

Dans la nuit du 20 octobre 1941 un Vickers Wellington du 458 Squadron brise ses ailes à Mont-sur-Marchienne

1. Un Wellington s'abat sur le lieu-dit *Pont-à-Nôle* à Mont-sur-Marchienne



Les débris du Vickers Wellington après le crash au Pont-à-Nôle. Collection Michel DUBUS



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P00298.011

Un Vickers Wellington Bomber (IV) du 460 Squadron. Source : Australian War Memorial P00298011 RAAF (Royal Australian Air Force). Donor J. RICHMOND

Si le crash du Wellington du 458 Squadron a déjà été évoqué dans le passé¹, la consultation des archives australiennes permet de retracer avec davantage de détails et de précisions le drame qui s'est déroulé dans le ciel carolorégien durant la nuit du 20 octobre 1941.

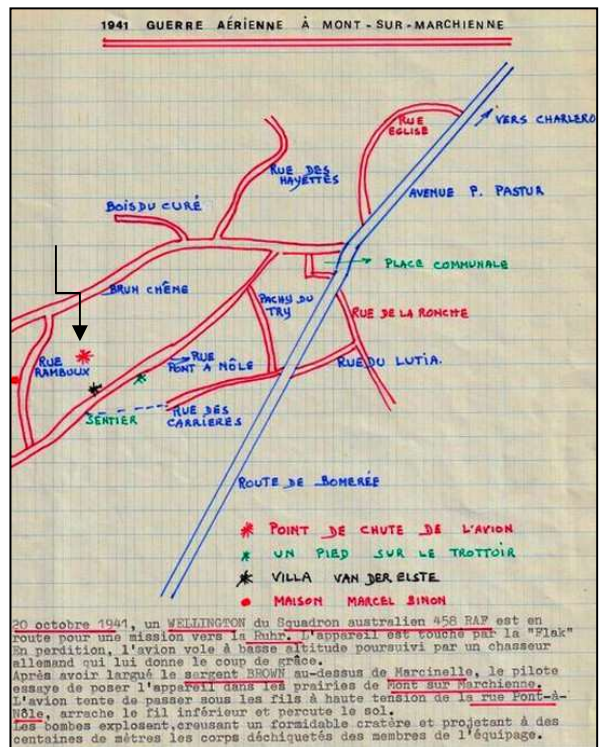
Plusieurs photos de l'épave de l'avion et de restes humains ont été prises. Par respect pour les jeunes membres de l'équipage nous avons choisi de ne pas les publier. En dépit de la présence de soldats allemands sur les lieux, des habitants ont déposé des fleurs pour rendre hommage à l'équipage².

Certains ont récupéré des fragments du Wellington dont le jeune Marcel DUBUS³.

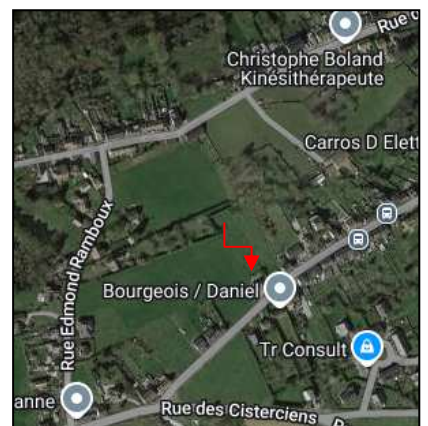


Fragment du bombardier de 21 cm précieusement conservé par Marcel. Collection Michel DUBUS.

Le 20 octobre 1941, dix bombardiers *Wellington* de l'escadrille n° 458 RAAF Squadron décollent de la base aérienne britannique de **Holme-on-Spalding Moor** dans le Yorkshire. Quoique beau, le ciel est nuageux et la visibilité modérée. Ils ont pour cibles les docks d'Anvers, Rotterdam et Emden. Parmi les bombardiers engagés sur Anvers figure le *Wellington* Z1218 dont l'équipage se compose des membres suivants : les sergents Percival BROWN (RAF) mitrailleur arrière, Andrew CONDIE (RAFVR) opérateur radio, Philip CRITTENDEN (RAAF) second pilote, Peter HAMILTON (RAFVR) pilote, Thomas JACKSON



Le jeune Marcel DUBUS de Mont-sur-Marchienne, 18 ans à l'époque, a dressé un plan pour situer l'endroit précis où l'avion s'est abattu entre les rues du Brun Chêne, Edmond Ramboux et Pont-à-Nôle. Collection Michel DUBUS.



