

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Gérard Greindl

Présenté et parrainé par

Jean-Pierre Decock

Administrateur

et

Louis Nève de Mévergnies

Membre VTB



Le Major Aviateur Baron Gérard Greindl à la fin de la 2^{ème} Guerre Mondiale à Foggia (Italie); il porte les ailes de pilote de la SAAF (South African Air Force).

Baron Gérard Greindl, DFC

101 missions de bombardement dans la South African Air Force lors de la guerre du désert et sur les Balkans.

Trois tours d'opérations, deux au Bomber Command et un au Transport Command de la SAAF.

Jeune pilote plein d'allant et de combativité tout au long de la guerre.

S'est distingué au combat à de nombreuses reprises et, notamment en tant que seul pilote allié ayant accompli, en tant que volontaire, deux missions excédant chacune 10 heures de vol en territoire ennemi pour ravitailler les résistants polonais assiégés dans Varsovie devenue un immense brasier.

A rejoint la SABENA en 1947 et a péri aux commandes de son Douglas DC-4 pris entre deux tornades en descente vers l'aérodrome de Libenge (Congo Belge).

10.11.1916 – 13.05.1948

I. FAITS MARQUANTS



Jeune officier aviateur, rejoint le Congo Belge en 1941 et puis la South African Air Force (SAAF) où il a servi jusqu'en juillet 1945.

Sa bravoure et sa combativité ont été reconnues par ses chefs successifs qui l'ont promu au grade de major et décerné la DFC (Distinguished Flying Cross) à l'occasion de son vol audacieux de pose d'un rideau de fumée en avant des troupes amies à l'aube du 23 octobre 1942, déclenchement de la célèbre attaque d'El Alamein; la victoire a été remportée par le Maréchal Montgomery sur l'Afrika Korps et l'armée italienne.

Gérard Greindl photographié en tenue de Capitaine Aviateur de l'Aéronautique Militaire d'avant-guerre, y compris le képi avec les ailes au monogramme du Roi Léopold III. La barrette de la DFC au-dessus de sa poche gauche indique que cette photo fut prise lors de son bref passage à l'Aviation Militaire (bientôt Force Aérienne belge) entre le début août et le 1^{er} décembre 1945, date de son départ officiel.

A accompli volontairement deux missions de ravitaillement en munitions et en vivres pour les résistants polonais encerclés dans Varsovie en feu en août 1944.

A bouclé deux tours d'opérations au Bomber Command : un au bombardement moyen et un au bombardement stratégique.

A contribué au soutien des résistants yougoslaves du Maréchal Tito par des parachutages de vivres et de munitions et même en atterrissant en territoire tenu par l'ennemi.

Totalise 1.907 heures de vol de guerre ou en service commandé.

Sa hiérarchie ne lui a attribué que des mentions « above the average » (au-dessus de la moyenne) lors des évaluations périodiques du personnel navigant de la SAAF.

II. BIOGRAPHIE

Premiers coups d'ailes

Le jeune Gérard Greindl était bon élève et obtint sans difficulté son diplôme d'humanités scientifiques à l'Institut Saint-Louis de Bruxelles.

Résolu à devenir pilote, il s'engagea à l'Aéronautique Militaire et intégra la 75^{ème} Promotion d'élèves pilotes le 1^{er} avril 1937. C'était une promotion regroupant des graines d'as telles que Dan le Roy du Vivier, Vicky Ortman, Lucien Siroux et Rémi « Mony » Van Lierde. Doué et très volontaire, Gérard Greindl décrocha son brevet élémentaire de pilote d'avion le 26 janvier 1938 et son brevet militaire le 8 avril 1938. Il réussit l'examen préparatoire à la sous-lieutenance le 18 octobre 1938.



La 75^{ème} Promotion d'élèves pilotes à Wevelghem en 1937; Gérard Greindl est le premier à gauche dans la rangée des pilotes agenouillés.

Détaché à l'école d'aéronautique le 1^{er} mars 1939, il y réussit les épreuves de l'examen définitif de sous-lieutenant d'aéronautique.

A l'issue de l'école de pilotage, Gérard Greindl fut versé comme pilote à la 3/II/1Aé (3^{ème} escadrille, 2^{ème} groupe du 1^{er} régiment d'aéronautique) à l'emblème de la feuille de houx et dont la devise était « Qui s'y frotte s'y pique ». L'escadrille était dotée de Fairey Fox III et basée à Gossoncourt, près de Tirlemont.



Gérard Greindl affecté à la 3/II/1Aé à l'emblème de la feuille de houx en 1938 à Gossoncourt; il est le 2^{ème} debout à partir de la gauche.



Le Fairey Fox III immatriculé O-15 (numéro de construction AF6003) affecté à la 3^{ème} Escadrille « feuille de houx » photographié au début des années 30; c'est sur ce type d'appareil que Gérard Greindl fit toute sa carrière opérationnelle à l'Aéronautique Militaire belge.

Profil du Fox III O-15 de la 3/II/1Aé dans sa livrée en vigueur jusqu'à la Crise de Munich de septembre 1938, après quoi il fut peint en vert kaki.



De la neutralité à la drôle de guerre et à la guerre éclair

Nommé sergent aviateur, Gérard Greindl effectua les vols d'entraînement et d'exercice qui lui étaient ordonnés durant la période qui précédait la « Drôle de guerre » et, au cours de cette même guerre d'attente qui débuta en septembre 1939, la Belgique ne cessa d'affirmer sa



Probablement lors d'une période de tir à la mer, Gérard Greindl, Henri Picard, Portier et Robert Uytebroekx, tous pilotes à la 3^{ème} Escadrille/11ème Groupe/1^{er} Régiment d'aéronautique prennent la pose début 1940.

neutralité. La vraie guerre allait se déclencher avec fureur et au mépris de la neutralité belge le 10 mai 1940, lorsque les Allemands ouvrirent les hostilités. Pratiquement tous les aérodromes belges furent attaqués peu avant le lever du jour, l'ennemi parvenant à détruire la majeure partie des avions belges parqués au sol ou prêts à décoller.

Gossoncourt subit à 5h05 un raid de Dornier Do 17 du KG77 (Kampfgeschwader ou escadre de bombardement) en trois vagues; heureusement, les 12 Fox de la 3^{ème} escadrille avaient décollé entre 4h10 et 4h15 pour rejoindre leur terrain (secret) à Glabbeek. Mais l'arrière-garde, toujours à

Gossoncourt, essuya l'attaque de plein fouet et compta des morts et des blessés dans ses rangs.

Ce ne fut que le 14 mai que Gérard Greindl effectua sa première mission de guerre : il s'agissait de larguer une boîte contenant un message sur le fort de Walem. Il décolla à 8h30 et... largua l'étui et son message dans les douves. Son Fox immatriculé O-40 revint au point de départ et repartit à 8h45 : cette fois tout se passa pour le mieux et, dix minutes plus tard, l'appareil était de retour au bercail. La troisième – et dernière – mission de la campagne dite des « 18 jours » de Gérard Greindl accompagné de son observateur (et pilote aussi), le Sous-lieutenant Aviateur Joseph Verheughe, eut lieu le 15 mai. Ils furent chargés de photographier à 3.000 mètres d'altitude à bord du Fox O-38 une bande de terrain de cinq kilomètres, de Lierre jusqu'à Wavre, devant la ligne KW (ligne défensive et anti-char Koningshooikt-Wavre). Une escorte de chasse comprenant trois Fiat CR42 leur fut allouée et celle-ci fut ponctuelle au rendez-vous et accompagna le Fox de reconnaissance dès son décollage du terrain de Grimbergen. Arrivé sur son objectif, le Fox O-38 devait rigoureusement tenir son cap et son altitude, sans la moindre déviation, pendant 25 minutes. Le ciel était infesté d'avions de la Luftwaffe, il n'était donc pas étonnant que les nerfs des deux membres d'équipage fussent tendus comme des cordes à piano... Vers la fin de la mission, l'observateur vit trois Messerschmitt Bf 109E attaquer l'escorte de Fiat CR42. L'un d'eux disparut en plongée et un autre fut poursuivi par un chasseur allemand. Un troisième Bf 109 piqua sur le Fox et lui décocha une rafale qui lui passa devant le nez. Joseph Verheughe empoigna sa mitrailleuse, visa l'assaillant et lui envoya une rafale. Verheughe tira encore cinq coups avant que son arme ne s'enraye et, tandis qu'il essayait d'y remédier, Gérard Greindl vira et fit face à l'agresseur. Avec un sang-froid inouï, il maintint sa ligne de vol et obligea l'Allemand à dégager afin d'éviter la collision. Le chasseur ennemi vira et revint et tira, mais de trop loin. Mettant toute son énergie à sauver la mission, Gérard Greindl plongea à mort et l'observateur le vit se

tenant la tête entre les mains : l'angoisse l'étreignit, car il crut son pilote touché et perdu. Mais Gérard Greindl rétablit l'avion en vol horizontal après avoir corrigé la position de ses lunettes de vol qui s'étaient intempestivement déplacées lors du vertigineux piqué.

Gérard Greindl s'adressa à Joseph Verheughe et lui demanda s'il fallait retourner sur la ligne KW pour reprendre la mission interrompue inopinément par les Messerschmitt Bf 109E, mais Verheughe debout dans le poste arrière dessina un grand signe de croix avec son bras, confirmant explicitement que la mission était terminée. Le Fox prit le cap du retour, non sans essayer quelques coups de feu venant du sol et remarqua, dans son sillage, l'un des Fiat CR42 de l'escorte qui fit ses adieux au moment où le Fox se posait sur le terrain de Grimbergen.

Le chef de l'escadrille des Fiat appela au téléphone pour signaler que les trois avions de l'escorte avaient regagné leur gîte et que les Messerschmitt étaient neuf avant que l'un d'eux ne fût abattu par un Fiat; l'O-38 de Gérard Greindl avait écopé d'une balle au travers de son hélice.



Le Fairey Fox III (O-38 construit par Fairey Gosselies sous le numéro 6028), celui-là même que Gérard Greindl pilota le 15 mai 1940 en mission mouvementée d'observation photo de la ligne KW, ce fut son ultime mission de la campagne dite des 18 jours.

Rentré au bercail, Joseph Verheughe s'attela à finaliser les photos prises lors de cette mission. Avec les mouvements de retraite s'enchaînant à cadence rapide, les photos n'aboutirent jamais chez leur destinataire... Il les détruira quelques mois plus tard alors que son escadrille était cantonnée dans le sud de la France.

La 3/II/1Aé s'était repliée sur le terrain d'Aalter quand, le 18 mai vers 07h30, une vague de bombardiers Heinkel He 111 déferla sur l'aérodrome encombré d'avions pour y semer la désolation.

Au total, neuf Fox III furent détruits au sol. Totalement démunis d'avions, l'ordre fut donné en début d'après-midi de récupérer tout ce qui pouvait l'être et de faire mouvement sur l'aérodrome de Norrent-Fontes dans le Nord de la France. Par étapes successives, l'unité finit par aboutir le 16 juin à Bessens près de Poitiers.

Témoin de ces événements dramatiques, Gérard Greindl vit les avions belges brûler avec la rage au cœur et jura qu'il se vengerait !

Des soldats allemands examinent l'épave d'un Fairey Fox III de la 3/II/1Aé désentoilé et mis en pylône par le souffle des bombes larguées par les Heinkel He 111 lors de leur attaque de l'aérodrome d'Aalter le 18 mai 1940, démolissant ainsi ce qui restait du parc d'avions de l'escadrille de Gérard Greindl.



Démobilisation et départ clandestin de Belgique

Revenu en Belgique le 17 août 1940, le Sergent Aviateur Gérard Greindl avait alors accumulé quelques 557 heures de vol, dont 334 en école et 223 en escadrille d'observation.

Gérard Greindl quitta la Belgique le 8 septembre 1940 en compagnie du Lieutenant Colin et des Sergents Rémi Van Lierde, Vande Poel et Bailli, tous aviateurs. Ils quittaient clandestinement la Belgique pour poursuivre la lutte et aussi afin d'éviter d'être expédiés en Allemagne pour y travailler ou simplement être prisonniers de guerre; Pierre, le frère de Gérard faisait aussi partie de l'expédition.

Après bien des péripéties, parfois rocambolesques, la petite troupe aboutit aux Pyrénées, les traversa mais fut interceptée par des douaniers espagnols qui la reconduisirent en France. La tentative – quoi que pénible – était cependant un échec. Une deuxième tentative fut entreprise le 26 octobre 1940 par Pierre et Gérard Greindl, Rémi « Mony » Van Lierde et Raymond Vande Poel qui franchirent tous la frontière hispano-portugaise le 17 novembre. Ils se croyaient enfin tirés d'affaires, mais un policier portugais par trop zélé les réexpédia en Espagne ! Ils furent emprisonnés à Madrid d'où Gérard Greindl, Mony Van Lierde et Raymond Vande Poel furent transférés au sinistre camp de Miranda del Ebro le 23 novembre 1940. Libéré de Miranda le 30 janvier 1941, ce n'est qu'en avril 1941 que Gérard Greindl gagna le Portugal si longtemps espéré, avec son frère Pierre qu'il avait fait sortir de son hôpital madrilène.

De là, Gérard Greindl s'embarqua à destination du Congo Belge. Il y rejoignait le Capitaine Aviateur Franz Burniaux qu'il avait connu comme chef moniteur à l'école de pilotage de Wevelghem en 1937-38. Celui-ci avait l'espoir de créer une force aérienne congolaise. En tout état de cause, Gérard Greindl se remettait à voler et effectua une vingtaine d'heures de vol sur Caudron Luciole ainsi qu'une trentaine sur Piper Cub. Désespérant de créer une force aérienne dans la colonie, des négociations furent menées pour intégrer les pilotes belges présents au Congo à la South African Air Force et, lorsque celle-ci accepta cette proposition, l'idée d'une force aérienne congolaise fut enterrée.

Enrôlé à la South African Air Force

Gérard Greindl fut versé à la 62 Air School (D Flight) à Bloemfontein le 4 novembre 1941 et la quitta le 18 du même mois ayant comptabilisé 10h50 de vol de familiarisation sur Airspeed Oxford, avion bimoteur d'école et, à sa demande et strictement pour « le fun », 45 minutes



Airspeed Oxford immatriculé 1961 à la 21 Air School de Bloemfontein tel que les nombreux autres que pilota Gérard Greindl lors de son réentraînement au sein de la SAAF (South African Air Force) en novembre et décembre 1941.

d'acrobatie sur Avro 621 Tutor, monomoteur biplan d'entraînement. Il poursuivit alors son réentraînement à la 21 Air School, H Flight, à Kimberly du 18 novembre au 11 décembre 1941, la plupart du temps sous la férule du Capitaine Franz Burniaux. La seule plainte de Gérard Greindl en rapport avec l'Oxford

était l'étroitesse du nez vitré, poste de combat du bombardier, et des contorsions auxquelles celui-ci devait se livrer pour l'atteindre en position couchée.

