

## LE CRASH DU LANCASTER W4317-QR-R à GIVRY le 17 avril 1943

*English text here below*

**Mesdames et Messieurs, en vos rangs, grades et qualités, tous protocoles respectés,**

En honorant aujourd'hui les aviateurs William Mac Farlane, Donald Holdworth, John Edwards, Cyril Williams, William Dawson, Peter Keay, Jack Rees tous âgés de 21 à 23 ans et Edward Davidson âgé de 26 ans, nous honorons plus largement tous les militaires britanniques qui ont sacrifié leur vie pour notre salut depuis les premiers combats de 1940 jusqu'à la libération de l'Europe Occidentale.

Après le blitz de Londres du printemps 1941, les Britanniques vont rapidement agir pour tenter d'enrayer la machine de guerre allemande.

Au sud de l'Angleterre, de nombreuses bases aériennes sont créées rapidement afin de bombarder le territoire allemand dès le printemps 1942. Durant l'année 1943, la Royal Air Force, durant la nuit, et l'US Air Force, durant le jour, acquièrent progressivement la suprématie aérienne au-dessus du territoire allemand.

Le 16 avril 1943, un jour ensoleillé au Royaume Uni, une mission de trois cent vingt-sept bombardiers se prépare à attaquer les usines SKODA situées à Pilzen en Tchéquie. En cette année 1943, Skoda sortait de ses usines près de 2700 canons de différents calibres, soit plus de cinq pourcents de la production allemande d'armement. Etant un centre primordial de réparation de blindés, Skoda produisait également des milliers d'armatures de suspension pour les moteurs d'avions de combat, des composants pour les sous-marins mais également des machines pour la production de munitions. A l'époque, Skoda était une industrie du même niveau que les usines Krupp en Allemagne. Puisque Plzen se situait fort loin de l'Angleterre, les Allemands la considéraient comme à l'abri des assauts aériens des Alliés, et ils avaient dès lors investi énormément dans l'industrie de guerre à cet endroit.

La mission commandée par le BOMBER COMMAND est évidemment périlleuse car cette ville de Pilzen est située à l'extrême limite du rayon d'action des Lancaster et des Halifax de la Royal Air Force. Attaque ciblée et retour rapide sont indispensables afin d'éviter de tomber à court de carburant au-dessus de la Manche.

La date du raid avait été choisie pour sa nuit de pleine lune qui, espérait-on, allait faciliter le travail des navigateurs et des viseurs-bombardiers. Cette mission profitait également d'un temps dégagé, lumineux qui s'étendait sur tout l'Europe occidentale mais qui rendait les avions plus visibles que lorsque le temps était couvert.

A la base de Syerston dans le Nottinghamshire, Il est un peu plus de 19 heures (heure anglaise) quand notre équipage s'installe aux commandes de l'Avro-Lancaster W4317/R du soixante et unième escadron de bombardement. Les sept hommes d'équipage sont malheureusement rejoints par un huitième homme : le sergent Davidson en tant que second navigateur et ce, afin de parfaire sa formation.

Personne à ce moment ne se doute du sort cruel qui attend ces hommes

A 19 heures 45, la totalité du soixante et unième escadron a quitté sa base d'envol. L'opération porte le surnom de « Frothblower » (littéralement, « lui qui fait mousser la bière », une référence humoristique à la bière Pilsner brassée à Plzen.

Le plan de vol est simple : cinq heures pour atteindre les usines SKODA, une altitude au début de 9000 pieds pour dépasser la ceinture de la chasse ennemie, un vol à 2400 pieds au travers

des territoires conquis et de l'Allemagne pour remonter à 4000 pieds avant la phase finale de bombardement.

Après avoir survolé le « Channel » notre Lancaster essuie le feu nourri de la Flak et certains membres de l'équipage sont grièvement blessés et vont décéder durant le vol.

Peu après vingt-trois heures (heure anglaise), trois décès sont signalés à bord, les deux navigateurs Williams et Davidson ainsi que le mécanicien Keay.

Il est très hasardeux de préjuger du sort de la mission. L'avion a-t-il pu atteindre son objectif ou a-t-il été obligé de rebrousser chemin. Nous ne le savons pas.