L'endroit aujourd'hui.
<https://www.realo.be/fr/rue-pont-a-nole-23-6032-mont-sur-marchienne/469033> site consulté le 03/11/2024

¹ ROBA (J-L.), CHARLIER (R.), DE DECKER (C.), LEOTARD (J.), *La guerre aérienne dans la région de Charleroi 1940-1945*, éd. De Krijger, Erpe-Mere, Belgique, 2003, pp. 140-143.

SEVRIN (A.), BONDROIT (F.), *Mont-sur-Marchienne : Mémoire en images*, éd. Tempus Publishing, Gloucester, United Kingdom, 2002, T. 1, p. 104 et dans un Bulletin du Cercle d'Histoire de Mont-sur-Marchienne, s.d. Archives de M. Guillaume Anthoine.

² Ces détails nous ont été aimablement communiqués par Michel, fils de Marcel DUBUS.

³ A l'époque, Marcel est chargé de remettre des télégrammes à la Kommandantur située dans les locaux de la bibliothèque de l'Université du Travail à Charleroi. En 1942, il est malheureusement réquisitionné pour le STO (Service de Travail Obligatoire) en Allemagne.

(RAFVR) mitrailleur avant et l'officier pilote David FAWKES (RAFVR) observateur⁴.

Le bombardier *Wellington*, bimoteur robuste, entré en service en 1938 est plus adapté pour des raids de nuit en raison de sa vulnérabilité à la lumière du jour⁵. Dès 1942, l'appareil servira au repérage des sous-marins et des navires ennemis.

Dans l'*OPERATIONS RECORD BOOK*, si l'heure du décollage est bien indiquée pour le Wellington Z1218, c'est-à-dire 18h39, les détails concernant le vol mentionnent « *No communication received after take off* »⁶. Le bombardier Z1218 n'est pas rentré à sa base aérienne dans la nuit du 20 au 21 octobre 1941. Cette perte est la première de l'escadrille en opération qui fait partie du premier groupe du **Bomber Command**. Une enquête et des recherches menées après la guerre ont conclu que l'avion s'est abattu « *presumably as a result of enemy action* »⁷ à Mont-sur-Marchienne.

Grâce aux recherches entreprises dans les dossiers d'archives à Londres par M. James FITZMAURICE, petit-fils du sergent Percival George BROWN, seul rescapé de l'équipage, nous pouvons retracer avec plus de précision ce qu'il s'est passé ce soir - là. Toutefois, une question reste en suspens : que faisait l'avion à 90 km à vol d'oiseau au sud de son objectif, le port d'Anvers ?

Interrogé pour les besoins de l'enquête après la guerre, Roger ANTHOINE, un témoin du quartier des Haies à Mont-sur-Marchienne, a déclaré que le bombardier, partiellement en feu, a tournoyé et volé à basse altitude. Il a entendu « *les moteurs couper et reprendre comme s'ils manquaient d'essence* » et il pense que l'appareil a dû heurter des fils à haute tension de la rue Pont-à-Nôle⁸. En s'écrasant au

⁴ RAF (Royal Air Force), RAFVR (Royal Air Force Volunteer Reserve), RAAF (Royal Australian Air Force). HERINGTON (J.) (406545), *Air War Against Germany and Italy 1939-1943*, Australian War Memorial, Canberra, Australia, 1954, p. 187. Au départ, la RAFVR est une réserve d'officiers destinée à former des pilotes.

⁵ <https://www.avionslegendaires.net>. Site consulté le 06/11/2024.

⁶ « *Pas de communication reçue après le décollage* » cf. *OPERATIONS RECORD BOOK*, p. 30 <https://recordsearch.naa.gov.au> NAA A9186 Unit history of number 458 squadron – July 1941 to June 1945, vol.1941, p.165. Site consulté le 06/11/2024.

⁷ « (...) *vraisemblablement à la suite d'une action ennemie* ».