Vint alors un long vol de navigation en plusieurs étapes pour atteindre Kasfareet en Egypte, pas très loin du front. C'est là qu'il fut qualifié et lâché le 23 janvier 1942 sur Douglas Boston III. Il

fignola sa prise en main opérationnelle du bombardier léger, toujours au sein du squadron 12 de la SAAF.

Se produisit alors un coup de théâtre : il fut muté au squadron 15 le 9 mars 1942, lequel était équipé de bombardiers légers Bristol Blenheim Mk.IV et basé au LG (Landing Ground ou terrain d'atterrissage) 99. Il fut lâché sur ce type d'avion le 9 mars et poursuivit son entraînement jusqu'au 9 avril, après quoi il quitta le squadron 15 et ses Blenheim qu'il n'appréciait pas particulièrement : « Il n'y a pas de double commande. Quel vieux zinc, comparé au Boston. Cockpit ridicule ». Ce qu'il ne savait pas encore, c'est que le Blenheim allait devenir le « loss leader » (record des pertes) de tous les types d'avions utilisés par la Royal Air Force durant la 2^{ème} Guerre mondiale.

A sa grande joie, Gérard Greindl retourna au squadron 12 et au Boston III pour une longue période guerrière au-dessus du désert. En cette période incertaine où la suprématie militaire des Alliés entraînait lentement en gestation, Gérard Greindl pouvait enfin « taper sur le boche ». Il prenait sa revanche sur l'armée allemande, comme il se l'était juré la rage au cœur, lorsqu'impuissant il vit les Fairey Fox de son escadrille brûler sur le terrain d'Aalter suite aux vagues de bombardement successives des Heinkel He 111 le 18 mai 1940.

Premier tour d'opérations avec la Desert Air Force

Versé au B Flight du squadron 12 en avril 1942, Gérard Greindl s'exerça d'abord au bombardement et au mitraillage air-sol (strafing) sur les rochers de Fuka. Les vols opérationnels débutèrent le 9 mai et le premier raid « bon de guerre » fut inscrit dans son carnet de vol le 19 mai 1942. Bien résolu à rendre au centuple les coups reçus en mai 1940, il décolla de LG 21 avec deux bombes de 500 livres (250 kg) à larguer sur l'objectif : un quartier-général allemand à Timimi en Lybie. Il dut déchanter car le rendez-vous avec l'escorte de chasse avorta à Gambut à cause du ciel bouché et le raid fut rappelé à la base à cinq minutes seulement de l'objectif.

Même annulée, cette mission lui donna des émotions. En effet, le leader largua ses bombes sur la mer, suivi par toute la formation, sauf le Boston AL773 piloté par Greindl dont « l'abruti d'observateur », croyant que tout le monde se trompait, ne lâcha 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 était l'aérodrome de Derna. Il y avait de la DCA, d'abord peu dense, mais de plus en plus précise et qui fit paniquer le navigateur. Gérard Greindl le sermonna, largua ses bombes en un long stick, vira pour le retour et s'énerva sur son équipier qui voyait des zincs partout au lieu de naviguer correctement. Le pilote garda son calme, passé Tobrouk, atterrit à la base et demanda un autre observateur qui soit à la hauteur de l'équipage.

Le 14 juin, le squadron se déplaça vers la base avancée 07. Quatre raids pour la seule journée du 15, dont deux annulés, qui avaient toujours pour objectif le charroi et les blindés de l'Afrika Korps qui progressaient ventre à terre vers El Alamein, dernier bastion avant



Le « springbok » ailé, symbole du squadron 12 équipé de Douglas Boston III au sein de laquelle le Lieutenant Aviateur Gérard Greindl débuta sa guerre du désert le 17 avril 1942 après un bref passage au squadron 15 sur Bristol Blenheim IV du 9 mars au 9 avril.

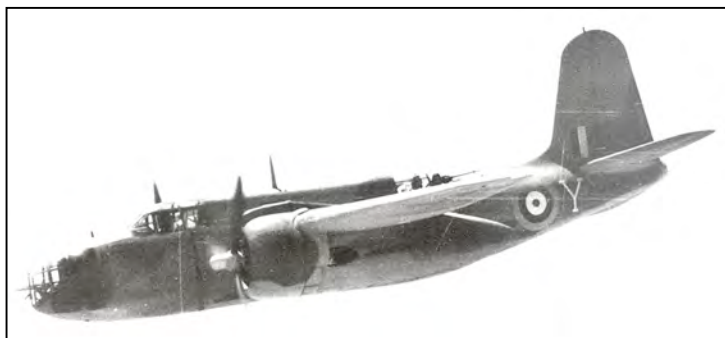
Alexandrie. Lors de la seconde sortie du 16, la formation fut reçue par une Flak (DCA allemande) dense mais fut également attaquée à sept reprises par des essaims de Messerschmitt Bf 109F et de Macchi MC.202. Le mitrailleur dorsal signala à Greindl qu'il tirait de courtes rafales et qu'il entendait des balles ricocher sur les plaques de blindage de leur Boston.



Le Lieutenant Aviateur Baron Gérard Greindl (au centre de la photo) et son équipage du squadron 12 devant leur Boston III à Bahira en juin 1942 lors de l'avance foudroyante de l'Afrika Korps de Rommel vers Alexandrie; ils venaient d'accomplir leur 7^{ème} raid en trois jours !

gré la pagaille relative chez les Alliés, Gérard Greindl et son équipage envoyèrent, en deux jours, 430 bombes sur l'Afrika Korps.

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



Ce Boston III du squadron 12 traverse la côte méditerranéenne entre Burg el Arab et El Alamein; photo prise par G. Greindl en octobre 1942.

La pression ennemie était si forte que le rythme des missions ne permit aux mécanos et aux armuriers que de faire l'indispensable, et encore... Tout le squadron était écrasé de fatigue mais Greindl effectua encore une mission sur les convois à l'ouest de Matruh 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'était une performance mais, avec un certain humour, Gérard Greindl notait « mon meilleur mois depuis que je vole ».

Après ce bref congé, les missions offensives reprirent de plus belle durant la première semaine de juillet sur les convois comptant jusqu'à 3.000 camions, mais l'ennemi reflua aux confins d'El Daba, en direction de Tobrouk, plus à l'ouest. La Flak lourde et légère ainsi que

les chasseurs ennemis ne laissèrent guère de répit aux bombardiers sud-africains. Le 8 juillet, lors d'une attaque de troupes près d'El Alamein, l'appareil (AL713) de Greindl fut touché à cinq reprises par la DCA très précise dont un coup fit mouche dans le gouvernail de profondeur, ce qui engendra 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) croisa, en route vers El Alamein, un raid de 50 Stuka et Bf 109F qui venaient bombarder les positions tenues par les Alliés face à celles des Allemands. Lorsque les Stuka aperçurent les Boston, ils

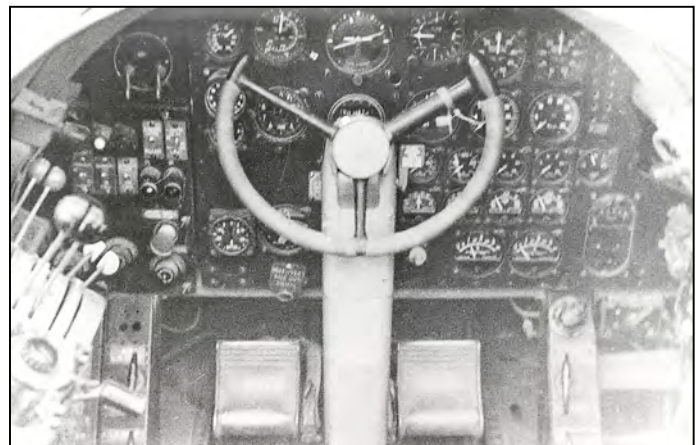


Boston III saisi par le mitrailleur dorsal de l'avion de Gérard Greindl tandis qu'il largue sa bombe de 250 lbs (125 kg) lors du raid du 16 juillet 1942 sur El Alamein comptant 18 appareils avec Gérard Greindl comme leader de la formation.

larguèrent 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 Curtiss P-40 Kittyhawk de la chasse alliée. C'est à cette époque que Gérard Greindl se qualifia sur Martin Maryland, appareil qui n'égalait pas le

Boston mais, grâce au ciel, il n'utilisa ce type de bombardier léger que pour des missions de liaison. Le raid du 19 juillet 1942 fut mémorable pour le Flight Lieutenant (capitaine) Greindl.

Une formation de 18 Boston appuyée par 40 Kittyhawk chasseurs-bombardiers et protégée par 60 avions de chasse se porta sur l'aérodrome d'El Daba que les Alliés occupaient il n'y avait pas si longtemps. Greindl exultait, les Boston avaient démoli plus d'une trentaine d'avions au sol et allumé un feu visible à plus de 50 miles (80 km); avec le score des chasseurs, cela totalisait 80 appareils de la Luftwaffe bons pour la ferraille. Il nota laconiquement dans son carnet de vols : « Encaissent les boches ! J'attendais cela depuis le 18 mai 40 ». C'est ce jour, en effet, que les derniers Fairey Fox de son escadrille furent incendiés au sol par des Heinkel He 111 sur l'aérodrome d'Aalter.



Le « bureau » de Gérard Greindl lors de la campagne d'Afrique du Nord.

Le tournant d'El Alamein

Les historiens s'accordent pour dire que la bataille d'El Alamein en août 1942 fut le début de la fin de l'Afrika Korps. Le Capitaine Greindl et le Capitaine Burniaux furent de la partie et donnèrent du fil à retordre au charroi et aux blindés ennemis. Les chasseurs de la Luftwaffe n'avaient rien perdu de leur mordant et la Flak était meurtrière, mais les Boston exercèrent leur pression deux ou trois fois chaque jour. La façon de mener les raids du colonel commandant le wing fut vivement critiquée par nos

Belges et à juste titre. Un congé de dix jours permit au squadron 12 de souffler avant de relancer les attaques de plus belle. Lors de certains raids, G. Greindl fit jusqu'à cinq passages sur l'objectif en le mitraillant après l'avoir bombardé, ce qui expliquait la présence de



Le photographe photographié : Gérard Greindl et son inséparable appareil photo en compagnie de Cochet, un autre Belge servant à la SAAF.

Boston III du squadron 24, frère du 12 de Gérard Greindl, se préparant à partir pour bombarder l'ennemi qui avance vers Alexandrie en septembre 1942.



Une formation massive de Boston, ayant décollé du Caire, traverse le Nil pour aller bombarder l'Afrika Korps à El Alamein, très proche d'Alexandrie en septembre 1942, leur avance constituant une réelle menace pour la 8^{ème} Armée du Maréchal Montgomery.

nombreux trous dans son avion lors des retours de mission. Août 1942 se termina avec un bilan éloquent pour Greindl qui, malgré dix jours « off », accomplit durant ce mois 48 sorties en 102h40 de vols en opérations !

Les Allemands avaient percé une grande poche dans les lignes britanniques à la fin d'août : tous les moyens offensifs des Alliés furent concentrés pour fermer la tenaille. Le 8 septembre, les pilotes observèrent le début de la retraite ennemie qui ne se terminera qu'avec l'évacuation de l'Afrique du Nord en mai 1943... Gérard Greindl se vit imposer trois semaines de congé... plus que méritées.



Un rideau de fumée pour une DFC !

Octobre vit se ralentir les raids à cause du mauvais temps, mais cela s'améliora vers la fin du mois. Le 23 octobre 1942, il alla dès le petit matin tirer un rideau de fumée en volant au niveau du sol, s'exposant ainsi aux tirs ennemis autant qu'amis. Le but était de cacher aux Allemands le déclenchement de l'assaut des Australiens sur El Alamein.

Cette action audacieuse – sinon téméraire – fut efficace et, pour ce fait d'arme unique, le Flight Lieutenant Greindl se vit attribuer la Distinguished Flying Cross (DFC), décoration très prisée des aviateurs de la RAF, car décernée uniquement pour des actions d'éclat lors des vols à l'ennemi.



L'équipage du Boston III (AL776) du squadron 12 - Gérard Greindl est le 2^{ème} à partir de la droite - a effectué six missions entre le 9 juillet et le 3 septembre pour stopper l'avance de l'Afrika Korps.

Le début de la fin de l'Afrika Korps

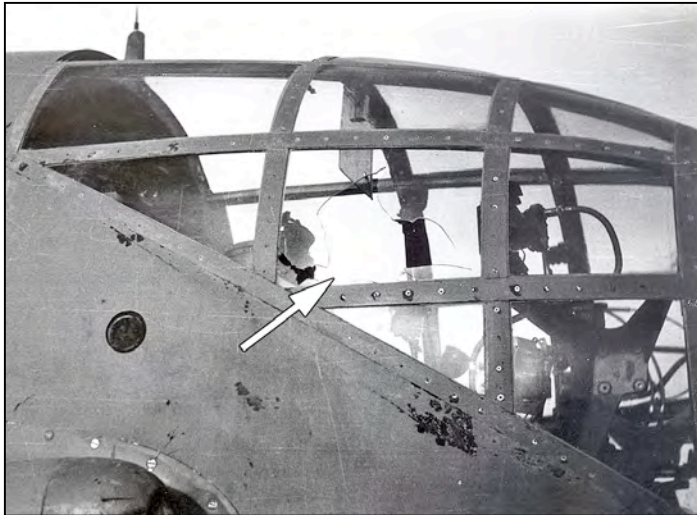
Les Allemands se défendirent âprement, l'ack-ack (DCA chez les Britanniques) de la 150 Panzer Division fit des ravages; rien que dans la matinée du 24 octobre, 5 Boston et Martin Baltimore des 12, 21 et 24 squadron de la SAAF furent descendus.



« Bombing up » du Boston III « C » dans le désert à l'été 1942; à l'avant plan on peut voir des projectiles de 250 et 500 pounds (125 et 250 kg).

