston III	AL818	Derna – nachtvlucht.
3	05.06.1942	Boston III	AL818	Concentratie van voertuigen.
4	06.06.1942	Boston III	AL818	Vliegveld Derna, nachtvlucht.
5	15.06.1942	Boston III	2218	Gepantserde voertuigen ten zuiden van El Adem.
6	15.06.1942	Boston III	2218	Tanks et voertuigen. Aangevallen door vijandelijke jacht.
7	16.06.1942	Boston III	2218	Sud d'El Adem.
8	16.06.1942	Boston III	2218	Gepantserde voertuigen Trigh Capuzzo. Hevige Flak 7 maal aangevallen door vijandelijke jacht (Bf109 & MC.202).
9	17.06.1942	Boston III	2218	Voertuigen en tanks Trigh Capuzzo.
10	17.06.1942	Boston III	2218	Idem.
11	17.06.1942	Boston III	2218	Idem.
12	20.06.1942	Boston III	2190	Tobrouk bij dageraad.
13	21.06.1942	Boston III	2190	Nachtzending op Tobrouk en de weg Bardaia, brandbommen plus strafing.
14	24.06.1942	Boston III	2190	Voertuigen en tanks ten zuiden van Sidi Barrani.
15	25.06.1942	Boston III	2190	Voertuigen en tanks ten zuiden van Sidi Barrani Geen Flak, noch vijandelijke jacht.
16	25.06.1942	Boston III	2190	Idem.
17	25.06.1942	Boston III	2190	Idem.
18	26.06.1942	Boston III	2190	Zelfde doel. Aangevallen door Bf109F : n°3 met linkse motor in brand, 4 Boston beschadigd, één Bf109 neergehaald.
19	26.06.1942	Boston III	2190	Voertuigen en tanks ten westen Matrouh. Aangevallen door Bf109F. 5 Boston's beschadigd.
20	03.07.1942	Boston III	701	Voertuigen en tanks zuidwest El Daba.
21	03.07.1942	Boston III	705	Idem, 18 Bostons in de aanval.
22	04.07.1942	Boston III	2178	Idem.
23	04.07.1942	Boston III	705	Idem, doel geraakt
24	05.07.1942	Boston III	730	Transport van terugtrekkende troepen. Hevige Flak.
25	05.07.1942	Boston III	711	Troepen en tanks.
26	06.07.1942	Boston III	711	Terugtrekkende troepen, precieze Flak, aanvallen door Bf109 (2 neergehaald, 1 waarschijnlijk).
27	07.07.1942	Boston III	797	3.000 voertuigen. Aangevallen door MC.202. Leader van de Bostons neergehaald.

28	08.07.1942	Boston III	713	Aanval van troepen ten westen van El Alamein. Doeltreffende Flak : 5 gaten in mijn vliegtuig .
29	09.07.1942	Boston III	AL776	Idem. Op 50 Stuka's gebotst, geëscorteerd door aanvallende Bf109F . Door meermaals geraakt door Bostons.
30	15.07.1942	Boston III	727	Ten zuiden van Alamein, meerdere inslagen gezien.
31	16.07.1942	Boston III	705	Idem, maar zeer doeltreffend. Gelukwensen vanwege grondtroepen.
32	19.07.1942	Boston III	2218	Vliegveld El Daba. 120 Boston's. Ongeveer 80 vijandelijke vliegtuigen op de grond vernietigd ; 5 neergehaal. Eén bevriend vliegtuig vermist.
33	21.07.1942	Boston III	2195	Ongeveer 1.000 voertuigen west van El Alamein.
34	21.07.1942	Boston III	705	Idem.
35	21.07.1942	Boston III	705	Ingegraven troepen.
36	22.07.1942	Boston III	AL776	Voertuigen en tanks, vijandelijke jacht opgemerkt.
37	22.07.1942	Boston III	AL276	Voertuigen en tankd, zuid-west van El Alamein.
38	24.07.1942	Boston III	2275	Raid 18 Boston's, 12 Baltimore's et 150 jager-bommenwerpers op El Daba. Een Boston neergehaald door Flak. Aangevallen door Bf109 et MC.202.
39	31.07.1942	Boston III	AL776	Nachtraid op de haven van Matrouh.
40	05.08.1942	Boston III	AL776	Concentratie van vliegtuigen en troepen. Preciese Flak, vijandelijke jagers in de omgeving.
41	06.08.1942	Boston III	AL776	Nachtaanval met brandbommen op de haven Matrouh.
42	09.08.1942	Boston III	AL776	Vliegveld El Daba.
43	22.08.1942	Boston III	AL776	Nachtaanval op voertuigen Matrouh - El Daba. Hevige Flak, strafing van een kamp langs de kust.
44	23.08.1942	Boston III	2291	Nachtaanval op Matrouh en El Daba e strafing van de kampen langs de kust.
45	24.08.1942	Boston III	AL776	Nachtaanval op kampen langs de kust.
46	25.08.1942	Boston III	AL776	Nachtaanval op El Daba.
47	27.08.1942	Boston III	AL776	Stellingen ten westen van Fuka.
48	29.08.1942	Boston III	AL776	Nachtaanval op stellingen bij El Daba.
49	02.09.1942	Boston III	AL776	Voertuigen ten zuid-oosten van El Alamein. Hevige en precieze Flak. Vliegtuig en brandstoftank doorboord.
50	02.09.1942	Boston III	AL776	Idem.
51	03.09.1942	Boston III	AL776	Kolonne en voorwacht zuidwest 'El Alamein.
52	03.09.1942	Boston III	AL776	Voertuigen te zuiden van El Alamein.
53	09.10.1942	Boston III	794	Vliegveld El Daba.
54	09.10.1942	Boston III	119402	Idem.
55	20.10.1942	Boston III	768	Nachtaanval op Landing Ground LG21.
56	23.10.1942	Boston III	119232	Solitaire raid om rookgordijn op te trekken boven het front op 50 m voor de aanval van de geallieerde troepen. <b>Bekomt het DFC.</b>