Cf. German Air Intelligence Report 20 October 1941 : « *Feindliche durch Flak - 1. 2 mot. Flugzeug Muster noch nicht gemeldet, bei Charleroi* ». « *Ennemis par flak 1. modèle d'avion 2 mot(eurs) non encore déclaré près de Charleroi* ». N.B. Au-dessus de cette mention figure également un Vichers Wellington près d'Anvers, objectif pour cette nuit du 20 octobre 1941. Archives personnelles de M. FITZMAURICE.

⁸ Récit de Roger ANTHOINE cité dans ROBA (J-L.), CHARLIER (R.), DE DECKER (C.), LEOTARD (J.), o. c. pp. 140-141.

Marcel DUBUS, témoin, signale également sous son plan manuscrit « *L'avion tente de passer sous les fils à haute tension de la rue Pont-à-Nôle, arrache le fil inférieur et percute le sol. Les bombes explosent, creusant un formidable cratère et projetant à des centaines de mètres les corps déchiquetés des membres de l'équipage* ». Collection Michel DUBUS.

sol, vers 22h30, l'avion a explosé dans un champ à l'arrière de cette même rue⁹. D'ailleurs, « A proximité, toutes les maisons sont endommagées par la déflagration. Une botte fourrée est accrochée à un toit. Ailleurs, un parachute « soufflé ouvert » pend à une corniche »¹⁰. Selon un autre témoin, Marcel Dubus, un Messerschmitt aurait poursuivi l'appareil et lui aurait ainsi infligé « le coup de grâce »¹¹.

A l'époque, les bases de chasse de nuit d'unités de la Luftwaffe sont situées à Saint Trond et à Laon-Athies, dans l'Aisne, depuis le mois de juin 1940. Aussi, pour combler le vide entre ces deux systèmes de défense aérienne ennemie, la base de Florennes est construite en 1942¹².

Selon le sergent Percival BROWN, l'opérateur radio, Andrew CONDIE, a été touché par la DCA (FLAK) avant que soit donné l'ordre de sauter. Le sergent P. BROWN a pu s'extraire de la tourelle arrière de l'appareil. Il est le premier et le seul à sauter en parachute. Récupéré à Marcinelle par des résistants, il est hébergé chez M. Vincart à la rue Ry Oursel. Hélas, un « *local well-known collaborator* »¹³, du nom de Sack, le renseigne aux Allemands qui l'arrêtent le 21 octobre à la rue Florian Montagne¹⁴. Ledit Sack s'est empressé de suivre le communiqué officiel de l'occupant allemand selon lequel « *Celui qui fera connaître à un service allemand l'endroit et l'heure de la chute ou de l'atterrissage d'un avion allemand ou ennemi, et ce avec une précision et une rapidité suffisantes (...) recevra une importante récompense en espèces* »¹⁵. Le Journal de Charleroi du 22 octobre fait mention de deux Belges condamnés à mort la veille par le « *Tribunal de campagne du Général – Commandant du territoire aérien de la Belgique et du Nord de la France pour avoir (...) prêté asile (...) [et] aidé dans sa fuite un aviateur anglais*¹⁶ ».



Sergent P.G. BROWN.
Collection James FITZMAURICE

⁹ M. James FITZMAURICE a reçu une pièce en métal de l'avion où l'heure, 22h30, le lieu, Mont-sur-Marchienne et la date, 20 octobre 1941, sont gravés. Dans une lettre écrite à la Croix rouge rédigée dans son camp de prisonnier, le sergent P. BROWN déclare avoir vu une explosion et que tout le reste de l'équipage a vraisemblablement péri. Toutefois, il ignore où ses compagnons sont enterrés. Archives de M. FITZMAURICE.

¹⁰ Roger ANTHOINE cité dans ROBA (J-L.), CHARLIER (R.), DE DECKER (C.), LEOTARD (J.), o. c. pp. 142-143.

¹¹ Ces informations sont tapées à la machine sous le plan dessiné à la main de Marcel DUBUS. Archives de Michel DUBUS. Nous ne disposons pas d'archives allemandes permettant de vérifier cette affirmation.

¹² <http://archives.aisne.fr> Site consulté le 30/11/2024.

¹³ « (...) un collaborateur local bien connu ». Récit relaté dans un document d'archive 12b MREU – report p. 2 reçu de M. James FITZMAURICE.

¹⁴ Renseignements fournis grâce à la lettre de son grand-père à la Croix rouge. Archives de M. James FITZMAURICE.

¹⁵ Journal de Charleroi, mardi 21 octobre 1941, p. 1. Archives de Charleroi.