Le 26 octobre, grande première pour Gérard Greindl, car il était le patron d'une formation de 12 Boston et de 6 Baltimore. L'objectif, juste au-delà des lignes amies, devait être marqué au fumigène mais la canonnade était si violente entre les deux camps que le leader, G. Greindl, faillit bombarder les troupes amies. Son discernement et son calme l'amènèrent cependant à jeter tous les projectiles sur la cible avec de nombreux coups au but, ce qui valut au vétéran, quoi que leader fraîchement émoulu, de recevoir par téléphone les chaleureuses félicitations de l'armée. Sa joie ne fut ternie que par la précision redoutable de la Flak : 5 des 6 Boston engagés par le squadron 12 furent touchés dont le sien, mais tous les avions rentrèrent à la base !

Il commenta sa première mission de leader dans les termes suivant : « C'est un grand honneur qu'on m'a fait de me donner le squadron à conduire, mais quelle responsabilité, surtout si près



Un grand fragment au centre du poste de l'observateur a été emporté par un obus de la Flak, blessant Frans Cloete à la cheville gauche. Cet équipier sera fidèle à Gérard Greindl durant toute la guerre. C'était le 16 décembre 1942 et G. Greindl fonça dare-dare sur Agedabia, nettement plus proche que LG 99; après l'atterrissage, le pilote s'est rué vers l'ambulance dont les infirmiers ont détalé, croyant qu'il allait les culbuter !

aux bombardiers étaient très espacées. La Bataille d'El Alamein était gagnée.

Bouter les forces de l'Axe hors d'Afrique

Le 14 janvier 1943, Gérard Greindl reprit ses missions offensives après divers vols de servitude et d'entraînement d'équipages nouvellement sortis des écoles et affectés en unité. Il conduisit le box de gauche de la formation lancée vers Gheddahia et ses concentrations de charroi des 15 et 21 Panzer Divisionen. Cette mission offensive n'était pas de tout repos, car la Flak était nourrie et précise, ce qui, conjugué à l'absence de manœuvres évasives (cork screwing ou tire-bouchonnage dans le jargon des pilotes) de la part du leader, le Major Kotze, fit que neuf appareils encaissèrent des sales coups.

Le Boston (serial number BK889) de Greindl fut frappé au nez, aux moteurs, dans les ailes, dans l'empennage et dans son circuit hydraulique qui fut mis hors service. Son observateur et bombardier, le Lieutenant Adams, avait à peine retiré sa main droite des manettes de largage des bombes qu'un éclat d'obus vint les arracher sous ses yeux stupéfaits et sans qu'il soit blessé !

Le retour à la base de Gzina se fit péniblement et, par suite de la défection du circuit hydraulique, la roue gauche du Boston refusa de descendre ; Greindl tourna dans le circuit de l'aérodrome pendant un quart d'heure en tentant de la faire sortir de son logement, mais en vain... Il se posa dans un coin de Gzina, jonché de cailloux et de shrapnells, sur deux roues et bousilla immanquablement son Boston. Le 15, opération de nuit où notre pilote ne pouvait s'empêcher de râler, car après le bombardement de l'aérodrome de Taorga, il remarqua quelques zincs mal dispersés et commenta : « Stupide de faire rater le résultat des raids par manque d'une dizaine d'incendiaires. Ground strafé et mes mitrailleuses se sont évidemment enrayées. Toujours les mêmes, les armuriers ! ».

Le 17 janvier, aux commandes du Boston Z2271, il effectua un raid de nuit sur l'aérodrome de Castel Benito, fortement défendu par la DCA de tous calibres. En vue de l'objectif, il fut pris à plusieurs reprises dans les faisceaux des phares de recherche et chaque interception lumineuse déclenchait un déluge de traçantes et de plomb en direction de son zinc. Il mit son

de la bombline ; j'ai eu réellement un soupir de soulagement quand c'était fini, mais quand même, prêt à recommencer ». Le 30 octobre, il remit cela : « Conduisais la formation. C'est comme pour tout, il faut un peu d'habitude » commenta-t-il avec sérénité.

Le 3 novembre, Greindl vit avec horreur le numéro 3, Daghlich, 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 remarqua le début de la retraite de Rommel et nota : « Premier signe tangible de la débâcle ! », en voyant 3.000 camions rouler de Marsa Matruh vers l'ouest.

L'armée progressait tellement vite que les missions de soutien demandées

Boston en spirale descendante et perdit 1.200 mètres pour leur échapper mais il fut repris par un pinceau de lumière qui le signala à un chasseur qui lui plongea dessus. Le mitrailleur dorsal l'en informa par l'interphone ; Greindl fit volte-face et l'Allemand tira et le manqua, fit un Immelman pour lui retomber dans la queue mais sa manœuvre échoua, car Greindl vira à la verticale et le sema pour de bon.



Boston III du squadron 24 (unité frère du 12) à Zuara en Tunisie au début de 1943, lorsque les Allemands s'étaient retranchés derrière la fameuse « ligne Mareth ».

Exigeant vis-à-vis de lui-même, G. Greindl avait les tièdes et les timorés en horreur ; le 21 janvier, il partit en opération de nuit sur Pisida avec un nouvel équipage, le Lieutenant Adams étant malade. Cet équipage occasionnel ne le seconda pas longtemps, comme il le commenta : « Fait 3 run-up, très peu de staff là, ensuite vu un peu plus loin une belle concentration dans un virage. Les ai ground strafé 6 fois de suite avec succès je pense. Mon sacré top gunner (mitrailleur dorsal) a prétendu ne pas pouvoir tirer car ses mitrailleuses... ci et là. J'étais dans une rage formidable contre lui. S'il a cru rentrer plus vite grâce à cela, il s'est chiquement trompé. A la 5^{ème} attaque, vu deux autres qui filaient à pleine vitesse de là. Tourné, repris de la hauteur et les ai attrapés sur la droite. Le pauvre Arthur (son nouvel équipier) n'a jamais eu aussi peur. Robertson prétend avoir été K.O. pendant 5 minutes après mes attaques !! L'ai flanqué à la porte de mon équipage ». Après deux autres raids vint une période plus calme consacrée aux essais et à l'entraînement.

Le 26 février 1943 à bord du Boston BK898, notre Belge fit son premier raid sur la ligne Mareth en Tunisie : rien de particulier à signaler. D'autres missions suivirent et les défenses ennemies se durcirent. Le 31 mars, Greindl mena la première des trois vagues de bombardiers se suivant à une demi-minute d'intervalle et c'est à la tête de 54 avions qu'il se porta sur l'aérodrome de Sfax.

Son tour d'opérations au squadron 12 se termina le 8 avril 1943; il se soldait par 80 missions et 171h10 de vol de guerre.

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

Entre deux tours d'opérations

Du 3 mai au 28 juin 1943, G. Greindl ne fut pas en opération mais détaché au squadron 117 de la RAF (transport) stationné à Castel Benito. Il fut des équipages qui pilotèrent le Roi d'Angleterre en tournée d'inspection en Afrique du Nord et le transporta en Algérie, à



Gérard Greindl aux commandes d'un Lockheed Hudson (version militaire de l'avion de ligne Lodestar) avec lequel il transporta des membres de la suite du Roi George VI en visite d'inspection en Tunisie, Algérie et Lybie durant juin 1943.

l'Afrique Occidentale vers le Maghreb mais aussi en vue d'un éventuel second tour d'opérations. Du 22 au 26 janvier 1944 survint sa plus longue mission – en kilomètres – car il convoya le Beaufighter Mk.X (serial NE258) du Caire jusqu'à Karachi au Pakistan en cinq jours et 13 heures de vol effectif. Il revint comme passager dans un hydravion Sunderland de la British Overseas Airways Company (BOAC). C'est au cours de ce périple qu'il eut la mémorable occasion le 3 février d'amerrir sur la Mer Morte, c'est-à-dire sous le niveau de la mer !

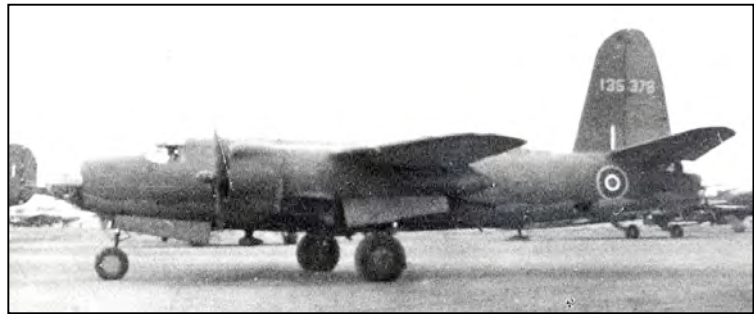
Il passa au Liberator Mk.VI (B-24J) en février 1944 et fut lâché solo après 5h05 d'entraînement, ce que l'on peut qualifier de prise en main rapide d'un



G. Greindl effectua plusieurs convoyages au long cours de bimoteurs d'assaut Bristol Beaufighter X tel que celui immatriculé NE258 qu'il amena de l'aérodrome du Caire Ouest jusqu'à Karachi via Lydda, Habbaniya et Bahrein entre le 22 et le 26 janvier 1944.

Gibraltar et au Maroc. Sa Majesté George VI le remercia personnellement le 25 juin à Fès avant de regagner Londres. Durant cette période, il se qualifia sur Bristol Beaufighter Mk.VI et sur Lockheed Hudson Mk.VI.

Puis, pendant sept mois, il fut affecté à la n°1 ADU (Aircraft Delivery Unit) de la RAF basée à Héliopolis en Egypte et ses missions ne furent faites que de convoyages d'avions de la Côte d'Or (actuel Ghana) ou du Nigeria vers l'Egypte ou, depuis ce pays, vers les Indes. C'est au mois de septembre qu'il entama sa conversion sur Marauder Mk.II en vue de convoyages depuis



Après son tour d'opérations sur Boston III, Gérard Greindl fut transféré au 1 ADU pendant quelques mois. Il convoya beaucoup de bombardiers Martin B-26 Marauder comme celui-ci (serial 136758) vu à Kano (Nigeria) en novembre 1943 lors de son convoyage vers l'Egypte pour y rééquiper les squadron 12 et 24.

bombardier pesant près de 30 tonnes à sa masse maximale. Puis ce fut la transformation opérationnelle sur le mastodonte : tir aérien, bombardement, combat simulé avec des chasseurs de jour et de nuit. Sa conversion eut lieu au sein du RAF 1675 HCU (Heavy Conversion Unit ou unité de conversion sur

avions lourds) du 17 février au 4 mars 1944 à Lydda. Il mena le Liberator Mk.II (serial AL524) du 5 au 10 avril du Caire Ouest jusque Lyneham en Angleterre et revint en Boston III jusqu'à Rabat-Salé au Maroc et de là, en Beaufighter jusqu'au Caire. Le squadron 31 de la SAAF (bombardement lourd) se formait enfin et Gérard Greindl entama un nouveau tour d'opérations en mai 1944, car il y avait encore du boche à pourfendre.

Un tour d'opérations au bombardement lourd

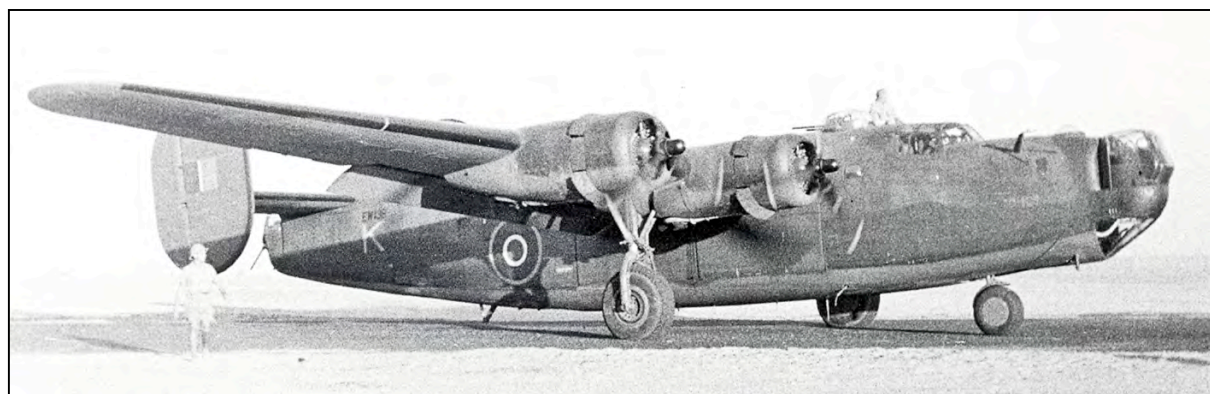
A la veille de porter la destruction chez l'ennemi avec une pression accrue, Gérard Greindl se souvenait à peine de ses trois missions et 4 heures de vol de guerre à la 3/II/1Aé sur Fairey Fox III lors de la brève campagne de l'Aéronautique Militaire Belge en mai 1940.

Il avait le Liberator bien en main et commandait un équipage soudé et composé des lieutenants Palmer, Cloete (malade et remplacé par le Lt Collard pour le premier raid), Shipman, Le Roux, du sergent Shannon et de l'opérateur radio McLachlan. Le premier raid fut fixé au 27 mai 1944; il décolla le Liberator VI (serial EW138) d'Egypte pour attaquer l'aérodrome de Castel Pedaide en Crète. Le raid avorta, car il y avait 10/10^{èmes} de nuages qui masquaient l'objectif, si bien que le bombardement ne put être exécuté.

Il notait à ce propos : « Fiasco complet, cette première opération du squadron. 180 bombes gâchées ». La revanche fut prise avec des raids sur le port d'Héraklion, toujours en Crète, les 1^{er} et 8 juin et, malgré les largages sur l'objectif, il estimait ces raids loupés. Du 16 au 21 juin, le squadron alla s'établir à Foggia en Italie pour être plus près du front et mieux tanner la peau de l'ennemi.