57	24.10.1942	Boston III	790	Tanks 15 <sup>e</sup> Panzer Division voor bevriende troepen. Vluggere replek van FlaK. Gaten in de romp van de Boston.
58	25.10.1942	Boston III	818	Duitse loopgraven tussen Abyad en El Mrin.
59	26.10.1942	Boston III	119232	Tanks en voertuigen. Intensieve en precieze FlaK.
60	26.10.1942	Boston III	119232	Formatieleider voor raid op voertuigen en troepen. Telrijke treffers. Bijzondere gelukwensen van de troepen van het Britse 8ste Leger.
61	27.10.1942	Boston III	119232	Voertuigen en tanks.
62	30.10.1942	Boston III	119232	Landing Ground 18. Formatieleider. Stevige FlaK.
63	02.11.1942	Boston III	119116	Nabije luchtsteun aan grondtroepen.
64	03.11.1942	Boston III	119116	Pantzer division, Intense FlaK. Een brandend vliegtuig neergehaald. Vliegtuig op meerdere plaatsen doorboord. Verplicht formatie te verlaten.
65	03.11.1942	Boston III	119116	Terugtrekkende vijandelijke troepen.
66	05.11.1942	Boston III	119116	Transportvoertuigen ten westen van Fuka. Formatieleider neergehaald door Duitse FlaK.
67	16.12.1942	Boston III	119398	Camions en vijandelijk vervoer terugtrekkend van Ras Ihoudia. Hevige FlaK. Waarnemer in been geraakt. Formatie verlaten voor verzorging gekwetste te Agedabia LG.
68	14.01.1943	Boston III	BK889	Voertuigen in Gheddaia. Noodlanding te Gzina.
69	15.01.1943	Boston III	119435	Nachtraid op voertuigen tussen Tauorga en Misurata.
70	17.01.1943	Boston III	Z2271	Avondraid op 200 vliegtuigen op het vliegveld van Castel Benito. Precieze FlaK. In een lichtbundel na het lossen van de bommen ; aanvallen van vijandelijke jacht.
71	19.01.1943	Boston III	2190	Nachtaanval op voertuigen tussen Castel Verde en Tripoli. Veel FlaK, linkse motor in brand. Schroef stilgelegd 10 minuten voor de landing.
72	20.01.1943	Boston III	119398	Nachtraid op voertuigen west van Tripoli. Een stelplaats van camions gebombardeerd.
73	21.01.1943	Boston III	119398	Nachtraid op konvooi aan de Tunesische grens. Bommen missen het doel. Beschieting van een andere groep voertuigen.
74	23.01.1943	Boston III	119398	Nachtraid op vliegveld van Medenine en artilleriepositie.
75	26.02.1943	Boston III	898	Nachtzending op de Mareth lijn.
76	12.03.1943	Boston III	898	Mareth lijn. Stevige FlaK, leider geraakt, 4 geraakte vliegtuigen wijken uit naar het dichtstbijzijnde vliegveld.
77	20.03.1943	Boston III	2257	Verschansing west van Zarat. Formatieleider. Een vliegtuig door FlaK neergehaald.
78	23.03.1943	Boston III	2257	Zarat. Doeltreffend bombardement, gelukwensen van Lt-Kol. Blackwell.
79	25.03.1943	Boston III	686	Nachtraid op vijandelijke stellingen zuidwest van Gabès, mitrailleurvuur.
80	31.03.1943	Boston III	686	Vliegveld van Sfax, 3 formaties van 18 Bostons met 30" interval. Leader van de 1ste golf ; zeer doeltreffend.