¹⁶ Journal de Charleroi, mercredi 22 octobre 1941, p. 1. Archives de Charleroi.

Après son arrestation le 21 octobre, le sergent Percival BROWN est d'abord conduit à Bruxelles pour y être interrogé et ensuite envoyé à « *Dulag Luft* », un camp d'interrogatoire et de transit pour les prisonniers de guerre de l'armée de l'air¹⁷ situé à Francfort-sur-le-Main en Allemagne. Détenu dans différents camps pour aviateurs alliés prisonniers, les Stalags VIII B et Luft III en Silésie (en Pologne actuelle) ainsi que Luft VI en Prusse orientale (Lituanie actuelle)¹⁸, il fait partie, à la fin de la guerre, de la marche forcée du Stalag 357 de Fallingbommel (Basse-Saxe) à Lübeck sur la mer baltique en Allemagne du Nord. Enfin libéré le 4 mai 1945 par les troupes soviétiques, il est rapidement rapatrié car le **Bomber Command** a mis sur pied une vaste opération pour ramener tous les prisonniers de guerre en Angleterre¹⁹. Après des années de séparation, il retrouve son épouse, Nellie BERRY. Deux enfants viennent agrandir la famille après la guerre. Il décède en mars 1978²⁰.

2. Les hommes de l'équipage du Z1218 au cimetière de Charleroi

A la suite du dramatique écrasement au sol, les « *Cinq cercueils s'en iront avec les honneurs militaires dans l'après-midi du mardi 21 octobre. Ils seront inhumés le 23 au cimetière de Charleroi* »²¹ où reposaient déjà, depuis la fin de la Première guerre, des soldats britanniques ainsi que du Commonwealth décédés en grande majorité de la grippe espagnole. Difficilement identifiables en raison de l'explosion de l'appareil, les corps des cinq victimes sont enterrés par les Allemands comme « *Unknown* » (inconnus).

Après la Seconde guerre mondiale, des investigations sont menées pour déterminer l'endroit exact où sont inhumés les cinq membres de l'équipage car les indications laissées par les Allemands ne semblent pas correspondre avec les données dont disposent les enquêteurs. Dès lors, le 29 juillet 1947, le Capitaine A.B. FISH et le Flight/ Lieutenant D. COOK décident de procéder à l'exhumation des cercueils pour tenter d'identifier les corps et de leur donner une sépulture digne. Des « ailes » de pilote, des bandes correspondant au grade de sergent ainsi qu'un « *Australia* » brillant sur l'épaule ont permis d'établir l'identité de P.G. CRITTENDEN²², tandis qu'un galon d'officier/pilote et un brevet d'observateur ont aidé à reconnaître D.K. FAWKES. Malheureusement, les trois autres cercueils n'ont pas livré d'indices pour attribuer des noms²³. Si leur tombe est commune, des stèles individuelles ont été gravées au nom de chacun d'eux. Dans le carré militaire de la Commonwealth War Graves Commission du cimetière, les cinq pierres tombales sont alignées les unes à côté des autres.

“When You Go Home, Tell Them Of Us And Say, For Their Tomorrow, We Gave Our Today”²⁴

John Maxwell Edmonds (1875 -1958)

¹⁷ <https://www.b24.net1>. Site consulté le 07/11/2024.

¹⁸ Lettre du International Committee of the Red Cross adressée à M. James FITZMAURICE le 18/10/2019.

¹⁹ <https://magazineaviation.ca> Site consulté le 04/12/2024.

²⁰ Le sergent Percival BROWN est né à Londres en 1920. Il a commencé son entraînement d'Air Gunner le 25 mars 1940. Cf. Service record et <https://www.458raafsqadron.org> 2020-266-september.pdf, p.15.

²¹ Propos de Roger ANTHOINE cités dans ROBA (J.-L.), CHARLIER (R.), DE DECKER (C.), LEOTARD (J.), o. c. pp. 142.

²² Exhumation report Crittenden reçu de M. James FITZMAURICE.

²³ Exhumation report reçu de M. James FITZMAURICE

²⁴ « *Lorsque vous rentrerez chez vous, parlez-leur de nous et dites-leur que pour leur avenir, nous avons donné notre aujourd'hui* ».