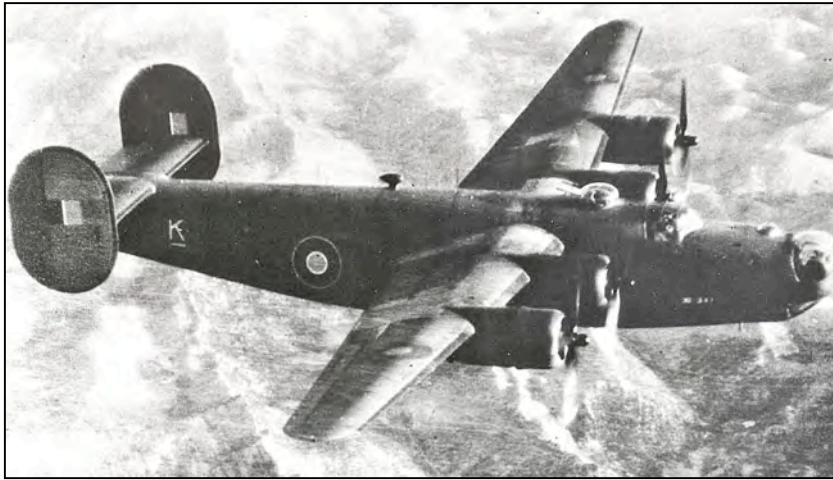
Emblème du squadron 31 de bombardement stratégique/lourd de la South African Air Force que Gérard Greindl rejoignit en mars 1944 après conversion opérationnelle au 1675 HCU (Heavy Conversion Unit) de la RAF en février et mars 1944.



Le Liberator VI immatriculé EW138/K de Gérard Greindl fait son point fixe à Kilo 40 (Egypte) en préambule à un raid nocturne en juin 1944.

Greindl participa à un raid de nuit de 80 bombardiers lancés sur les raffineries de pétrole de Trieste le 26 juin; les résultats étaient bons mais il évita de justesse deux collisions avec des avions amis à l'entrée et à la sortie de « bomb run » (ligne d'approche de l'objectif). Le 1^{er} juillet, il effectua un mouillage de 6 mines de 450 kg dans le Danube. Le 19, il repartit pilonner les raffineries de pétrole à Fiume (Trieste) en compagnie de 105 autres équipages. Il emmenait le Lieutenant Batton comme passager afin de l'accoutumer avant son premier raid

en tant que commandant de bord prévu pour le lendemain sur la Tchécoslovaquie. Le sort, injuste, voulut que le Lieutenant Batton fusse porté manquant à l'issue de son premier raid...



Le Consolidated B-24J/MK VI Liberator EW138/K de Gérard Greindl.

mais la Flak était nourrie, bien qu'imprécise, sauf en Hongrie où quatre avions du groupe furent abattus par la Nachtjagd de la Luftwaffe.

Varsovie à l'agonie

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



Gérard Greindl (au centre, à l'avant) avec son équipage sur Liberator VI du squadron 31 : de gauche à droite, 1^{er} rang, Frans Cloete navigateur et bombardier, Gérard Greindl commandant de bord et pilote et le Lieutenant Coats, copilote; au 2^{ème} rang, les mitrailleurs et l'opérateur radio.

Puis, tous les trois jours environ, une nouvelle mission était montée. Ainsi, du 23 juillet au 12 août 1944 à bord des Liberator immatriculés EW871, EW161, KG871 et EW138, Greindl se porta plusieurs fois de nuit sur les raffineries de pétrole de Ploesti en Roumanie, sur l'aérodrome de Szombathely en Hongrie et mouilla des mines dans le Danube. La chasse de nuit ennemie était inexistante

A l'appel de Moscou, les Polonais s'étaient soulevés en masse à Varsovie le 1^{er} août 1944, mais l'insurrection fut réprimée durement par les Allemands qui mirent la ville à feu et à sang. Ils y parvinrent d'autant mieux grâce à l'assentiment des soviétiques qui stoppèrent leur avance vers la capitale polonaise et firent même reculer l'Armée Rouge de dix kilomètres afin que la S.S. puisse parachever son œuvre d'anéantissement.

Seul Winston Churchill dénonça cette ignominie de Staline et, face à son refus d'intervenir ou de permettre à tout le moins le transit d'avions alliés sur les aérodromes russes, autorisa les équipages volontaires à secourir les habitants de Varsovie contre le saccage de leur cité.

Après six nuits d'opérations sur Varsovie, 85% des effectifs engagés avaient été perdus et seuls les squadron lourds polonais de la RAF sur Halifax et les squadron 31 et 34

(205 Group) de la SAAF furent autorisés à poursuivre. En six semaines, ces derniers avaient perdu sur la Pologne 24 de leurs 33 Liberator. Le 2 octobre 1944, Varsovie était définitivement écrasée et ses ruines dynamitées par la S.S. dans sa rage à la rayer de la carte.

Gérard Greindl décolla son Liberator (KG871) de Brindisi à 19h55 le 13 août 1944 ; il emportait 12 conteneurs de munitions et d'explosifs dans ses soutes ainsi que 11.000 litres d'essence dans ses réservoirs, car la mission totalisait 10h20 de vol d'une seule traite. La nuit était noire, il prit un cap nord et survola la Roumanie qu'il effaça rapidement pour traverser la Hongrie, passer les Carpathes et laisser défilier la Slovaquie sous ses ailes. Il déboucha sur la plaine et traversa la couche nuageuse, Varsovie était estimée dans vingt minutes. Soudain, ce fut le feu d'artifice : des lumières, des phares, des fusées éclairantes partout. Le pilote vit un aérodrome sur sa gauche duquel décollait un avion, il est vrai qu'il ne volait alors qu'à 1.800 mètres d'altitude. Greindl vit des traçantes révélant un combat aérien au loin; il vira à 35 degrés et remonta la Vistule, il faisait noir comme dans un tunnel. D'un banc de fumée âcre surgit soudainement une mare de feu à 30 kilomètres en avant : c'était Varsovie ! Le brasier était tel que l'objectif fut localisé sans qu'il faille vérifier davantage l'exactitude de la navigation. Il volait maintenant à 900 mètres, Varsovie était là, il coupa les gaz, la Flak légère se déchaîna sur lui, il descendit jusqu'à 300 mètres et vola lentement; les conteneurs furent largués dans la ville. Les commentaires de Greindl notés à chaud sont éloquentes : « Passé au-dessus de l'enfer sur terre, jamais rien vu ou imaginé de pareil, il semble que toute la ville soit en flammes, des quartiers entiers brûlent ».



Le Général de Brigade Durrant AOC (commandant en chef des opérations aériennes) du Groupe de bombardement 205 félicite une partie de l'équipage du Liberator VI KG838 au retour de son second raid sur Varsovie qui dura 11h15; de gauche à droite : le Warrant Officer (adjudant) McLachlan, le Sergeant James Tumelty et Gérard Greindl promu au grade de major ce même jour.

tard et après avoir largué 12 conteneurs d'armes, munitions et explosifs dans un bois tenu par les partisans à 15 kilomètres à l'ouest de Varsovie. La dropping zone fut parfaitement identifiée, car dès l'envoi de son signal optique, les patriotes polonais lui répondirent en allumant un T. Le largage s'étant effectué avec succès, il mit le cap sur la base et, quelques secondes plus tard, il vit à une vingtaine de kilomètres à sa gauche deux boules de feu dégringolant vers le sol : deux avions ne rentreraient pas au bercail le lendemain matin. Il dut couper son moteur n° 3 lors du survol de la Yougoslavie mais il rentra cependant au nid sans autres problèmes. Le squadron avait perdu huit équipages en trois jours...

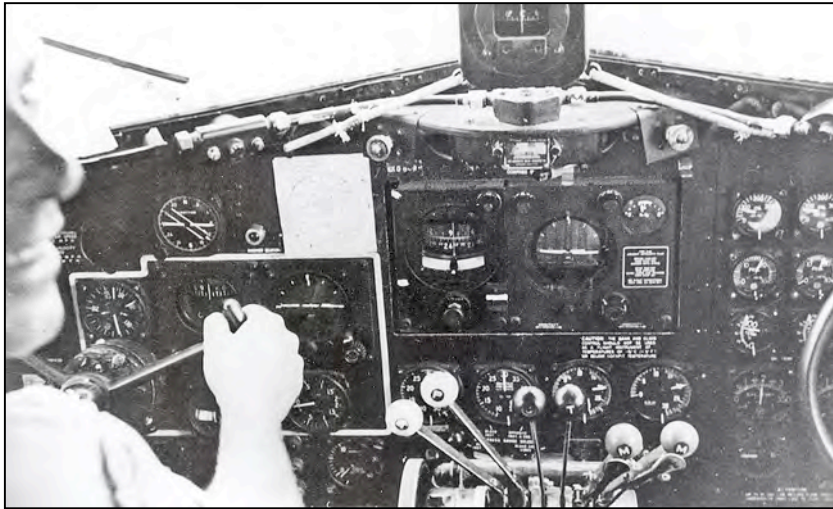
Ce fut ensuite le retour, plein gaz en montée et stabilisation à 11.000 mètres pour traverser une zone d'orages, salubre car aucun chasseur ennemi ne s'y risquerait. Il attribua tout le mérite, quant au bon déroulement de la mission, à la navigation impeccable de son équipier Frans Cloete et ce n'est pas peu dire, car des avions du squadron lancés sur la même mission, trois n'avaient jamais trouvé Varsovie, un faillit percuter les Carpathes et deux rentrèrent prématurément...

Vingt-quatre heures de repos et il y retourna avec le même Liberator (KG838). Le décollage eut lieu le 15 août à 19h30; il reviendrait à Brindisi 11h15 plus

Retour à la « routine »

Il ne reprit l'offensive que le 28 août par un mouillage de mines dans le Danube. Le 18 septembre, il s'en prit à des concentrations de troupes à Rimini; le 20, il bombarda des nœuds ferroviaires près de Bratislava. Les 4 et 11 octobre, il mena ses derniers raids en ravitaillant par parachutage les partisans yougoslaves lors de vols qui l'amènèrent à se faufiler entre les montagnes par mauvais temps.

Son séjour au squadron 31 se soldait par 21 missions de guerre sur Liberator au cours de 89h45 de vol au combat et la mention « As a H.B. pilot, above the average », c'est-à-dire au-



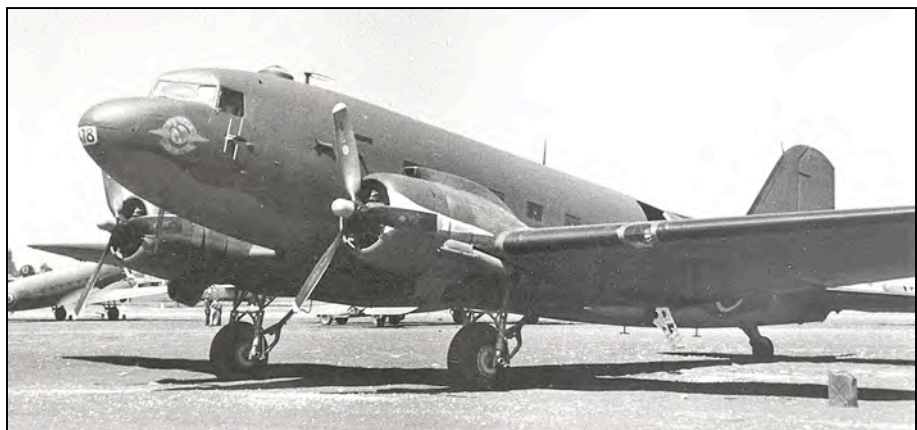
Versé au squadron 44 de transport de la SAAF, Gérard Greindl pilote le célèbre Douglas DC-3 (ou C-47 Dakota chez les militaires) dans tout le pourtour méditerranéen de novembre 1944 à la fin juillet 1945.

dessus de la moyenne en tant que pilote de bombardier lourd comme le nota le colonel commandant le groupe.

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

Dernières missions sur la Yougoslavie

Février 1945 fut consacré à la prise en main du bimoteur DC-3 ou C-47 Dakota; G. Greindl promena son Dakota (KK157) en Italie méridionale et en Grèce mais il n'occupait encore que le siège de droite, celui du copilote. Après quelques vols vers Marseille ou Belgrade, il fut lâché sur Dakota le 13 mars



Le Dakota KN478 baptisé « Protea » du squadron 44 de la SAAF a accompli, les 15 et 16 juin 1945, le périple Bari-Naples-Udine-Trévis-Naples-Bari avec Gérard Greindl aux commandes.

1945. Et ce fut tantôt la vie du pilote de ligne et tantôt celle du baroudeur auquel on assignait des vols plus musclés. En effet, le 3 avril il quitta Bari escorté par 6 Spitfire pour aller ravitailler les partisans du Maréchal Tito à Metlika, en territoire toujours occupé par la Wehrmacht. Le 5, il repartit et mena une formation de 7 Dakota escortée par 5 P-51D Mustang jusqu'à Metlika. Le 10, il réédita la mission et débarqua deux tonnes de vivres à

Metlika avant d'embarquer 17 blessés pendant que les P-38 Lightning de l'escorte tournaient au-dessus du terrain d'atterrissage sommaire, prêts à intervenir en cas de réaction allemande. Pour varier, le 11 avril il parachuta en six passes 36 colis de carburant chez les hommes de Tito à Vlasenica. Le 12, les colis étaient destinés aux partisans de Darubar et ceux-ci contenaient 2,5 tonnes d'obus de mortier qui descendirent accrochés à leurs corolles blanches. Après quelques vols de routine, G. Greindl effectua encore deux missions de parachutage au profit des combattants yougoslaves les 1^{er} et 7 mai 1945.

La guerre en Europe se termina le 8 mai 1945. Greindl poursuivit cependant son quadrillage de la Méditerranée et son Dakota transporta passagers et approvisionnements d'un bout à l'autre de la Grande Bleue. Il quitta la South African Air Force le 27 juillet 1945 au grade de major et après avoir noté 303h55 de vol sur DC-3 dans son carnet de vols...

Retour à la vie civile

Le Major Aviateur Baron Gérard Greindl de la SAAF fut démobilisé et devint Major Aviateur de réserve à l'Aviation Militaire Belge qu'il a quittée officiellement le 1^{er} décembre 1945. Les perspectives d'une carrière à la future Force Aérienne ne le séduisaient guère. Il s'exila alors



Une dame pose fièrement avec son bébé devant l'un des sept Caudron Goéland utilisés par AERO-MAS (Messageries Automobiles du Sankuru) basé à Elisabethville (actuellement Lubumbashi). Gérard Greindl y effectua des missions d'avion taxi et d'instructeur de fin juin 1946 à la mi-avril 1947. Il y accumula 198 heures de vol.