## Tweede operatiebeurt op Liberator Mk.VI

Rang	Datum	Type	Nummer	Opdracht
81	27.05.1944	Liberator VI	EW138	Nachtraid op het vliegveld van Castel Pedaide. Overtrokken weer, niet mogelijk om het doel te zien.
82	01.06.1944	Liberator VI	EW138	Nachtraid haven van Héraklion, bommen niet losgekomen door elektrisch defect. Manieel gedropt bij derde overvlucht; hevige Flak.
83	06.06.1944	Liberator VI	EW138	Nachtraid op Héraklion. Intercom probleem om te praten met de bommenwerper.
84	26.06.1944	Liberator VI	KG958	Nachtraid met 80 vliegtuigen op raffinaderij van Trieste. Bijna-botsing met een andere Liberator.
85	01.07.1944	Liberator VI	EW138	Nachtraid op ligplaats van 6 miinen in de Donau ten westen van Novi Sad op 60 meter hoogte.
86	19.07.1944	Liberator VI	EV952	Nachtraid 106 vliegtuigen op Petroleum raffinaderijen van Fiume. Acht bommen van 500 kg gedropt.
87	23.07.1944	Liberator VI	KG871	Nachtraid op petroleumraffinaderijen van Ploesti. Hevige brand op de grond. Gedurende 45 minuten achtervolgd door een vijandelijk vliegtuig.
88	26.07.1944	Liberator VI	KG871	Nachtraid met 84 vliegtuigen op Ploesti, Intensieve Flak met 50 à 60 schijnwerpers.
89	30.07.1944	Liberator VI	EW161	Nachtraid op ligplaats van 8 miinen in de Donau ten westen van Portes de Fer.
90	07.08.1944	Liberator VI	KG871	Nachtraid op vliegveld van Szombathely in Hongarije. Geholpen door RTMB (radar). Maanlicht, heb twee brandende bevriende vliegtuigen zien neerstorten.
91	09.08.1944	Liberator VI	EW138	Nachtraid met 75 vliegtuigen op Ploesti. Rookgordijn over het objectief. Bombing met RTMB. Intense Flak met veel schijnwerpers. Liberator voor ons neergehaald door de jacht.
92	12.08.1944	Liberator VI	KG871	Nachtraid met 62 vliegtuigen op vliegveld Hadyj Boszornany (Hongarije).
93/94	13.08.1944	<u>Liberator VI</u>	KG871	Warschau. Dropping van 12 munitiekisten voor de Poolse Weerstand. Hevige Flak talrijke branden op de grond. Rook zichtbaar vanaf 32 km. Duur zending 10.20 u.
95/96	16.08.1944	Liberator VI	KG838	Tweede nachtraid op Warschau. Dropping van containers vanaf 150 m. Slecht zicht wegens rook. Twee vliegtuigen zien neerhalen op terugweg. Zending 11.15 u.
97	28.08.1944	Liberator VI	KG996	Nachtraid op ligplaats van 8 miinen in de Donau ten westen van des Portes de Fer.
98	18.09.1944	Liberator VI	KG996	Nachtraid met 94 vliegtuigen op vijandelijke stellingen ten westen van Brindisi. 12 bommen van 500 kg gedropt.
99	20.09.1944	Liberator VI	KG996	Nachtraid met op spoorwegknooppunt van Hegyesalem (Hongarije), 32 km van Wenen.
100	04.10.1944	Liberator VI	KH996	Nachtdropping van 12 munitiecontainers voor de Joegoslavische partizanen.
101	11.10.1944	Liberator VI	KH996	Idem.

**Derde operatiebeurt op militair transport,  
Zendingen met Douglas C-47 / DC-3 Dakota boven vijandelijk grondgebied**

<b>Rang</b>	<b>Datum</b>	<b>Type</b>	<b>Nummer</b>	<b>Opdracht</b>
102	03.04.1945	Dakota	KG475	Vlucht Bari-Metlika in Joegoslavië. Aflevering van 1.750 kg vracht. Escorte van 6 Spitfires. 28 vrouwen en kinderen van partizanen geëvacueerd.
103	05.04.1945	Dakota	KG511	Bari-Metlika met 2 ton voedsel. Formatieleider van 7 C-47, geëscorteerd door 5 P-51 Mustang. 23 Joegoslaven gerepatriëerd.
104	10.04.1945	Dakota	KG688	Bari-Metlika met 2 ton voedsel. Formatieleider geëscorteerd door P-38 Lightning. 17 gekwetsten en 80 parachutisten gerepatriëerd.
105	11.04.1945	Dakota	KG511	Bari-Vlasenica-Bari. Parachuteren van 36 benzinecontainers. Zes dropping-passages boven het doel.
106	12.04.1945	Dakota	KN330	Nachtparachutage boven Danubar. 2.300 kg mortiergranaten in 4 overvluchten.
107	01.05.1945	Dakota	KG688	Bevoorrading van de Tito-partizanen te Atterri à Virovitica in het door de vijand bezette Joegoslavië.
108	07.05.1945	Dakota	KG475	Parachutage voor de Tito-partizanen te Carev-dar, Joegoslavië.

**TOTAAL OORLOGSZENDINGEN**

- 80 met lichte bommenwerper Douglas Boston Mk.III;
- 21 met zware bommenwerper Consolidated B-24 Liberator Mk.VI, waarvan er twee dubbel tellen. (zendingen Warschau);
- 7 tactisch transport met C-47/DC-3 Dakota.

Groot totaal oorlogszendingen: 108 waarvan er 2 dubbel tellen.