Photo Gérard
VANDERWEYDEN



D.K. FAWKES
Collection M. James FITZMAURICE

David Kimber **FAWKES**, 102969, **Pilot Officer**

- Naissance : 10/11/1916 à New Malden (Surrey). De Harefield, Middlesex. Bachelor en économie.
- Enrôlement : 17/05/1940 à Uxbridge, banlieue ouest de Londres.
- Service : **Royal Air Force** volontaire de réserve. Canada : 15/12/1940.
- *12 Operational Training Unit RAF Benson* : 12/07/1941 pour la formation de personnel navigant sur bombardier léger.
- 458 Squadron : observateur.

Source : Royal Air Force Service record reçu de M. James FITZMAURICE



Photo Gérard
VANDERWEYDEN



Cette photo provient du groupe Facebook [RAAF Deaths Photographic Archive of Headstones and Memorials WW2 by Spidge](#)

Peter James Maxwell **HAMILTON**, 912385, **Sergeant**

- Naissance : 27/01/1919 à Goulbourn, New South Wales, Australie. De Sandringham, Victoria, Australie.
- Enrôlement : 26/01/940 à Uxbridge.
- Service : **Royal Air Force** volontaire de réserve. Canada : 10/11/1940.
- *21 Operational Training Unit RAF Moreton-in-Marsh* : 05/03/1941 pour la formation de bombardement de nuit sur Vickers Wellington.
- Pilote : 02/02/1941.
- 103 Squadron : 28/06/1941.
- 458 Squadron : 27/09/1941 (Captain pilot).

Source : Royal Air Force Service record reçu de M. James FITZMAURICE



Photo Gérard
VANDERWEYDEN

Thomas **JACKSON**, 995859, **Sergent**.

- Naissance : 25/11/1914 à Middlesbrough, Yorkshire, de Middlesbrough.
- Enrôlement : 03/05/1940 à Padgate Camp n° 3 **RAF Depot**, Angleterre et 04/05/1940 réserve.
- Service : 10/10/1940 au Centre de recrutement n°10 *Signals* à Blackpool pour la formation aussi bien de télégraphiste au sol que navigant opérateur radio/ mitrailleur ensuite.
18/01/1941 4 *Wireless 2 Signal School*.
- 11 *Operational Training Unit RAF Bassingbourn* : pour la formation de personnel navigant pour le bombardement de nuit.
- 458 Squadron : 26/09/1941 Opérateur radio/mitrailleur.

Source : Royal Air Force Service record reçu de M. James FITZMAURICE



Photo Gérard
VANDERWEYDEN

Andrew Young **CONDIE**, 968155, **Sergent**

- Naissance : 27/12/1917 à Alloa en Ecosse, de Sauchie en Ecosse.
- Enrôlement : 15/09/1939 à Padgate Camp n° 3 **RAF Depot**, Angleterre.
- Service : 17/01/1941, 3 *Wireless 2 Signal School* et 05/06/1941 2 *Signal School*.
- 11 *Operational Training Unit RAF Bassingbourn* : pour la formation de personnel navigant pour le bombardement de nuit.
- 458 squadron : 24/09/1941 opérateur radio/mitrailleur.

Source : Royal Air Force Service record reçu de M. James FITZMAURICE

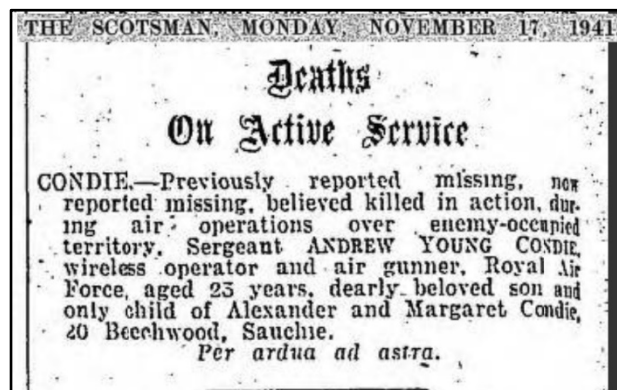




Photo Gérard
VANDERWEYDEN



P.G. CRITTENDEN

Collection M. James FITZMAURICE

1^{er} décédé de la **RAAF** en opération

Philip George **CRITTENDEN**, 400410, **Sergent**

- Naissance : 02/04/1921 à East Malvern, Victoria, Australie. De Melbourne, Victoria, Australie
- Enrôlement : 20/08/1940 pour la durée de la guerre + 12 mois au Centre de Recrutement n° 1 de la RAAF à Melbourne (Vic) en réserve. Journaliste, il a fréquenté l'école secondaire de « *Kyneton High School* » sous la direction de l'université de Melbourne de 1935 à 1936. Ensuite, il a poursuivi des études à « *Bradshaw et Everett Business College* » pendant une année, puis il est engagé pendant deux ans à « *Temperance and General Mutual Life Assurance Society* ».