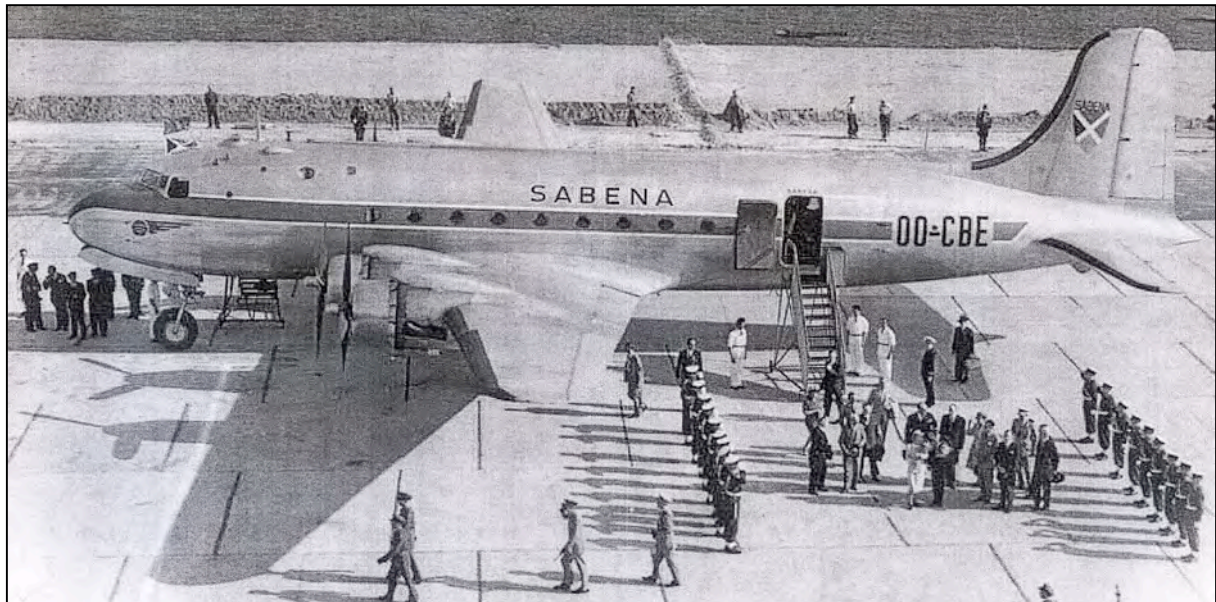
au Congo Belge pour gérer les plantations de caféiers de son frère, mais cette situation ne l'emballa pas davantage. Le démon de l'aviation le reprit et il saisit l'opportunité de voler à nouveau en rejoignant l'AERO-MAS, une compagnie de taxi aérien nouvellement fondée par les Messageries Automobiles du Sankuru. Il y effectua son premier vol le 28 juin 1946 sur Percival Proctor V et passa rapidement et dès le 18 juillet sur bimoteur Caudron Goéland en tant que pilote et instructeur. Il eut également l'opportunité de voler sur De Havilland DH82 Tiger Moth, mais l'essentiel de ses prestations se fit aux commandes du Goéland.

Entre le 28 juin 1946 et le 12 avril 1947 et en tant que directeur des exploitations, Gérard Greindl totalisa 198 heures de vol sans pépin ni même le moindre incident.

Il quitta alors AERO-MAS dont les jours étaient comptés, comme pour toutes les entreprises aériennes, car la SABENA revendiqua l'exercice de son monopole, concédé par la loi, et l'exécuta le 6 avril 1949 en reprenant intégralement l'AERO-MAS et les autres compagnies du genre opérant au Congo Belge.

Sur long-courrier à la SABENA

Le Baron Gérard Greindl avait offert ses services à la compagnie nationale en avril 1947 avec l'accord de Monsieur A. Hellebaut, directeur général de l'AÉRO-MAS. Sa candidature fut acceptée d'emblée et Gérard Greindl entra à la SABENA Congo comme commandant de bord sur DC-3 opérant au sein du réseau africain.



Le DC-4 de la SABENA immatriculé OO-CBE fut livré le 13 avril 1946 à Bruxelles. C'est cet appareil qui amena SAR le Prince Régent (frère du Roi Léopold III) en visite au Congo; il est vu ici à Melsbroek à l'issue de son vol retour le 13 août 1947.

Il ne tarda pas à prester des vols long-courriers sur quadrimoteurs Douglas DC-4 affectés aux liaisons Belgique-Congo. Au total, Gérard Greindl a effectué 22 liaisons Belgique-Congo et retour. C'est au cours de la dernière le 13 mai 1948 qu'en venant de Léopoldville vers la Belgique, il devait faire escale à Libenge au nord-ouest du Congo et que le destin frappa le DC-4 immatriculé OO-CBE dont il était le commandant de bord; son avion fut brutalement plaqué au sol par la tornade déclenchée par un redoutable orage tropical alors qu'il était en descente vers la piste de Libenge. Les sept membres d'équipage et les vingt-cinq passagers y laissèrent la vie...



Le Douglas DC-4 immatriculé OO-CBE fut littéralement smashé au sol par un ouragan tropical alors que Gérard Greindl était en approche sur l'aérodrome de Libenge pour y atterrir le 13 mai 1948. Tous les membres d'équipage et les passagers périrent dans l'accident. (Profil de Bob Block)

III. EPILOGUE

Les carnets de guerre et de vol du Baron Gérard Greindl révèlent un pilote accompli et déterminé, largement au-dessus de la moyenne, comme le répétèrent tous ses chefs successifs. Il estima n'avoir strictement accompli que son devoir, mais il est évident qu'il en fit davantage que ce que l'on exigeait de lui, avec pugnacité, ténacité et bravoure. Il voulait être parmi les meilleurs et le fut incontestablement.

Courageux, audacieux et même souvent téméraire, mais lucide et conscient des risques encourus quotidiennement. Gérard Greindl tint méticuleusement son journal de guerre, malgré la pression incessante des combats, il 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 qui illustrent le présent ouvrage.

Cet aviateur belge est monté en premières lignes avec la hargne et la volonté de venger sa patrie agressée et lui rendre son honneur par l'aviation, son instrument de la victoire au cours de plus de cent missions de guerre.

IV. HOMMAGE A GERARD GREINDL

Promotion 07 de pilotes de la Composante Air

La promotion 2007 d'élèves pilotes de la Composante Air de la Défense belge s'était choisie pour parrain le Major Aviateur Baron Gérard Greindl. Ce pilote à la combativité exceptionnelle ne pouvait qu'inspirer les six nouveaux pilotes qui entraient dans la grande confrérie des aviateurs, en l'occurrence quatre pilotes de F-16A ou B, un pilote d'hélicoptère et un de transport.

Leurs ailes durement gagnées furent épinglées sur leur veste le 3 mars 2009 par le Lieutenant-général Aviateur Gérard Van Cae-



Les pilotes de la Promotion 2007 de la Composante Air de la Défense ont reçu leurs ailes à Beauvechain le 3 mars 2009; ces jeunes pilotes avaient choisi Gérard Greindl comme parrain.

lenberge, commandant de la Composante Air, accompagné de Christiane, l'une des filles du Major Aviateur Baron Gérard Greindl. Les nouveaux promus étaient le Capitaine François Warnant, le Lieutenant Laurent David, le Lieutenant Behets-Wydemans, le Capitaine Bourdiaudhy, le Capitaine Jean-François Beguin et le Lieutenant Kristof Heffink.

V. ANNEXES

Annexe A

Distinctions honorifiques

Belges

Croix de Guerre avec Palmes
Chevalier de l'Ordre de l'Etoile Africaine avec Palme
Croix des Evadés

Britanniques

Distinguished Flying Cross (DFC)
1939-1945 Star

Sud Africaines

Africa Star with clasp
African Medal
Italian Star

Témoignages de contemporains

Notes du commandant d'unité – 1^{er} Régiment d'Aéronautique, 2^{ème} semestre 1938, signées par le Capitaine Aviateur Gobert, Commandant d'unité et par le Major Aviateur Niset, Commandant du 1^{er} Régiment d'Aéronautique.

Excellent pilote bien au point pour les missions d'observation. Bon en PSV. Vole comme pilote la nuit. Très bon dans le vol en peloton. Moyen en haute école. A réussi les épreuves préparatoires aux examens A.

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

Le Baron Gérard Greindl était quelqu'un. Il avait fait ses preuves comme pilote de guerre à la SAAF (South African Air Force). Il avait entre autres participé aux raids humanitaires de ravitaillement parachuté dans Varsovie assiégée. Très humain, ce gentleman considérait chaque membre de son équipage comme un collaborateur à part entière. Pendant les six mois qui suivirent, c'est avec lui que j'acquis l'expérience de la ligne et appris à piloter un DC-4. Volontiers, il me plaçait devant mes responsabilités. Avec lui on pouvait discuter valablement de la profession.

Tableaux des missions de bombardement du Baron Gérard Greindl
Premier tour d'opérations sur Boston III

Rang	Date	Appareil	Immatriculé	Objectif
1	19.05.1942	Boston III	BL773	Timimi (arrêté à 5 minutes de l'objectif).
2	04.06.1942	Boston III	AL818	Derna – vol de nuit.
3	05.06.1942	Boston III	AL818	Concentrations de véhicules.
4	06.06.1942	Boston III	AL818	Aérodrome de Derna, vol de nuit.
5	15.06.1942	Boston III	2218	Blindés et véhicules au sud d'El Adem.
6	15.06.1942	Boston III	2218	Tanks et véhicules. Attaque chasse ennemie.
7	16.06.1942	Boston III	2218	Sud d'El Adem.
8	16.06.1942	Boston III	2218	Blindés et véhicules à Trigh Capuzzo. Forte DCA, attaqué 7 fois par la chasse ennemie (Bf109 & MC.202).
9	17.06.1942	Boston III	2218	Véhicules et tanks à 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 au crépuscule.
13	21.06.1942	Boston III	2190	Nocturne sur Tobrouk et la route Bardaia, largage incendiaires puis strafing.
14	24.06.1942	Boston III	2190	Charroi et chars sud de Sidi Barrani.
15	25.06.1942	Boston III	2190	Charroi et tanks sud-est de Sidi Barrani. Ni DCA ni chasseurs ennemis.
16	25.06.1942	Boston III	2190	Idem.
17	25.06.1942	Boston III	2190	Idem.
18	26.06.1942	Boston III	2190	Même objectif. Attaqué par Bf109F : n°3 avec moteur gauche en feu. 4 Boston endommagés. Un Bf109 abattu.
19	26.06.1942	Boston III	2190	Charroi et chars ouest de Matrouh. Attaqué par Bf109F. 5 Boston endommagés.
20	03.07.1942	Boston III	701	Charroi et chars sud-est d'El Daba.
21	03.07.1942	Boston III	705	Idem, 18 Boston à l'attaque.
22	04.07.1942	Boston III	2178	Même objectif.
23	04.07.1942	Boston III	705	Idem, coups au but.
24	05.07.1942	Boston III	730	Transports et troupes en retraite. Forte DCA.
25	05.07.1942	Boston III	711	Troupes et tanks.
26	06.07.1942	Boston III	711	Troupes en retraite, DCA précise, attaque de Bf109 (2 abattus + un probable).
27	07.07.1942	Boston III	797	3.000 véhicules. Attaqués par MC.202. Leader des Boston descendu.

28	08.07.1942	Boston III	713	Attaque de troupes à l'ouest d'El Alamein. DCA efficace : 5 trous dans mon appareil.
29	09.07.1942	Boston III	AL776	Idem. Rencontré 50 Stuka escortés par Bf109F qui ont attaqué. Plusieurs coups au but sur l'objectif des Boston.
30	15.07.1942	Boston III	727	Sud d'El Alamein, coups directs observés.
31	16.07.1942	Boston III	705	Idem, mais très efficace. Reçu félicitations troupes au sol.
32	19.07.1942	Boston III	2218	El Daba aérodrome. 120 Boston. Environ 80 avions ennemis détruits au sol, 5 abattus. Un appareil ami manquant.
33	21.07.1942	Boston III	2195	Environ 1.000 véhicules à l'ouest d'El Alamein.
34	21.07.1942	Boston III	705	Idem.
35	21.07.1942	Boston III	705	Troupes retranchées.
36	22.07.1942	Boston III	AL776	Charroi et chars, chasseurs ennemis aperçus.
37	22.07.1942	Boston III	AL276	Charroi et chars sud-ouest El Alamein.
38	24.07.1942	Boston III	2275	Raid 18 Boston, 12 Baltimore et 150 chasseurs-bombardiers sur El Daba. Un Boston abattu par la DCA. Subi attaques Bf109 et MC.202.
39	31.07.1942	Boston III	AL776	Raid de nuit sur port de Matrouh.
40	05.08.1942	Boston III	AL776	Concentrations de véhicules et troupes. DCA précise, chasseurs ennemis rencontrés.
41	06.08.1942	Boston III	AL776	Attaque de nuit avec incendiaires sur le port de Matrouh.
42	09.08.1942	Boston III	AL776	Aérodrome d'El Daba.
43	22.08.1942	Boston III	AL776	Raid de nuit sur véhicules entre Matrouh et El Daba. DCA intense, strafing d'un camp le long de la côte.
44	23.08.1942	Boston III	2291	Raid nocturne sur Matrouh et El Daba et strafing des camps le long de la côte.
45	24.08.1942	Boston III	AL776	Raid de nuit sur camps le long de la côte.
46	25.08.1942	Boston III	AL776	Raid de nuit sur El Daba.
47	27.08.1942	Boston III	AL776	Positions ouest de Fuka.
48	29.08.1942	Boston III	AL776	Raid de nuit sur positions à El Daba.
49	02.09.1942	Boston III	AL776	Charroi et véhicules au sud-est d'El Alamein. DCA féroce et précise. Avion et réservoir d'essence troués.
50	02.09.1942	Boston III	AL776	Idem.
51	03.09.1942	Boston III	AL776	Colonnes d'avant-garde au sud-ouest d'El Alamein.
52	03.09.1942	Boston III	AL776	Véhicules sud El Alamein.
53	09.10.1942	Boston III	794	Aérodrome d'El Daba.
54	09.10.1942	Boston III	119402	Idem.
55	20.10.1942	Boston III	768	Raid nocturne sur Landing Ground LG21.