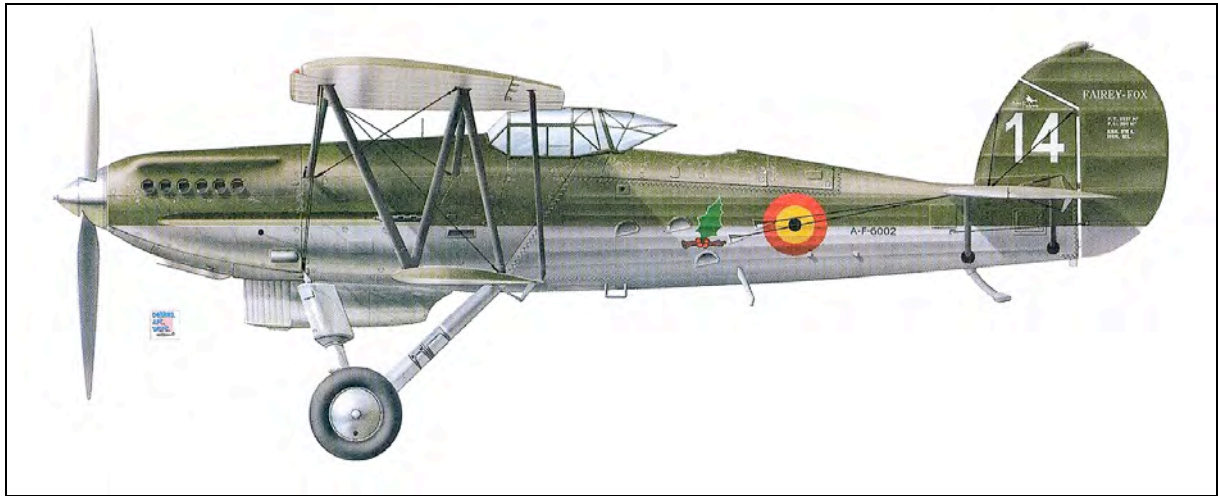
# FOTOALBUM



*Leerling piloot Gérard Greindl bij het vervoegen van de Militaire Luchtvaart op 1 april 1937.*



*Piloten en waarnemers van het 3/II/1 Aé (3<sup>de</sup> smaldeel, 2<sup>de</sup> groep, 1<sup>ste</sup> regiment luchtvaart) bij het hulstblad embleem te Goetsenhoven in 1938, Gérard Greindl is 6<sup>de</sup> van links met Remi « Mony » Van Lierde links van hem.*



*Profiel van de Fairey Fox III, nummer O-14, bouwnummer AF6002 wat aanduidt dat dit toestel in Gosselies gebouwd is. De bovenkant van het vliegtuig is in kaki, zoals beslist werd na de crisis van München in 1938 en zoals G. Greindl hem heeft kunnen vliegen.*



*Piloten van het 3<sup>de</sup> smaldeel in Goetsenhoven in mei 1940, even voor het blitzoffensief van het Duitse leger op 10 mei. Gérard Greindl is de tweede van de 2<sup>de</sup> rij.*





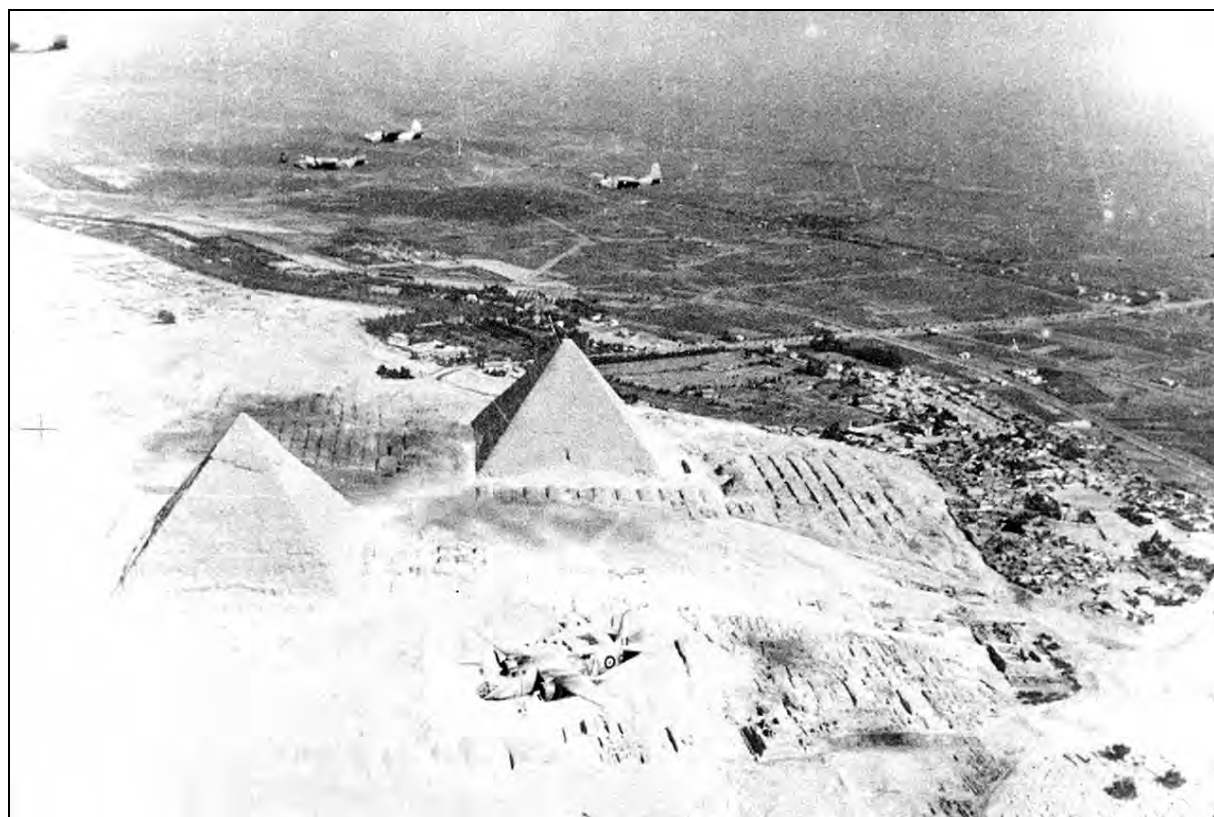
*Gérard Greindl met zijn bemanning voor hun Boston III tijdens de woestijnoorlog in de lente 1942.*