Le 21/08/1940 : il a intégré le n° 2 *Initial Training School* à Bradfield Park (NSW) et, ensuite, le 17/10/1940, il est entré à l'*Elementary Flying Training School* de Narromine (NSW).

Le 12/12/1940, Philip rejoint le n° 2 *Embarkation Depot* **RAAF** de Bradfield Park où le personnel attend avant d'embarquer pour des postes à l'étranger ou encore dans le cadre du programme d'entraînement aérien de l'Empire britannique. Le 28/12/1940, il embarque à Sydney pour le Canada où il arrive le 23/01/1941. Dès le 25/01, il est admis à la n° 4 *Service Flight Training School* de Saskatoon selon le plan d'entraînement aérien dans le cadre du Commonwealth britannique.

Il est affecté le 23/05/1941 au n° 1 *M Depot* à Halifax au Canada puis le 29/06/1941 au n°3 *Personnel Reception Centre* **RAF** de Bournemouth en Grande Bretagne où arrivent les équipages entraînés auparavant au Canada.

- 21 *Operational Training Unit* à **RAF Moreton-in-Marsh** : 03/07/1941 pour la formation de bombardement de nuit sur Vickers Wellington.
- 458 squadron : 14/09/1941 2nd pilot RAAF attaché à la RAF.

Source : National Australian Archives, 1939-1948, A9301, item ID5538726.

3. La Grande Bretagne et le Commonwealth dans la guerre aérienne.

Vingt-cinq ans après l'attentat de Sarajevo, l'attaque de la Pologne par l'Allemagne, le 1^{er} septembre 1939, déclenche le second conflit mondial. Alliées de la Pologne, l'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne le 3 septembre. Ainsi, l'espoir de pacifisme cher à Neville CHAMBERLAIN s'évanouit.

Dès 1936 le réarmement de l'Allemagne préoccupe la Grande Bretagne qui décide en conséquence de créer le *Bomber Command* destiné aux bombardements stratégiques avec des escadrilles constituées de bombardiers légers et lourds²⁵.

Depuis 1937, l'aviation anglaise a progressé plus que les autres armes²⁶. Aussi, pour répondre au besoin d'équipages dans la Royal Air Force²⁷, la Grande Bretagne, en décembre 1939, s'entend avec le Canada, l'Australie et la Nouvelle Zélande sur un *Programme d'Entraînement aérien du Commonwealth* britannique dans le but de fournir des équipages entraînés et prêts à combattre en Europe ainsi qu'en Afrique du Nord. Le programme prévoit une formation semblable à celle de la *Royal Air Force* pour les futurs aviateurs des dominions britanniques.

Le Canada, échaudé par les pertes de la Première Guerre mondiale sur le front occidental, n'est pas favorable à une conscription, néanmoins, grâce à ce programme de formation, il contribue à l'effort de guerre. Il appartient désormais au personnel de l'Aviation Royale canadienne d'entraîner de jeunes recrues enthousiastes venant d'Australie, de Nouvelle-Zélande ou encore de Grande Bretagne. Ces jeunes ont suivi au préalable une formation dans leur pays dans des *Initial Training School* et des *Elementary Flying Training School*²⁸. Ils poursuivent dans une *Service Flying Training School* au Canada (voir photo à la page suivante) et quelques-uns en Rhodésie. Il existe également des écoles pour l'observation aérienne (*Air Observer School*), la navigation aérienne (*Air Navigation School*), les bombardiers et les mitrailleurs ainsi que pour la radiotélégraphie (*Wireless School*).

En 1940, ils sont orientés en fonction de leurs résultats soit vers une formation de pilote, d'observateur pour les forts en mathématiques ou de radio etc.²⁹. Généralement, ces jeunes ont suivi au moins quatre années d'études dans le secondaire. Leur principale crainte est l'élimination durant l'entraînement. Lorsqu'ils débarquent sur le sol britannique, ils ont alors obtenu leurs galons de sergent³⁰.