56	23.10.1942	Boston III	119232	Raid solitaire, pose de rideau de fumée à 50 pieds de hauteur sur la ligne de front avant l'assaut des troupes alliées. Obtenu la DFC.
57	24.10.1942	Boston III	790	Chars 15 ^e Panzer Division en avant des troupes amies. Forte riposte de la DCA, trous dans carlingue du Boston.
58	25.10.1942	Boston III	818	Tranchées allemandes entre Abyad et El Mrin.
59	26.10.1942	Boston III	119232	Chars et charroi. Flak dense et précise.
60	26.10.1942	Boston III	119232	Leader de la formation pour raid sur véhicules et troupes. Nombreux coups au but, félicitations spéciales des troupes de la 8 ^e Armée britannique.
61	27.10.1942	Boston III	119232	Charroi et chars.
62	30.10.1942	Boston III	119232	Landing Ground 18. Leader de la formation. Forte DCA.
63	02.11.1942	Boston III	119116	Support rapproché des troupes au sol.
64	03.11.1942	Boston III	119116	Panzer division, DCA intense. Un avion abattu en flammes. Appareil troué en plusieurs endroits, obligé de quitter la formation.
65	03.11.1942	Boston III	119116	Troupes ennemies en retraite.
66	05.11.1942	Boston III	119116	Véhicules de transport ouest de Fuka. Leader de la formation abattu par DCA allemande.
67	16.12.1942	Boston III	119398	Camions et transports ennemis retraitant de Ras lhoudia. Violente DCA, observateur blessé à la jambe, quitté la formation pour soins d'urgence à Agedabia LG.
68	14.01.1943	Boston III	BK889	Charroi à Gheddaia. Atterrissage forcé à Gzina.
69	15.01.1943	Boston III	119435	Raid de nuit sur véhicules entre Tauorga et Misurate.
70	17.01.1943	Boston III	Z2271	En soirée, attaque sur 200 avions à l'aérodrome de Castel Benito. DCA précise, pris dans le faisceau d'un phare après avoir largué les bombes, attaques de la chasse ennemie.
71	19.01.1943	Boston III	2190	Assaut nocturne de charroi entre Castel Verde et Tripoli. Beaucoup de DCA, moteur gauche en feu, fallu stopper l'hélice 10 minutes avant atterrissage.
72	20.01.1943	Boston III	119398	Raid de nuit sur trafic ouest de Tripoli. Bombardé un dépôt de camions.
73	21.01.1943	Boston III	119398	Attaque de nuit de convois à la frontière tunisienne, bombes ont manqué l'objectif. Mitrailage d'un autre groupe de véhicules.
74	23.01.1943	Boston III	119398	Raid de nuit sur l'aérodrome de Medenine et position d'artillerie.
75	26.02.1943	Boston III	898	Ligne Mareth de nuit.
76	12.03.1943	Boston III	898	Ligne Mareth, forte DCA. Leader blessé et quatre avions endommagés, ont fait diversion sur aérodrome le plus proche.

77	20.03.1943	Boston III	2257	Retranchements ouest de Zarat. Leader de la formation. Un avion descendu par la flak.
78	23.03.1943	Boston III	2257	Zarat. Bombardement efficace, félicitations du Lt-col. Blackwell.
79	25.03.1943	Boston III	686	Raid de nuit positions ennemies sud-ouest de Gabès, mitraillage final.
80	31.03.1943	Boston III	686	Aérodrome de Sfax, 3 formations de 18 Boston à 30" d'intervalle. Leader 1 ^{ère} vague, bombing très efficace.

Deuxième tour d'opérations sur Liberator Mk.VI

Rang	Date	Appareil	Immatriculé	Objectif
81	27.05.1944	Liberator VI	EW138	Raid nocturne sur aérodrome de Castel Pedaide. Plafond bouché, pas possible de localiser l'objectif.
82	01.06.1944	Liberator VI	EW138	Raid de nuit port d'Héraklion, bombes non larguées : défaut système électrique. Largage manuel au 3 ^{ème} passage. Forte et précise DCA.
83	06.06.1944	Liberator VI	EW138	Raid nocturne sur Héraklion. Panne intercom, problème à communiquer avec le bombardier.
84	26.06.1944	Liberator VI	KG958	Raid de nuit à 80 avions sur raffinerie pétrole à Trieste. Evité de justesse la collision avec un autre Liberator.
85	01.07.1944	Liberator VI	EW138	Mouillage de nuit de 6 mines dans le Danube à l'ouest de Novi Sad à 60 mètres d'altitude.
86	19.07.1944	Liberator VI	EV952	Raid de nuit 106 avions sur raffineries de pétrole de Fiume. Largué 8 bombes de 500 kg.
87	23.07.1944	Liberator VI	KG871	Attaque nocturne sur raffineries de pétrole de Ploesti. Violent incendie au sol. Suivi durant 45 min. par un avion ennemi.
88	26.07.1944	Liberator VI	KG871	Attaque nocturne à 84 avions de Ploesti, DCA intense, suivi par 50 à 60 phares de recherche.
89	30.07.1944	Liberator VI	EW161	Mouillage de 6 mines de nuit dans le Danube à l'ouest des Portes de Fer.
90	07.08.1944	Liberator VI	KG871	Aérodrome de Szombathely en Hongrie de nuit aidé du RTMB (radar). Clair de lune, vu 2 avions descendus en flammes par ennemis.
91	09.08.1944	Liberator VI	EW138	Raid de nuit à 75 avions sur Ploesti. Ecran de fumée sur l'objectif, bombardé avec RTMB. DCA, nombreux phares. Chasse adverse. Vu un Liberator abattu juste devant le nôtre.

92	12.08.1944	Liberator VI	KG871	Formation nocturne de 62 avions sur l'aérodrome de Hadjn Boszornany (Hongrie).
93/94	13.08.1944	<u>Liberator VI</u>	KG871	Varsovie : largage de 12 conteneurs de munitions pour la résistance polonaise. DCA nourrie, nombreux incendies au sol. Fumée perceptible à 32 km de distance. Mission a duré 10h20.
95/96	16.08.1944	Liberator VI	KG838	Second raid de nuit sur Varsovie, largage de conteneurs à 150 m de haut. Fumée rendu visibilité médiocre. Aperçu 2 avions abattus sur le trajet de retour. Durée mission : 11h15.
97	28.08.1944	Liberator VI	KG996	Mouillage de nuit de 6 mines dans le Danube à l'ouest des Portes de Fer.
98	18.09.1944	Liberator VI	KG996	Raid nocturne de 94 avions sur positions ennemies à l'ouest de Brindisi. Largué 12 bombes de 500 kg.
99	20.09.1944	Liberator VI	KG996	Bombardement de nuit à 63 avions sur la jonction ferroviaire de Hegyesalem (Hongrie) à 32 km de Vienne.
100	04.10.1944	Liberator VI	KH996	Largage de nuit de 12 conteneurs de munitions aux partisans yougoslaves.
101	11.10.1944	Liberator VI	KH996	Idem.

**Troisième tour d'opérations au transport militaire,
missions à l'ennemi en Douglas C-47 / DC-3 Dakota**

Rang	Date	Appareil	Immatriculé	Objectif
102	03.04.1945	Dakota	KG475	Vol Bari-Metlika en Yougoslavie. Fourni 1.750 kg de fret. Escorte de 6 Spitfire. Ramené 28 femmes, enfants et partisans.
103	05.04.1945	Dakota	KG511	Bari-Metlika avec 2 tonnes de vivres. Leader de la formation de 7 C-47 escortée par 5 P-51 Mustang. Rapatrié 23 yougoslaves.
104	10.04.1945	Dakota	KG688	Bari-Metlika avec 2 tonnes de vivres. Leader de la formation escortée par 5 P-38 Lightning. Rapatrié 17 blessés et 80 parachutes.
105	11.04.1945	Dakota	KG511	Bari-Vlasenica-Bari. Parachutage de 36 conteneurs d'essence. Six passages de largage sur l'objectif.
106	12.04.1945	Dakota	KN330	Parachuté de nuit sur Danubar 2.300 kg d'obus de mortier en 4 passages.
107	01.05.1945	Dakota	KG688	Ravitaillement des partisans de Tito. Atterri à Virovitica en Yougoslavie encore occupée par l'ennemi.
108	07.05.1945	Dakota	KG475	Parachutage aux partisans de Tito à Carevdar, Yougoslavie

TOTAL DES MISSIONS A L'ENNEMI

- 80 au bombardement léger en Douglas Boston Mk.III;
- 21 au bombardement lourd sur Consolidated B-24 Liberator Mk.VI, dont 2 comptent double (missions sur Varsovie);
- 7 de transport tactique sur Douglas C-47/DC-3 Dakota.

Grand total de missions de guerre à l'ennemi : 108 dont 2 comptent double.

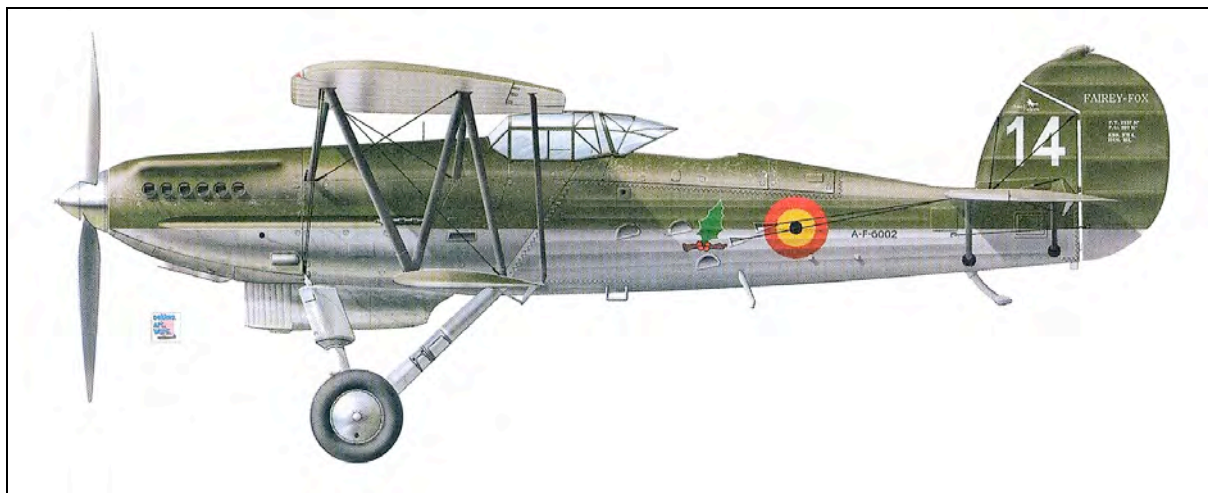
ALBUM PHOTOS



L'élève pilote Gérard Greindl à son entrée à l'Aéronautique Militaire le 1^{er} avril 1937.



Pilotes et observateurs de la 3/11/1 Aé (3^{ème} escadrille, 2^{ème} groupe, 1^{er} régiment d'aéronautique) à l'emblème de la feuille de houx à Gossoncourt en 1938, Gérard Greindl est le 6^{ème} à partir de la gauche avec Rémi « Mony » Van Lierde à sa gauche.



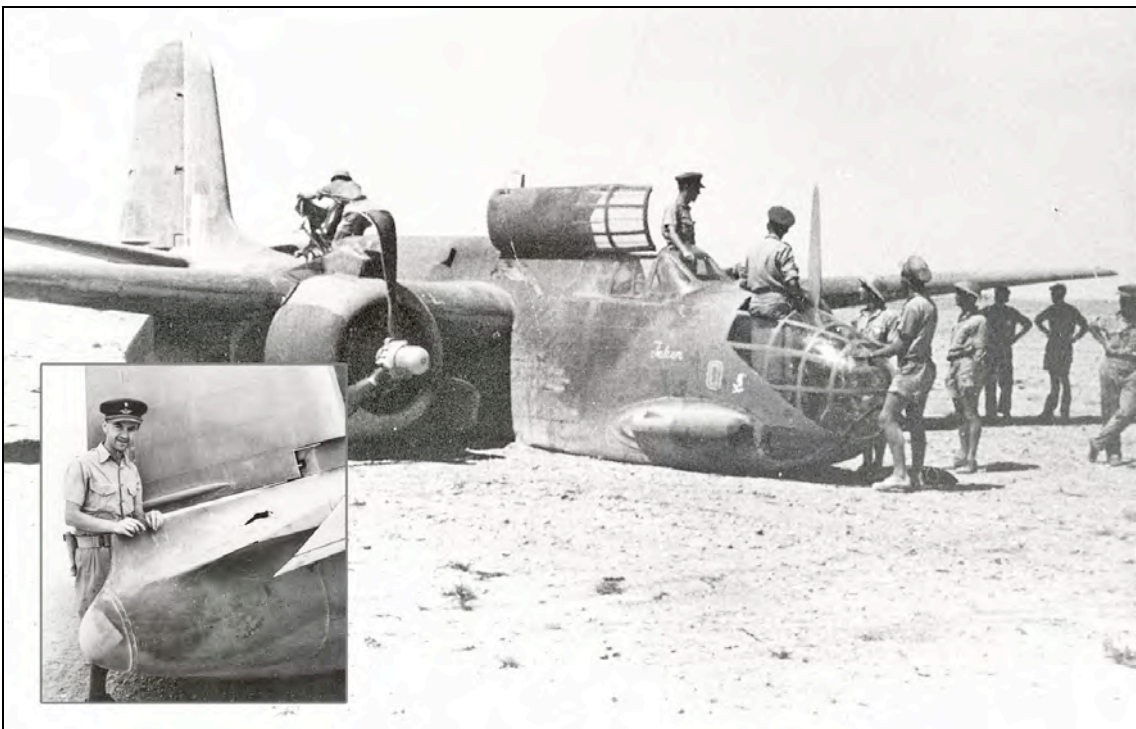
Profil du Fairey Fox III immatriculé O-14, numéro de construction AF6002 indiquant qu'il fut construit à Gosselies en Belgique. Le dessus de l'avion est peint en kaki comme décidé après la Crise de Munich de 1938 et tel que G. Greindl a pu le piloter.



Groupe de pilotes de la 3^{ème} escadrille de Gossoncourt en mai 1940, peu avant le déclenchement de l'offensive éclair de l'armée allemande le 10 mai. Gérard Greindl est le premier de la 2^{ème} rangée.