*Kapitein Vlieger Franz Burniaux, andere Belg van het 12 Sqn SAAF, is tijdens de nacht van 21.06.1942 met één motor teruggekomen nadat hij geraakt werd door de luchtafweer. Hij werd verplicht met zijn Boston een noodlanding uit te voeren (letter O en 12 Sqn embleem op de zijkant vooraan op het vliegtuig).*

*De close-up toont Franz Burniaux, weinig onder de indruk, die de beschadiging door het projectiel toont. Hij draagt nog steeds zijn kepie van de Belgische Luchtvaart (met de vleugels die het monogram van Koning Leopold III omringen onder het zwart, geel, rood rondel).*

*Een formatie van niet minder dan 22 Boston III (waarvan 18 van 12 Sqn), tijdens een massieve raid naar El Daba, op 24 Jul 1942, geleid door Kolonel Tyndall. Herhaalde aanvallen van Messerschmitt Bf109 et Macchi MC.202 doet hen op de terugvlucht uiteenspatten.*



*Boston III van 12 en 24 Sqn vliegen boven de piramiden om de Duitsers en Italianen te gaan bestoken in El Alamein, laatste hindernis voor de invasie in Egypte.*



*Mass launch in september 1942 met Boston III van 24 Sqn (of 12 Sqn?) terwijl de bemanningen van het zustersquadron gebriefd worden voor een volgende opdracht.*



*Formatie van Boston III van 12 en 24 Sqn SAAF nabij de kust van de Middellandse Zee op weg naar El Alamein.*



*Gelijktijdig opstijgen op 26 oktober 1942 van 18 Boston III in "line abreast" wegens de enorme stofwolk die de vliegtuigen ontwikkelen.*



*Een lichte bommenwerper Martin Maryland (nummer 1637/L) zoals deze die door Gérald Greindl regelmatig gevlogen werd tijdens verbindingzendingen, zoals die van LG99 naar Helwan en terug op 12 juli 1942 met nummer 1693.*



*Box van vier Boston III, gecodeerd van onder naar boven VL-P, VL-L, VL-U en AL 786, op weg om opnieuw een slag toe te brengen aan de vijand in El Alamein in juli 1942.*



*Foto van de dorsale boordmitrailleur van de Boston III, bestuurd door Gérard Greindl. Deze andere Boston heeft juist zijn bommen gedropt waarvan men de inslag ziet op de grond. Datum : 16 juli 1942.*



*De slag van El Alamein werd gewonnen door het 8ste Britse Leger (de fameuze woestijnratten), onder het bevel van Maarschalk Montgomery. Begin december 1942 gaat Gerard Greindl het slagveld bezichtigen. Hij toont zijn vondst; een Duitse obus van het kaliber 88, de munitie voor de beruchte Flak kanonnen van de Duitse luchtafweer.*



*Steeds tijdens de slag van El Alamein in december 1942, een Duits pantservoertuig, gedecimeerd door de geallieerde aanvallen.*



*Tussen twee zendingen boven de woestijn in januari 1943; de twee piloten rechts zijn Gerard Greindl en Franz Burniaux.*



*Het verzameld personeel van 12 en 24 Sqn op een herdenkingsfoto in de "Western Dessert". Men herkent Gerard Greindl op de tweede rij zittend; derde van links. Franz Burniaux is de achtste op dezelfde rij. Men herkent hem aan zijn onafscheidbare kepie met de Belgische kokarde.*



*Ontladen van een jeep uit een C-47 tijdens het bezoek van Koning George IV aan het 8<sup>ste</sup> Britse Leger in juni 1943.*