Au début de la guerre, des Australiens vivant sur le sol anglais s'engagent dans la RAF (*Royal Air Force*) plutôt que de revenir au pays pour suivre une longue formation, certains gagnent l'Angleterre après

²⁵ <https://www.iwm.org.uk> . Site consulté le 04/02/2025.

²⁶ MARX (R.), *Histoire du Royaume – Uni*, éd. Armand Colin, Paris, 1967, pp. 346-349.

²⁷ <https://anzacportal.dva.gov.au>. Site consulté le 05/02/2025.

²⁸ <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/feuille-derable/arc/2021/03/le-plan-d-entrainement-aerien-du-commonwealth-brit> Site consulté le 12/01/2025.

²⁹ [Le programme d'entraînement du PEACB : Centre Juno Beach](#). Site consulté le 13/01/2025.

³⁰ <https://anzacportal.dva.gov.au>. Site consulté le 05/02/2025.

avoir rejoint la RAAF (*Royal Australian Air Force*)³¹ et environ 27.500 Australiens s'engagent dans le *Programme d'Entraînement aérien du Commonwealth* pour devenir pilotes, navigateurs/observateurs, mitrailleurs etc. Parmi eux, 11.500 sont affectés à des escadrilles de la RAAF tandis que 16.000 rejoignent des escadrilles de la RAF. Approximativement, deux années s'écoulent entre l'enrôlement et l'arrivée sur le théâtre des opérations³². Les premières recrues australiennes, formées dans le cadre du *Programme*, arrivent en Grande Bretagne vers la fin de 1940.



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P04303.010

No. 5 Flight at No. 4 Service Flying Training School, Saskatoon, dans la province de Saskatchewan au Canada. Philip George CRITTENDEN est le 1^{er} à gauche debout au le 3^e rang. Source : Australian War Memorial P04303010.

L'*Operational Training Unit* (OTU) est le dernier stade de formation avant d'intégrer une escadrille opérationnelle pour les équipages de différentes nationalités sélectionnés pour le *Bomber Command*³³. Hélas, durant cette ultime étape, une mauvaise météo, l'inexpérience de ces jeunes recrues ou des problèmes mécaniques entraînent de nombreuses pertes³⁴.

Les Australiens sont appelés à rejoindre aussi bien une escadrille de la RAAF qu'une escadrille de la RAF. En 1941, deux premières escadrilles australiennes, les 455 et 458 sont créées au sein du *Bomber*

³¹ <https://anzacportal.dva.gov.au>. Site consulté le 03/02/2025.

³² GRANT (L.), *Australians in Bomber Command*, dans *Wartime magazine*, Australian War Memorial, issue 93, p. 11.

³³ Un équipage sur quatre vient des dominions britanniques. *Who's Who In An RAF Bomber Crew* | Imperial War Museums (iwm.org.uk). Site consulté le 11/02/2025.

³⁴ GRANT (L.), *idem*, p.12.

Command, l'une en juin et l'autre en septembre tandis que deux autres, les 460 et 467, sont formées en 1942³⁵. L'escadrille 458, formée en juillet 1941 en Nouvelle - Galles du Sud dans le cadre du *Programme d'entraînement aérien* pour intervenir sur le théâtre des opérations européen, vient ensuite s'établir en Angleterre sur la base aérienne « *morne et isolée de tout* »³⁶, de Holme-on-Spalding Moor au mois d'août.



1942 - Mess des officiers du n°458 squadron à Holme-on-Spalding Moor. Source : Australian War Memorial SUK10147.

L'objectif du *Bomber Command* en 1941 consiste à bombarder de nuit sans la garantie d'atteindre avec précision des cibles visées³⁷ telles que les réserves d'essence ou des équipements stratégiques pour le transport comme les ports et les chemins de fer. Finalement, « *between July and November 1941, (...) crews were suffering extraordinary losses for little gain* ». Ces vols de nuit et la cadence des opérations mettent les équipages à rude épreuve et engendrent du stress. Les lourdes pertes subies sont rapidement comblées pour maintenir la pleine capacité des escadrilles³⁸.