Sur le chemin du retour, notre Lancaster va malheureusement croiser la route d'un Messerschmitt Bf 110 de la 4<sup>ème</sup> escadre de chasse nocturne allemande. Le lieutenant Altendorf accompagné de son opérateur radio ont décollé de Florennes et rejoint le Lancaster entre Strée et Solre sur Sambre.

L'avion est une proie facile pour le chasseur allemand. Directement mitraillé, le Lancaster va s'enflammer comme une torche pour venir percuter de plein fouet une terre cultivée le long du chemin de la Vallière par le fermier Maurice Rossart. Il est quatre heures du matin à Givry, trois heures à Londres.

Les restes de l'avion et de son équipage sont éparpillés sur un demi-hectare. Le fracas a réveillé la population du village et plusieurs habitants se rendent directement sur le lieu de l'impact. Les soldats allemands quant à eux arriveront pour cerner le périmètre vers les cinq heures du matin et feront évacuer les lieux du sinistre.

Bien évidemment, la population givryenne est sous le choc d'un tel événement. Néanmoins, quel ne fût pas l'étonnement des paroissiens de l'époque d'entendre le curé du village annoncer le dimanche 18 avril qu'un office des morts exceptionnel serait célébré le lendemain 19 à la mémoire des aviateurs anglais tombés sur le territoire de la Commune.

Hélas, au début de cette messe, la gestapo fait irruption, fait stopper l'office et embarque le curé Penninck et l'initiateur de l'office Alfred Doriaux vers la prison de Mons puis vers celle de Charleroi pour y être jugés. Ils furent tous deux incarcérés à la prison de Huy jusqu'au 5 août 1943.

Après avoir examiné les photos aériennes prises par des avions de reconnaissance, la RAF assumait que le raid sur Skoda se soldait par un échec. Aucun impact n'était visible sur le complexe industriel, mais les villages proches des usines par contre avaient été ravagés. Les usines de Skoda allaient subir d'autres attaques en mai 1943 et en avril 1945 mais sans plus de succès. Elles continuèrent d'ailleurs à alimenter la machine de guerre allemande durant le reste de la guerre.

L'attaque sur Plzen se soldait par la perte de dix-huit Lancaster et dix-huit Halifax soit onze pourcents de la flottille. De nombreux pilotes furent abattus notamment à Nassogne, à Yves-Gomezée, dans l'Aisne mais également dans le ciel allemand. Trente-six équipages soit près de cinq cents aviateurs perdirent la vie lors de cette mission.

Nous ne pouvons aujourd'hui que les remercier de ce don de leur vie et les honorer avec un immense respect pour leur sacrifice en nous rappelant de leur nom : William Mac Farlanne, Donald Holdworth, John Edwards, Cyril Williams, William Dawson, Peter Keay, Jack Rees et Edward Davidson : Vous avez participé à la libération de L'Europe. Nous vous en sommes immensément et à tout jamais reconnaissant.

Je vous remercie de votre attention.

## LANCASTER W4317-QR-R CRASH IN GIVRY April 17th, 1943,

By Daniel Penant

By honouring airmen William Mac Farlanne, Donald Holdworth, John Edwards, Cyril Williams, William Dawson, Peter Keay, Jack Rees all aged 21 to 23 and Edward Davidson aged 26, we honour more broadly all the British soldiers who sacrificed their lives for our salvation from the first fighting of 1940 until the liberation of Western Europe.

After the London blitz in the spring of 1941, the British quickly took action to try to stop the German war machine.

In the south of England, numerous air bases were quickly created to bomb German territory in the spring of 1942. During 1943, the Royal Air Force, during the night, and the US Air Force, during the day, gradually acquired air supremacy over German territory.

On 16 April 1943, a sunny day in the United Kingdom, a three hundred and twenty-seven bomber mission were preparing to attack the SKODA factories in Plzen in the Czech Republic. In this year 1943, Skoda was releasing from its factories nearly 2,700 guns of different calibers, more than five percent of German armament production. As a major armour repair center, Skoda also produced thousands of suspension frames for fighter aircraft engines, components for submarines but also machines for ammunition production. At the time, Skoda was an industry of the same level as the Krupp factories in Germany. Since Plzen was far from England, the Germans considered it safe from the Allied air assaults, and they had therefore invested heavily in the war industry there.