*Koning George VI in zijn jeep tijdens een inspectie van de troepen in de Magreb in juni 1943.*

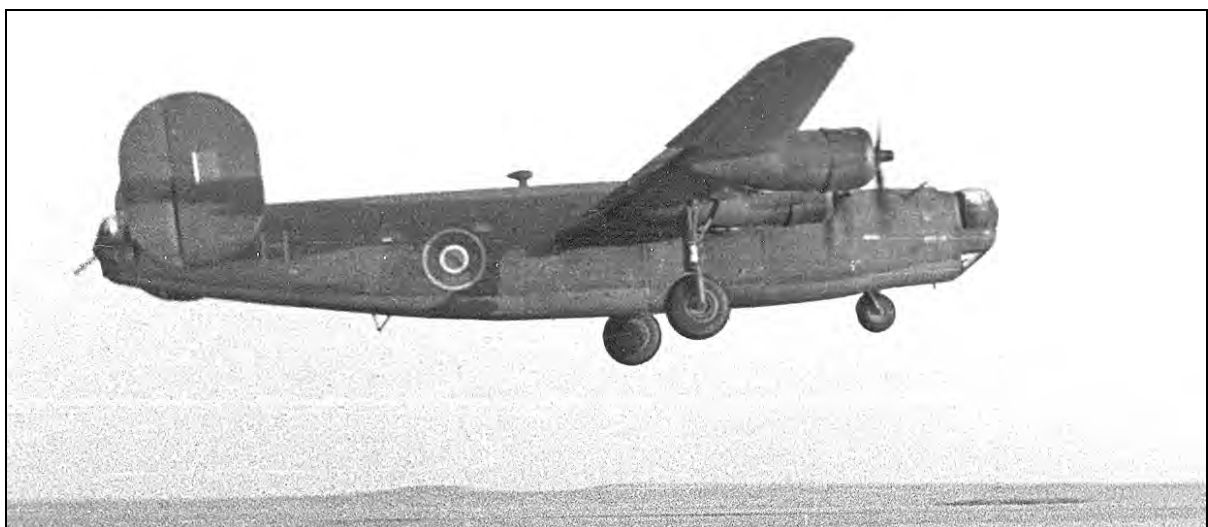




*Aankomst van het 31 Sqn in Zuid-Italië op 16 juni 1944.*



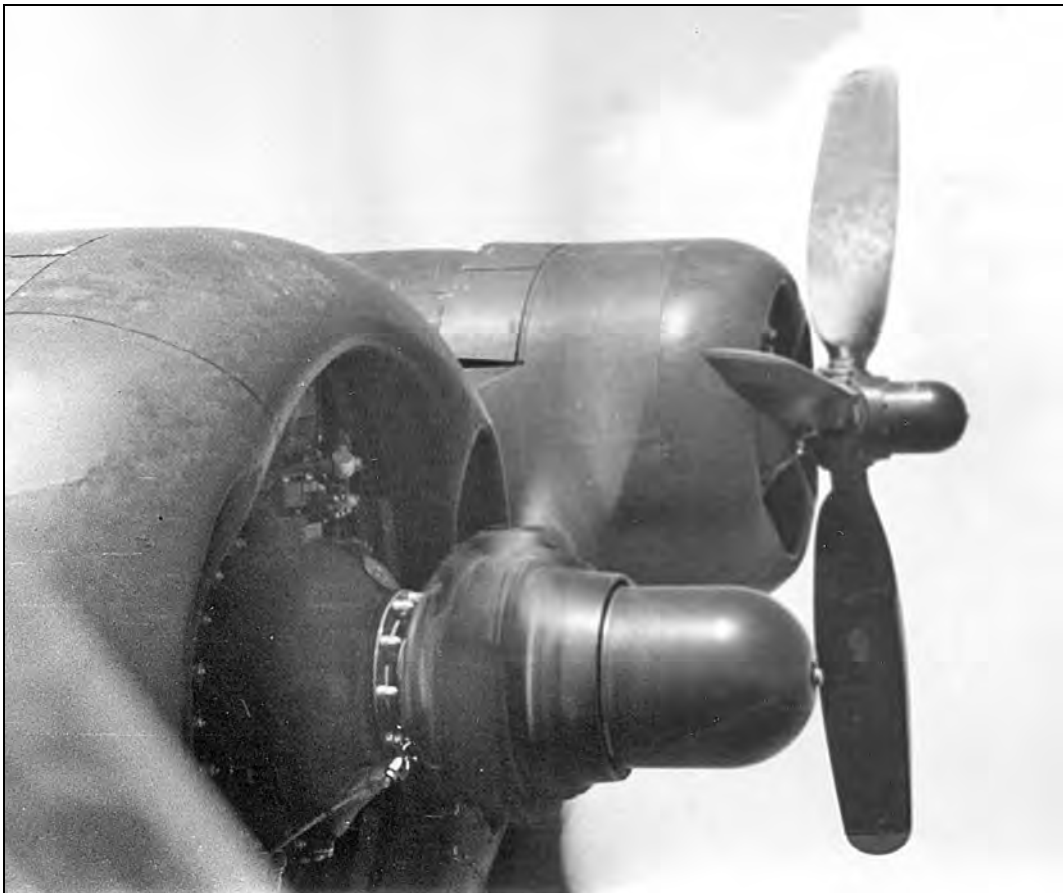
*Opgelijnde Liberators van het 31 Sqn SAAF, in juni 1944.*