Le 20 octobre 1941, en début de soirée, dix appareils de l'escadrille 458 dont celui du leader, le Wing Commander Norman George MULHOLLAND, un Australien servant dans la RAF, s'élancent dans le ciel

³⁵ Sur 17 escadrilles de l'aviation australienne (RAAF) ayant servi en Europe pendant la Seconde guerre mondiale, 8 ont servi pour le *Bomber Command*, soit les n°455, 458, 460, 462, 463, 464, 466 et 467. Cf. <https://www.dva.gov.au> site consulté le 11/02/2025.

³⁶ « (...) *bleakest and most miserable spot I have ever struck, this place Holme. On top of a moor, miles away from anywhere (...)* Flight Lieutenant William Baird, RAAF. Cité dans Alexander (P.) *We Find and Destroy: history of No. 458 Squadron*, The 458 Squadron Council, Australia, 1959. Cf. <https://trove.nla.gov.au>, <https://clik.dva.gov.au> et <https://anzacportal.dva.gov.au>. Sites consultés le 11/02/2025.

³⁷ « (...) *British bombers at the time lacked navigational aids (...)* », GRANT (L.), id, *Wartime magazine* issue 93, p.12.

³⁸ « (...) *les équipages subissent des pertes extraordinaires pour un gain minime* », GRANT (L.), id, *Wartime magazine* issue 93, pp.14-16.

d'Angleterre pour effectuer leur première mission. Les ports d'Anvers, Rotterdam et Emden sont les cibles désignées pour cette nuit ³⁹.

Victime de la Flak allemande, peut-être aussi d'un chasseur de nuit selon certaines sources⁴⁰, le Vickers Wellington Z1218 est porté manquant (« *missing in action* »). Le second pilote, Philip George CRITTENDEN, devient, de ce fait, le premier Australien de la RAAF décédé en opération sur le front européen avec le *Bomber Command*. Dès 1942, l'escadrille n° 458 est envoyée au Moyen Orient pour exécuter des missions maritimes en Méditerranée. L'escadrille est dissoute en juin 1945 sur le territoire britannique⁴¹.

4. Conclusion

Durant les 5 années de guerre, 9.606 personnels de la RAAF, notamment 4.045 pilotes et 2.875 radio-mitrailleurs, ont été diplômés grâce au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique ⁴². Les décès d'Australiens au sein du Bomber Command en Europe s'élèvent à 3.486 morts⁴³. Deux pour cent de l'ensemble des pilotes australiens ayant participé aux missions dans le Bomber Command constituent 23% des morts en action⁴⁴. Sur la période s'étendant du mois d'août 1941 à janvier 1942 à Holme-on-Spalding Moor, 24 décès sont dénombrés au sein de l'escadrille n° 458⁴⁵.



Le champ rue de Pont à Nôle. Photo de Claire Dujardin mars 2025.

© Claire Dujardin
Licence en Philosophie et Lettres (Histoire)
Université Libre de Bruxelles - 1973

³⁹ OPERATIONS RECORD BOOK, p. 30 <https://recordsearch.naa.gov.au> NAA A9186 Unit history of number 458 squadron – July 1941 to June 1945, vol.1941, p.165. Site consulté le 12/02/2025. <https://vwma.org.au> et <https://raafdokumentary.com>. Sites consultés le 12/02/2025.

⁴⁰ Nous pensons qu'il pourrait s'agir d'une confusion avec un autre appareil, le Vickers Wellington R1791, abattu par un chasseur de nuit le 31 mai 1942 à 2h46. L'avion est tombé à Montigny-le-Tilleul proche de la localité de Mont-sur-Marchienne. Sur les 5 membres d'équipage, 3 sont décédés et enterrés au cimetière de Charleroi-Nord. Les 2 survivants ont été capturés et faits prisonniers. <https://www.baaa-acro.com>. Site consulté le 14 mars 2025.

⁴¹ <https://anzacportal.dva.gov.au>. Site consulté le 12/02/2025.

⁴² <https://www.canada.ca>. Site consulté le 15/02/2025.

⁴³ <https://clik.dva.gov.au>. Site consulté le 15/02/2025.

⁴⁴ <https://les-avions-de-legende.e-monsite.com>. Site consulté le 15/02/2025.

⁴⁵ <https://www.458raafsquadron.org>. Site consulté le 17/02/2025.