The mission commanded by BOMBER COMMAND is obviously perilous because this city of Plzen is located at the extreme limit of the Lancaster and Halifax radius of the Royal Air Force. Targeted attack and quick return are essential to avoid running out of fuel over the Channel.

The date of the raid had been chosen for its full moon night which, it was hoped, would facilitate the work of navigators and bomber-viewfinders. The mission also took advantage of clear, luminous weather throughout Western Europe, which made the planes more visible than when the weather was overcast.

At the base of Syerston in Nottinghamshire, it is a little more than 19 hours (English time) when our crew settles at the controls of the Avro-Lancaster W4317/R of the sixty-first bombing squadron. The seven crewmembers were unfortunately joined by an eighth man: Sergeant Davidson as second navigator to perfect his training.

No one currently knows the cruel fate that awaits these men

At 7:45 p.m., the entire sixty-first squadron left its flight base. The operation bears the nickname of «Froth blower» (literally, «he who makes beer sparkle», a humorous reference to Pilsner beer brewed in Plzen.

The flight plan is simple: five hours to reach the SKODA factories, an altitude at the beginning of 9000 feet to pass the belt of the enemy fighter, a flight at 2400 feet through conquered territories and Germany to rise to 4000 feet before the final phase of bombing.

After flying over the "Channel", our Lancaster took heavy fire from the Flak and some crew members were seriously injured and died during the flight.

Shortly after 23 hours (English time), three fatalities were reported on board, the two navigators Williams and Davidson and the engineer Keay.

It is very risky to prejudge the fate of the mission. Was the aircraft able to reach its objective or was it forced to turn back. We don't know that.

On the way back, our Lancaster will unfortunately cross the road of a Messerschmitt Bf 110 of the 4th German night hunting school. Lieutenant Altendorf and his radio operator took off from Florennes and joined the Lancaster between Strée and Solre-en-Sambre.

The plane is easy prey for the German fighter. Directly strafed, the Lancaster will ignite like a torch to come and hit with full force a land cultivated along the Chemin de la Vallière by the farmer Maurice Rossart. It's four in the morning in Givry, three in London.

The remains of the plane and its crew are scattered over half a hectare. The crash awakened the population of the village, and several inhabitants go directly to the place of the impact. The German soldiers will arrive to circumvent the perimeter around five in the morning and evacuate the scene of the disaster.

Of course, the Givry's population is shocked by such an event. Nevertheless, what was not the surprise of the parishioners of the time to hear the parish priest of the village announce on Sunday, April 18 that an exceptional service of the dead would be celebrated the following day in memory of the English airmen who had fallen on the territory of the Commune.

Alas, at the beginning of this mass, the gestapo burst in, had the service stopped and took the parish priest Penninck and the initiator of the office Alfred Doriaux to the prison of Mons then to that of Charleroi to be tried. They were both imprisoned in Huy Prison until August 5, 1943.

After examining aerial photos taken by reconnaissance aircraft, the RAF assumed that the raid on Skoda was a failure. No impact was visible on the industrial complex, but the villages near the factories had been ravaged. The Skoda factories were to be attacked again in May 1943 and April 1945, but with no further success. They continued to feed the German war machine during the rest of the war.

The attack on Plzen resulted in the loss of eighteen Lancaster and eighteen Halifax, eleven percent of the fleet. Many pilots were shot down in Nassogne, Yves-Gomezée, in the Aisne but also in the German sky. Thirty-six crews or nearly five hundred airmen lost their lives during this mission.

Today we can only thank them for this gift of their lives and honour them with immense respect for their sacrifice by remembering their names: William Mac Farlane, Donald Holdworth, John Edwards, Cyril Williams, William Dawson, Peter Keay, Jack Rees and Edward Davidson: You participated in the liberation of Europe. We are immensely and forever grateful.

Thank you for your attention.

Givry, April 17<sup>th</sup>, 2023