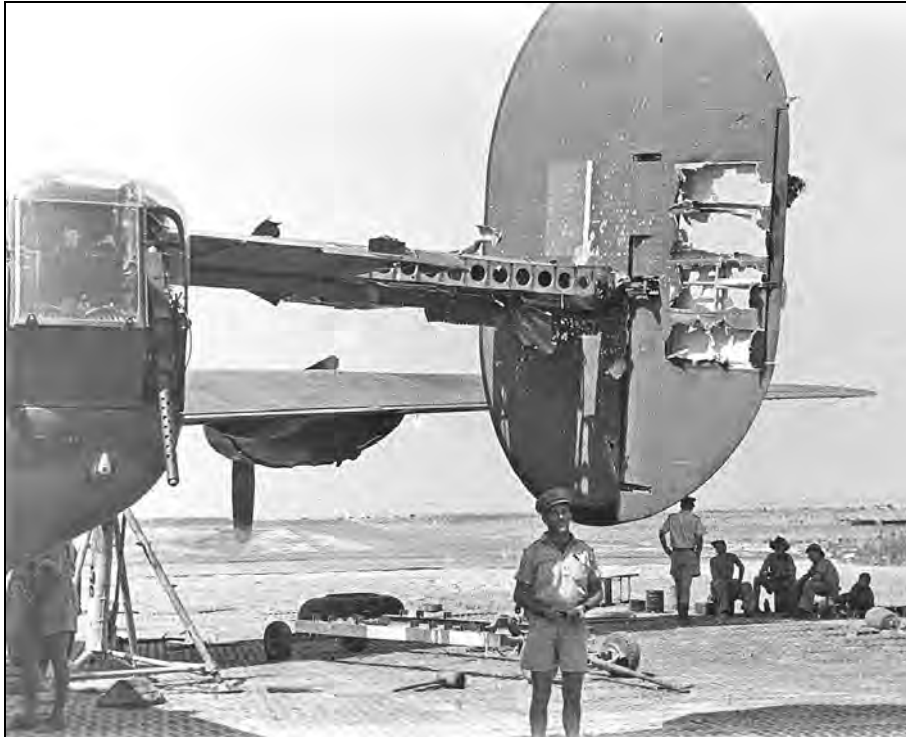
*De Liberator VI « H » van 31 Sqn bij het opstijgen voor een nachtraid.*



*Gerard Greindl vliegt boven de Vesuvius met zijn Liberator VI tijdens de zomer van 1944.*



*Een vlucht in de omgeving van de Vesuvius met de uiterst linkse schroef in vaanstand. Een Liberator kon perfect op drie motoren vliegen.*



*Een Liberator van 31 Sqn die door de Flak werd geraakt tijdens het bombardement van 81 vliegtuigen op de petroleumraffinaderijen van Ploësti op 23 juli 1944. Het geraakte vliegtuig keerde zonder grote problemen terug naar de basis.*



*Brigadier generaal Durrant DFC feliciteert majoor Greindl DFC en zijn bemanning na hun tweede raid op Warschau op 16 augustus 1944. Van links naar rechts: luitenant Le Roux tail gunner, luitenant Frans Cloete DFC navigator en bommenwerper, luitenant Shipman mitrailleur, Warrant Officer McLachlan boordradio, Sergant Tumelty mitrailleur, majoor Gerard Greindl boordcommandant en brigadier generaal Durrant, AOC 205 Bomb Group RAF.*



*Joegoslaven, klaar voor inscheping in een Dakota van het 44 Sqn die in bezet gebied geland is in april 1945.*



*Op weg naar een dropping van levensmiddelen en wapens voor de Joegoslavische partizanen in Vlasenica op 11 april 1945. De zijdeur werd reeds weggenomen.*



*Wel bewapende partizanen van Maarschalk Tito, waarvan een vrouwelijke, klaar voor actie in bezet gebied.*



*Formatieleider van zeven Dakota 's van 44 Sqn is Gerard Greindl op weg naar Tito's partizanen in bezet Joegoslavië. Hij wordt begeleid door vijf P-51D Mustangs. Ontlading en inscheping van gekwetsten en passagiers nemen nauwelijks 20 minuten.*



*De Dakota's onder leiding van Gerard Greindl worden bij elke rotatie naar de Joegoslavische partizanen volgestouwd met gekwetsten, vrouwen en kinderen voor de terugvlucht.*