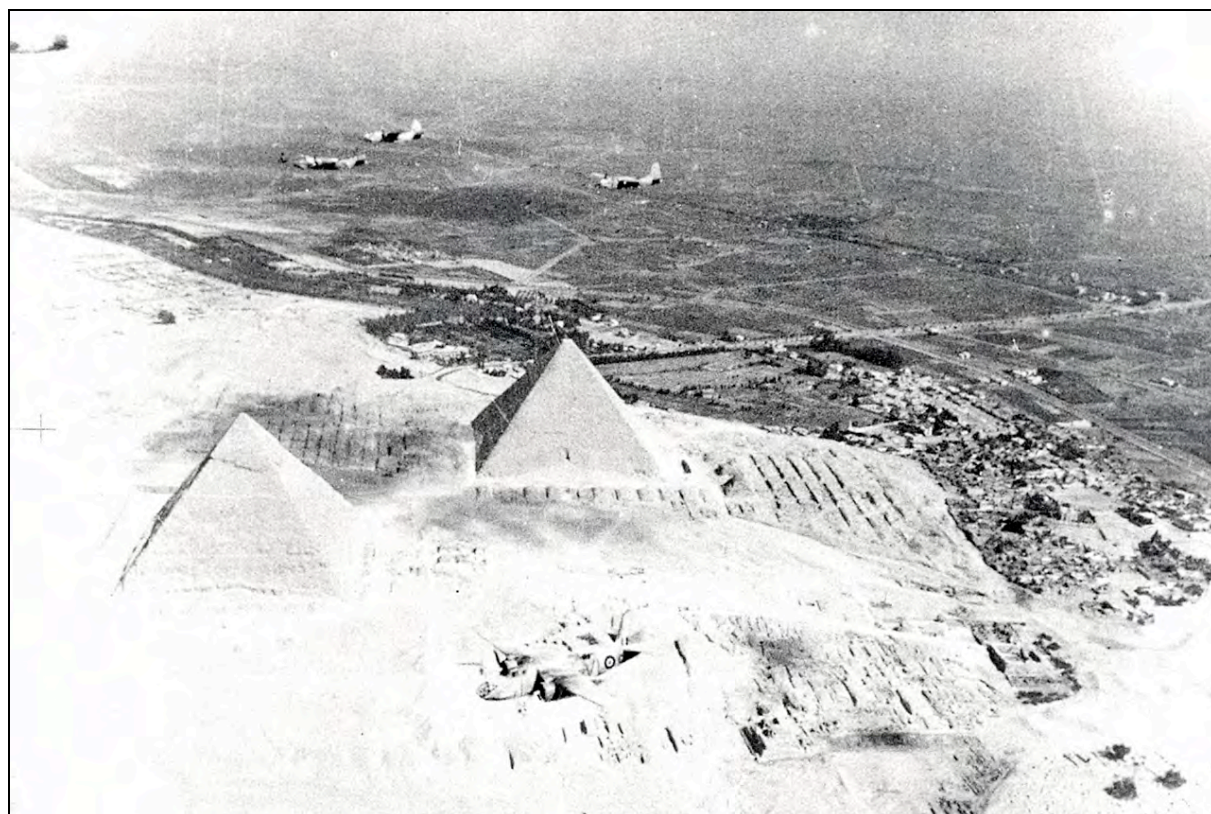
Gérard Greindl est son équipage devant leur Boston III lors de la guerre du désert au printemps 1942.



Le Capitaine Aviateur Franz Burniaux, autre Belge appartenant au squadron 12 de la SAAF, est revenu de nuit le 21.06.1942 sur un moteur après avoir été touché par la DCA, l'obligeant à poser en catastrophe son Boston III (lettre individuelle O et emblème du squadron 12 sur le côté, à l'avant de l'appareil).

Le gros plan montre Franz Burniaux pas plus impressionné que cela en indiquant la déchirure causée par un obus de la Flak (DCA allemande) dans le plan de profondeur de son Boston. Il porte toujours son képi de l'Aéronautique Militaire belge (avec les ailes enserrant le monogramme du Roi Léopold III sous la cocarde noir, jaune, rouge).

Une formation de pas moins de 22 Boston III (dont 18 du seul squadron 12) en route pour un raid massif sur El Daba conduit par le Colonel Tyndall le 24 juillet 1942. Des attaques répétées de chasseurs ennemis Messerschmitt Bf109 et Macchi MC.202 la disloquèrent lors du vol de retour.



Des Boston des squadron 12 et 24 de la SAAF passent au-dessus des pyramides pour aller harceler les Allemands et les Italiens à El Alamein , dernier obstacle à leur invasion de l'Egypte en septembre 1942.



Décollage massif de LG99 en septembre 1942 de Boston du squadron 24 (ou 12 ?) pendant que les équipages du squadron 12 (ou 24 ?) suivent un briefing en plein air concernant leur prochaine mission.



Formation comprenant des Boston III des squadron 12 et 24 de la SAAF volant à proximité du littoral méditerranéen en route vers El Alamein.



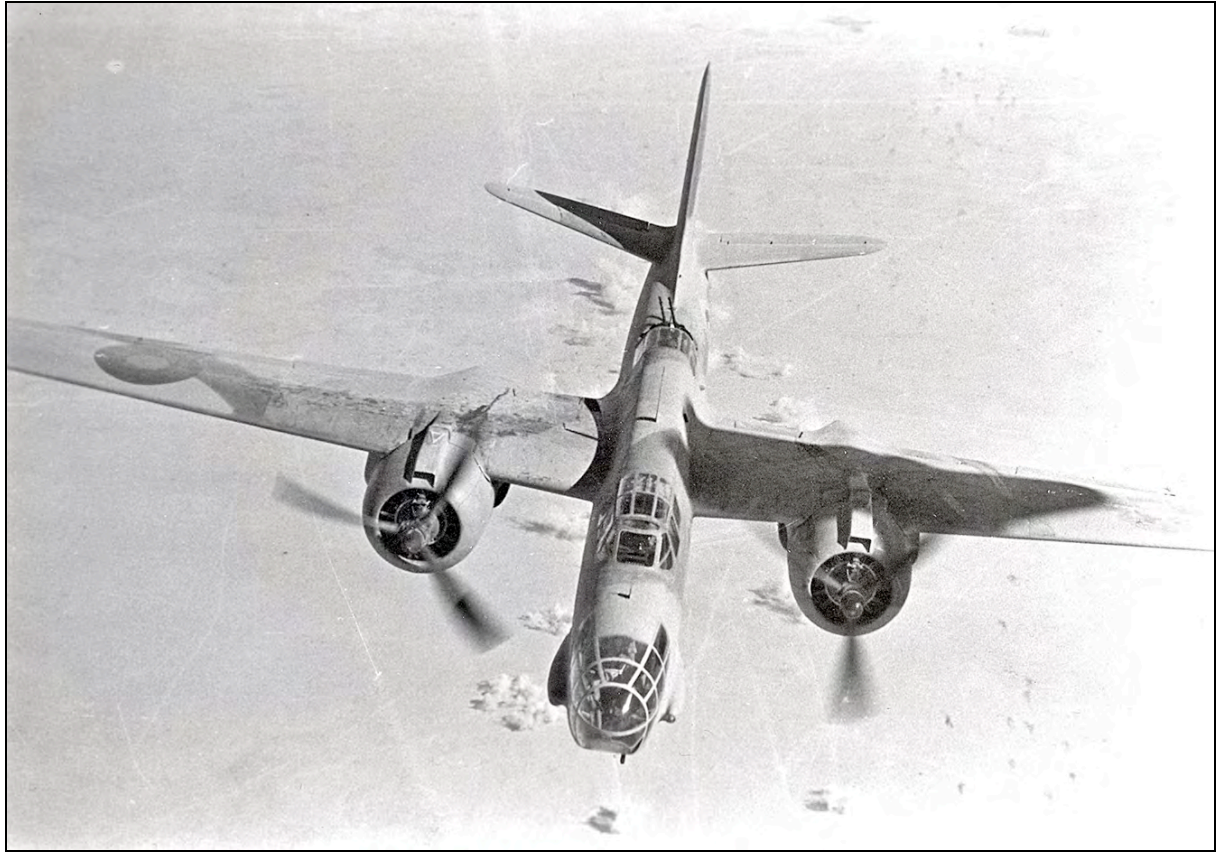
Décollage simultané le 26 octobre 1942 de 18 Boston III à LG 21 en « ligne de front » vu l'énorme quantité de poussière soulevée par chacun des avions.



Un bombardier léger Martin Maryland (immatriculé 1637/L) comme ceux que Gérard Greindl pilotait régulièrement pour des missions de liaison telle que celle de LG 99 à Helwan et retour le 12 juillet 1942 à bord de celui immatriculé 1693.



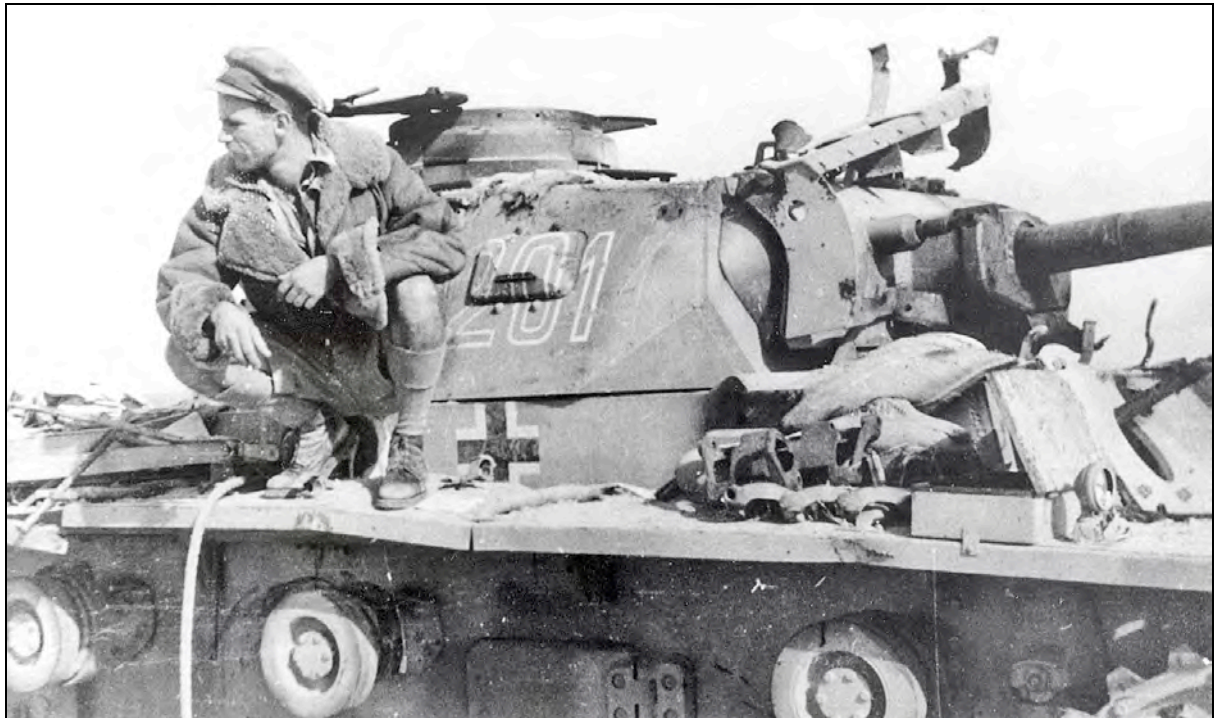
Box de quatre Boston III codés (de bas en haut) VL-P, VL-L, VL-U et AL786 en route pour porter un nouveau coup de boutoir à l'ennemi arrivé à El Alamein en juillet 1942.



Photographié par le mitrailleur dorsal du Boston piloté par Gérard Greindl, cet autre Boston vient également de larguer ses bombes qu'on voit exploser au sol le 16 juillet 1942.



La bataille d'El Alamein a été gagnée par la 8^{ème} Armée Britannique (les fameux rats du désert) commandée par le Maréchal Montgomery. Gérard Greindl est allé examiner début décembre 1942 le champ de bataille et exhibe sa trouvaille, à savoir un obus allemand de calibre 88 destiné au redoutable canon de la Flak (DCA allemande).



Toujours lors de l'expédition de décembre 1942 sur le champ de bataille d'El Alamein, un blindé allemand complètement disloqué par les attaques des Alliés.



Entre deux missions sur le désert en janvier 1943; les deux pilotes à droite sont Gérard Greindl et Franz Burniaux.



Les personnels des squadron 12 et 24 rassemblés pour une photo souvenir dans le « Western Desert »; on reconnaît Gérard Greindl, 3^{ème} à partir de la gauche dans la 2^{ème} rangée assise et Franz Burniaux, 8^{ème} de la même rangée, reconnaissable à son képi à cocarde belge et ailes au monogramme du Roi Léopold III qu'il affectionnait particulièrement.



Déchargement d'une jeep d'un C-47 Dakota lors de la visite du Roi George VI à la 8^{ème} Armée Britannique en juin 1943.



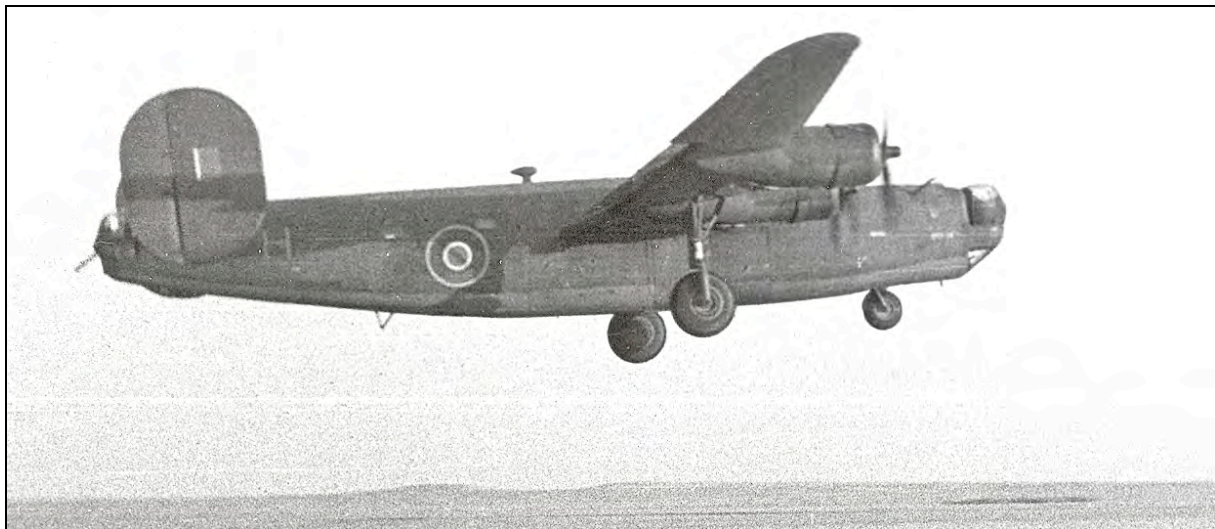
Le Roi George VI dans sa jeep lors d'une inspection des troupes dans le Maghreb en juin 1943.