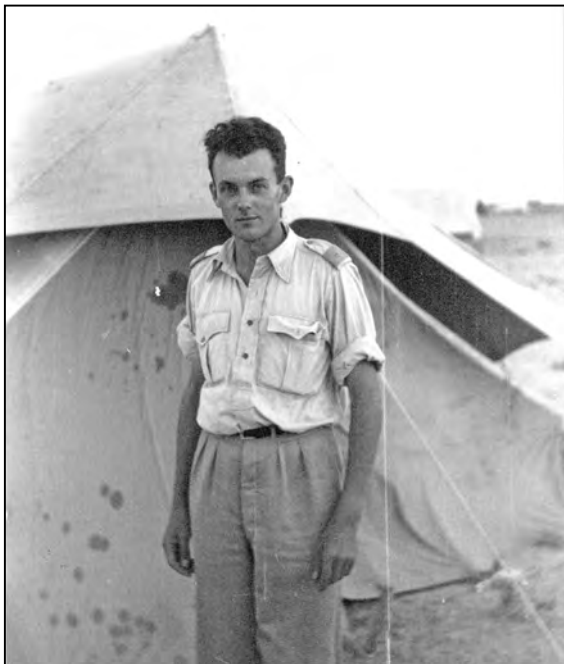
*Het vliegveld van Bari, basis van de Dakota van G. Greindl, volgestouwd met diverse geallieerde vliegtuigen in juni 1945.*



*Gerard Greindl met een Zuid-Afrikaanse opperofficier voor zijn C-47 Dakota (KN 478), midden 1945.*



*Gerard Greindl toen hij op Liberator vloog op de basis van Foggia.*



*Deze foto toont duidelijk de sobere levensomstandigheden van de woestijnstrijders.*



**Souvenez-vous devant Dieu**  
du  
**BARON GÉRARD GREINDL**  
époux de Jacqueline de Meeûs

Major à la South African Air Force pendant la guerre,  
Major-aviateur de réserve,  
Commandant de bord à la Sabena.

Chevalier de l'Ordre de l'Étoile africaine avec palme,  
Croix de Guerre avec Palmes, Distinguished flying  
Cross, 1939-1945 Star, Africa Star with clasp, African  
Medal, Italian Star, etc...

né à Ixelles, le 10 novembre 1916, tombé dans le ciel  
d'Afrique, le 13 mai 1948, à Libenge (Congo belge).

*Overlijdensbrief van Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl.*





*Bij de vleugelluitreiking wordt Christiane, één van de dochters van Baron Gerard Greindl, begeleid door Luitenant-Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberge, commandant van de Luchtcomponent, en van Kolonel Vlieger Patrice Laurent, commandant van het Competentie Centrum.*

## VI. BIBLIOGRAFIE

### Bronnen

Oorlogsnota's en vlieglogboeken van Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl.

Interviews van JP. Decock met Luitenant-Generaal Vlieger b.d. Franz Burniaux tijdens de zomer van 1980.

Dernières Escadrilles 40, Jean Delaet, Les Lettres Latines, 1946.

On Wings of Eagles, Dave Becker, Walker-Ramus Trading C°, Durban, South Africa, 1991.

Eagles Victorious, South African Forces World War II, Volume VI, Lt-Gen. H.J. Martin and Col. Neil D. Orpen, Purnell, Johannesburg.

Consolidated B-24 Liberator, Jean-Pierre Decock et Mister Kit, Special Mach 1, Editions Atlas, Paris 1980.

Bombardiers Lourds de la Dernière Guerre, Jean-Pierre Decock et Mister Kit, Editions Atlas, Paris, 1980.

Het dagblad Le Soir van 15 mei 1948.

Icare, tijdschrift van de Franse Luchtvaart, nummer 74 (1939-40/La Bataille de France) Volume VII L'Aéronautique Militaire Belge, 1<sup>ste</sup> deel, Automne 1975 en nummer 76 Volume VIII, L'Aéronautique Militaire Belge, 2<sup>ème</sup> partie, Printemps 1976.

Magazines Carnets de Vol, artikels van Jean-Pierre Decock in de nummers 17 van februari 1986 en 18 van maart 1986.

### Dankwoord

We houden er ten zeerste aan de personen oprecht te danken die meegewerkt hebben aan het samenstellen van dit Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart, meer bepaald

Titane (Christiane) en Isabelle Greindl, dochters van Majoor Vlieger Baron Gérard Greindl, die de uitvoerige documentatie van hun vader ter beschikking hebben gesteld.

André Bar die ruim gestoffeerde dossiers van Baron Gérard Greindl heeft aangeboden.

We willen ook de personen bedanken die meegewerkt hebben aan dit project:

Generaal Vlieger b.d. Gerard Van Caelenberge, Voorzitter van de VTB en Majoor Vlieger b.d. Didier Waelkens, Secretaris Generaal van deze vereniging.

*Het fotomateriaal dat dit gedenkboek illustreert komt uit de archieven van de Greindl familie, het IWM (Imperial War Museum), van officiële Britse en Zuid-Afrikaanse instellingen, van André Bar, Frans Van Humbeek, Georges Lecomte en Jean-Pierre Decock.*

Huidig gedenkboek werd afgewerkt en aangeboden tijdens het jaarlijks banket van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart op 30 maart 2019.

© 2019 auteurs en VZW De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.