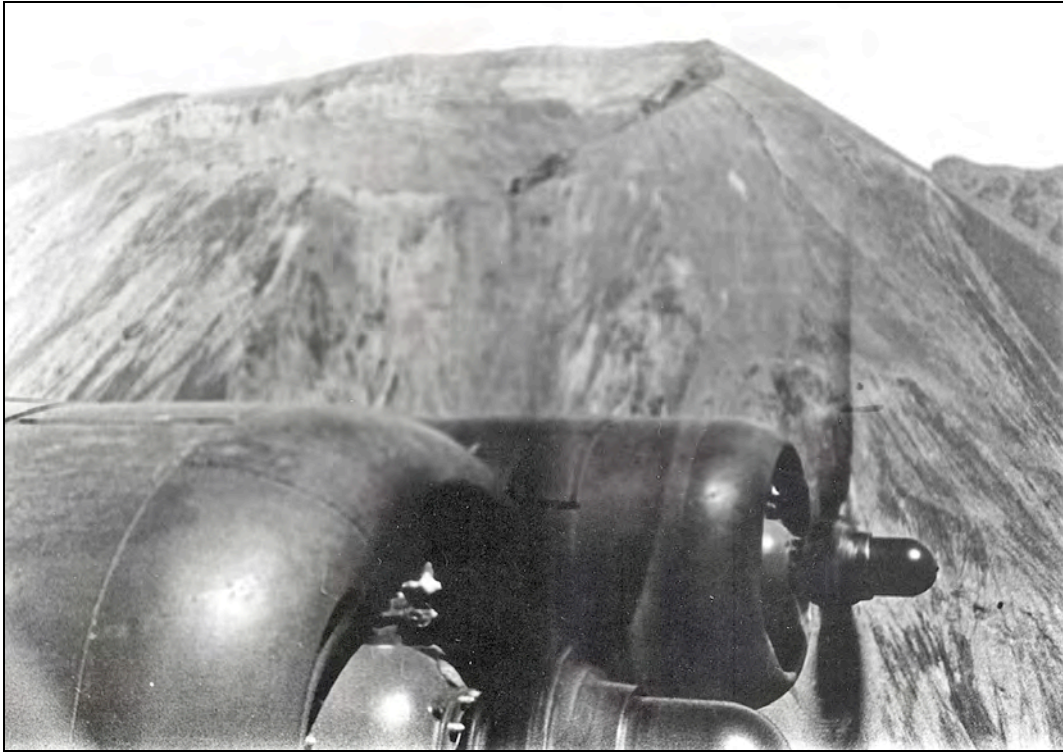
Arrivée du squadron 31 à Foggia en Italie méridionale le 16 juin 1944.



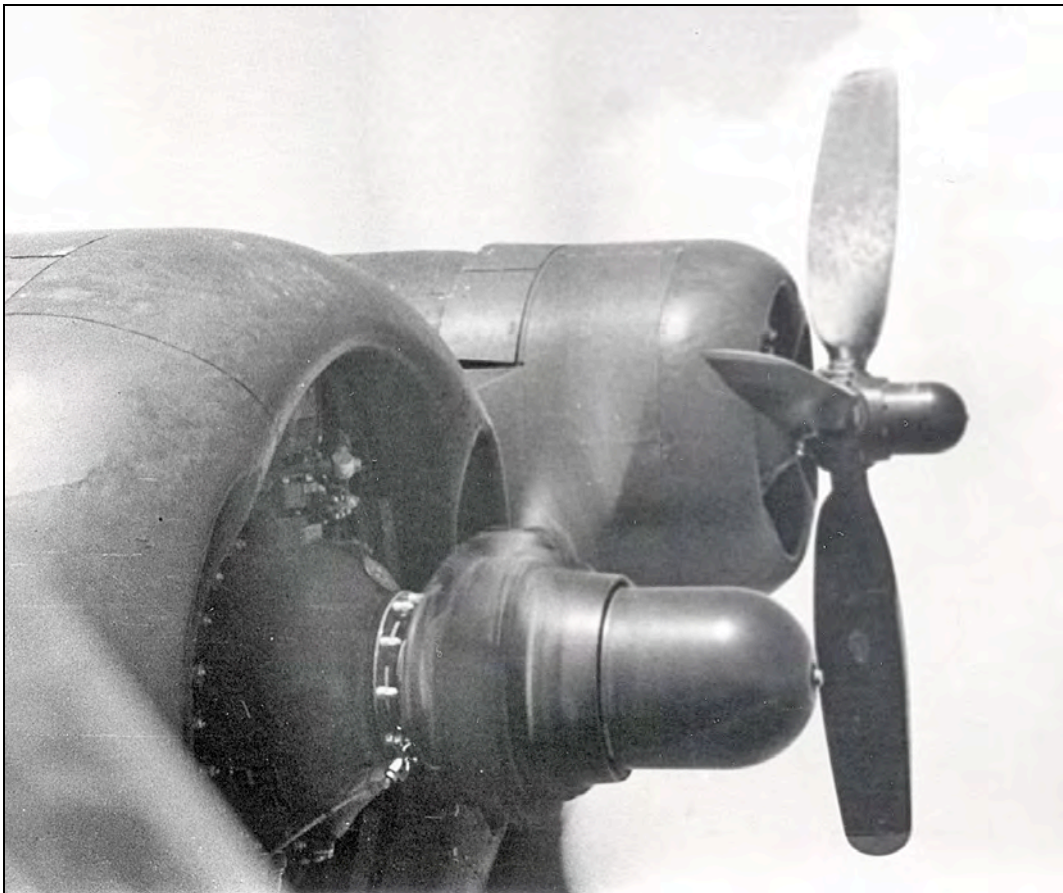
Alignement de Liberator du squadron 31 de la SAAF en juin 1944.



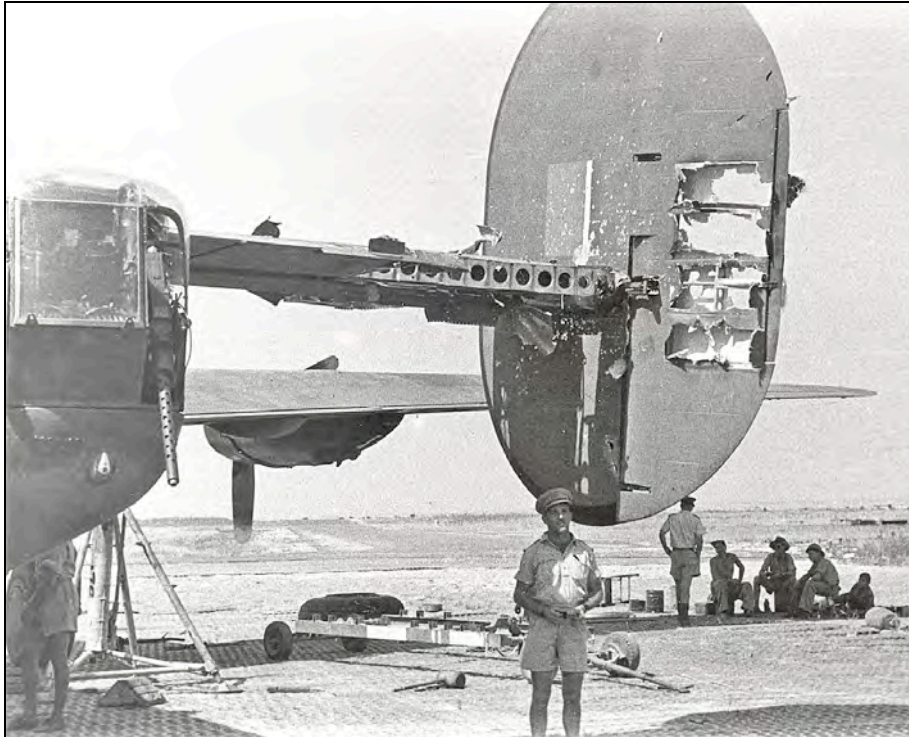
Le Liberator VI « H » du squadron 31 au décollage de Kilo 40 pour un raid de bombardement nocturne.



Avec son Liberator VI, Gérard Greindl survole le Vésuve au retour d'une mission durant l'été 1944.



En vol à proximité du Vésuve avec le moteur extérieur gauche à l'arrêt et l'hélice en drapeau, Gérard Greindl démontre que le Liberator vole parfaitement sur trois moteurs.



Un Liberator du squadron 31 touché par la flak lors d'un bombardement par 81 appareils des raffineries de pétrole à Ploesti le 23 juillet 1944; l'avion endommagé est revenu à sa base sans encombre.



Le Brigadier Général Durrant DFC félicite le Major Greindl DFC et son équipage au retour de leur second raid sur Varsovie le 16 août 1944; de gauche à droite : Lieutenant Le Roux mitrailleur de queue, Lieutenant Frans Cloete DFC navigateur et bombardier, Lieutenant Shipman mitrailleur dorsal, Warrant Officer McLachlan opérateur radio, Sergent Tumelty mitrailleur de sabord, Major Gérard Greindl DFC commandant de bord et Brigadier Général Durrant DFC, AOC 205 Bomb Group de la RAF.



Des Yougoslaves prêts à embarquer en avril 1945 à bord des Dakota du squadron 44 qui ont atterri en territoire hostile.



En route pour parachuter (d'où l'absence de porte) vivres et munitions aux partisans yougoslaves à Vlasenica le 11 avril 1945.



Des partisans, dont une partisane, du Maréchal Tito bien armés sont prêts à toute éventualité en territoire tenu par l'ennemi.



Leader d'une formation de sept Dakota du squadron 44, Gérard Greindl vole vers Metlika, terrain préparé par les partisans de Tito en territoire toujours occupé par les Allemands. Il est escorté par cinq P-51D Mustang. Après l'atterrissage, les Yougoslaves déchargent l'appareil et y font monter des blessés et passagers : la rotation n'aura duré que vingt minutes.



A chaque rotation chez les partisans yougoslaves, les C-47 Dakota commandés par Gérard Greindl ramènent vers l'arrière des blessés, des femmes et des enfants.



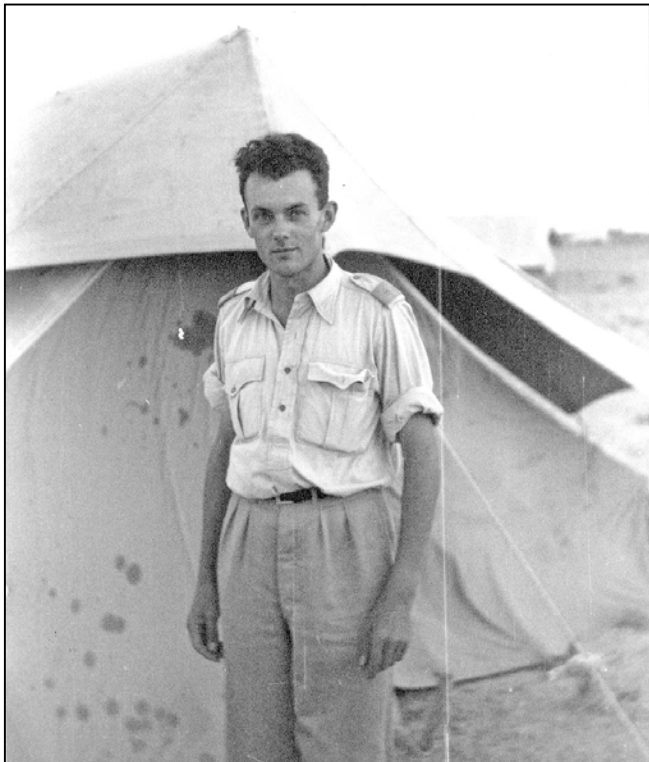
L'aérodrome de Bari, base de G. Greindl sur Dakota, est fort encombré d'avions alliés de toutes sortes en juin 1945.



Gérard Greindl et un haut gradé sud-africain posent devant son C-47 Dakota (KN478) à la mi-juin 1945.



Gérard Greindl lorsqu'il volait sur Liberator VI basés à Foggia.



Cette photo montre bien les conditions austères des combattants du désert.



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).

Image mortuaire du Major Aviateur Baron Gérard Greindl.



A l'issue de la remise des ailes, Christiane, l'une des filles du Baron Gérard Greindl, est accompagnée par le Lieutenant-général Aviateur Gérard Van Caelenberge, commandant de la Composante Air, et le Colonel Aviateur Patrice Laurent, commandant du Centre de Compétence Air.

VI. BIBLIOGRAPHIE

Sources bibliographiques

Carnets de guerre et de vol du Major Aviateur Baron Gérard Greindl.

Entretiens de JP. Decock avec le Lieutenant-général Aviateur e.r. Franz Burniaux durant l'été 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.

Le quotidien Le Soir du 15 mai 1948.

Icare, revue de l'aviation française, numéro 74 (1939-40/La Bataille de France) Volume VII L'Aéronautique Militaire Belge, 1^{ère} partie, Automne 1975 et numéro 76 Volume VIII, L'Aéronautique Militaire Belge, 2^{ème} partie, Printemps 1976.

Magazines Carnets de Vol, articles de Jean-Pierre Decock dans les numéros 17 de février 1986 et 18 de mars 1986.

Remerciements

Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements aux personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce Mémorial de l'Aviation Belge et, en particulier :

Titane (Christiane) et Isabelle Greindl, filles du Major Aviateur Baron Gérard Greindl qui ont mis à notre disposition l'abondante documentation émanant de leur père.

André Bar qui a cédé ses dossiers fort étoffés concernant le Baron Gérard Greindl.

Nous tenons encore à remercier pour leur aide concernant ce projet :

Le Général Aviateur e.r. Gérard Van Caelenberge, Président des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge et le Major Aviateur e.r. Didier Waelkens, Secrétaire Général de l'association.

Les photographies illustrant ce mémorial émanent des archives de la famille Greindl, de l'IWM (Imperial War Museum), des instances officielles britanniques et sud-africaines, d'André Bar, de Frans Van Humbeek, de Georges Lecomte et de Jean-Pierre Decock.

Le présent mémorial a été achevé et présenté à l'occasion du banquet annuel de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge le 30 mars 2019.

© 2019 auteurs et ASBL Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge.