

La seconde guerre mondiale a vu de nombreux volontaires australiens s'engager dans le conflit. Ils renforçaient les effectifs de la Royal Air Force et étaient formés et entraînés sur place. Le squadron 463, dont fait partie l'avion qui est tombé à Chaussy, est constitué en novembre 1943. Plus de 80 ans ont passé depuis la première inauguration de cette stèle en 1948, et les souvenirs s'étaient un peu dilués. Notre équipage était devenu canadien alors qu'il se composait de six aviateurs australiens et d'un anglais. La commémoration de 2024 nous a permis de rétablir l'intégrité de la mémoire que nous leur devons. Et qui ne nous semblera peut-être plus un devoir, mais un honneur, à l'issue du récit que je m'apprête à vous faire, et qui se compose essentiellement de témoignages directs. Voici ce que dit un extrait du rapport militaire de John Barnes SINCOCK au sujet du décollage: Le soir du 25 juillet 1944, j'étais navigateur du Lancaster JOY, chargé d'attaquer l'aérodrome de Saint-Cyr l'Ecole lors d'une opération prévue peu avant la tombée de la nuit. L'heure d'arrivée devait être 20 heures, et l'altitude prévue de 8000 pieds. En raison du court préavis suite à une opération la nuit précédente, le chargement des bombes sur le JOY ne fut achevé qu'à 17h52, soit 5 minutes avant le cap fixé pour la formation et 8 minutes avant l'heure limite de décollage. En omettant la mise en marche préliminaire des moteurs, le commandant réussit à décoller 30 secondes avant l'heure limite et à dépasser la formation, se positionnant finalement au milieu de celle-ci, les autres appareils étant serrés tout autour de lui. L'altitude de l'avion était de 8000 pieds. Puis dans une lettre à sa famille qu'il écrit en septembre 1944 alors qu'il vient d'être rapatrié en Angleterre, il dépeint un temps suspendu, presque irréel, juste avant le crash: Il était environ huit heures du soir : il faisait nuit chez nous, mais ici: il faisait très clair. C'était notre sixième opération, mais la première de jour, et ce fut le spectacle le plus magnifique que j'aie jamais vu. De tous côtés , les ailes argentées de nos puissants avions glissaient au milieu d'un tapis de tirs anti-aériens ennemis qui nous ciblaient, alors que nos bombes tombaient, et ils semblaient miraculeusement éviter les appareils qui volaient en contrebas. Soudain, une immense colonne de fumée et de débris s'éleva, et quelque chose qui avait contribué à la puissance de la machine de guerre allemande cessa tout simplement d'exister. Un spectacle magnifique, encore plus impressionnant que celui que j'avais souvent contemplé dans les dernières étapes de mon entraînement, où je voyais notre essaim de bombardiers s'élever au crépuscule au-dessus de l'Angleterre. » Ce qui se passe après cet instant de grâce n'excède pas deux minutes, et cristallise toute la solidarité, la volonté et le courage de cet équipage qui était composé de 7 hommes. Aux extrémités de l'avion: les mitrailleurs avant et arrière Edward John FALLON et Edward BURKE. Dans la tourelle centrale supérieure: Nevin Michael DAVIDSON. Derrière le pilote Donald Charles GUNDRY prennent place Percy Oliver Francis WADSWORTH, le seul anglais, mécanicien, et John Barnes SINCOCK, le navigateur et notre témoin principal. John Vernon SCHELDT, l'opérateur radio, ferme la marche de l'avant de l'avion. et Sincock de poursuivre: « Peu avant d'atteindre notre cible, alors que le bombardier

effectuait de légères corrections, l'avion fut violemment touché et subit de fortes vibrations. Ignorant qu'un moteur tribord avait été touché, je supposai alors que nos bombes avaient encaissé le choc. Cependant, ayant entendu le mitrailleur dorsal DAVIDSON m'indiquer qu'un ou plusieurs moteurs tribord étaient en feu avant qu'il ne soit lui-même touché, il me semble certain que l'incendie s'est déclaré dès la première explosion. Le commandant de bord garda une maîtrise parfaite de l'appareil et continua de répondre aux légères turbulences du bombardier, volant à travers les tirs de la DCA au même niveau. Deux ou trois secondes après le largage des bombes, l'avion fut de nouveau touché. Mais l'explosion semblait être de faible intensité. WADSWORTH annonça brièvement que ses indicateurs étaient à zéro mais qu'il pouvait continuer sans eux. » C'est à ce moment que GUNDRY, pour protéger l'escadrille, perd sciemment de l'altitude. Mais à la salve suivante, un éclat d'obus traverse la tourelle centrale et blesse gravement la jambe gauche de DAVIDSON. SINCOCK vient à son secours pour le sortir de la tourelle centrale et SCHELDT quitte le poste radio pour lui prêter main forte. À ce moment le fuselage et l'aile à tribord prennent feu et ne restent que deux moteurs sur les quatre. SINCOCK les abandonne pour tenter d'éteindre l'incendie, en vain. Il voit FALLON, le mitrailleur avant, et WADSWORTH passer devant lui pour rejoindre la trappe d'évacuation arrière. Il n'a pas entendu l'ordre du pilote de sauter mais comprend que l'ordre a été donné car la trappe s'ouvre très rapidement. Il voit SCHELDT aider DAVIDSON à gagner l'arrière de l'avion et à enfiler son parachute. SINCOCK va alors récupérer celui du commandant rangé dans le toit du tableau de bord du mécanicien et vérifie sa poignée d'ouverture sur le côté droit. Il rejoint GUNDRY, lui serre la main, saute depuis la trappe avant et perd connaissance. Pendant ce temps, sur le plateau d'Omerville, voici ce que le journal tenu par madame Pietri sur un agenda et précieusement conservé jusqu'aujourd'hui par Gilbert Sarazin, nous restitue: « Nous sommes à relever des bottes sur le plateau d'Omerville, Robert Sarazin, Roger Tersinet et moi...il était à peu près 8 heures moins dix, nous n'avions pas fait dix tas de blé que nous revoyons au loin les bombardiers revenir, un surtout nous intéressait, car il faisait un sillage de fumée noire, puis nous vîmes une lueur rouge qui parfois disparaissait mais reparissait aussitôt, s'agrandissant au fur et à mesure, nous comprîmes qu'il était en feu, il avait été touché par la DCA. Puis tout-à-coup un parachutiste sauta de l'avion, puis encore quatre autres, voyant qu'ils ne pouvaient éteindre l'incendie, ils sautaient dans le vide. Il était temps, l'avion se mit à baisser de plus en plus au-dessus de nos têtes, le feu l'entourait de toute part. Nous crûmes qu'il allait tomber sur nous, il descendait à pic, mais arrivé à une cinquantaine de mètres de haut, il tourna et fonça vers Chaussy, puis quelques secondes après le bruit de la chute, les flammes, la poussière s'élevèrent dans le ciel. Des morceaux de toute part tombaient du ciel. Nous descendîmes vivement mais avant tout nous voulions savoir où étaient tombés les parachutistes. Il y en avait un surtout qui descendait rapidement, son parachute était crevé. Il tomba lourdement sur le côté du ré, un autre atterrit dans le pré de la Marquise. Les allemands couraient en tous sens pour les faire prisonniers. Nous partîmes en vitesse car nous

voulions aller voir l'avion. Déjà une foule de personnes montait la côte de la Gendarmerie, des hommes essayaient d'arrêter le feu qui avait pris dans le champ d'avoine, une meule de ballots de paille pressée peu auparavant brûlait. Monsieur Jouenne ayant une fourche en mains cherchait des morceaux de chair traînant ça et là, car il faut le dire, deux hommes étaient restés dans l'avion ». Ces deux hommes, ce sont le Pilote Donald Charles Gundry, âgé de 27 ans, marié et père d'une petite fille de un an, qui vit toujours aujourd'hui. et John Vernon SCHELDT, l'opérateur radio âgé de 22 ans. Les 5 survivants, eux, sont rapidement capturés par les allemands. Après un bref passage dans un poste de secours où leur sont confisqués objets personnels et plaques d'identité, ils sont emmenés dans un camion en direction de Paris. En chemin, Fallon, Wadsworth et Burke sont débarqués pour être transférés dans un camp de prisonnier. Celui de Bakow, aujourd'hui en Pologne, jusque début 45, puis celui de Luckenwalde, au sud de Berlin, jusqu'à la libération. Tous trois ont survécu à leur captivité. Sincok, blessé à la jambe à l'atterrissage et Davidson lourdement touché, sont détenus et soignés à l'hôpital Beaujon de Clichy, alors rebaptisé Luftwaffen-Lazarett. Lors d'un transfert raté par les SS le 18 août, Sincok est récupéré par les FFI et caché dans une maison de retraite. Ils sont rapatriés fin août par le système hospitalier américain en Angleterre, puis en Australie. Don Charles GUNDRY et JohnVernon SCHELDT sont tous deux inhumés au cimetière d'Omerville. Au pied de leur tombe, venu en pèlerinage se recueillir, voici les mots du fils de Davidson: « Mon père a entièrement récupéré, même s'il a bâti toute sa vie, il a fondé une famille et a eu une vie pleine et épanouie. Depuis 50 ans l'altruisme de Don Gundry et de Vernon Scheldt n'a cessé de se rappeler à la mémoire commune de notre famille. Il dit encore: « je me tenais là, debout, avec mon fils de 22 ans, l'âge même qu'avaient Vernon et papa au moment du crash. Et ces deux jeunes hommes ont donné à mon père, et à travers lui: à moi et à mon fils, une chance d'exister ». Sincok, lui, conclut son rapport militaire de cette façon: « Je tiens à souligner le courage, la ténacité, et la bravoure de notre commandant. Ce n'était certainement pas la première fois que je voyais cela chez lui. Son courage, son habileté et sa détermination étaient toujours manifestes, et il gardait toujours son sang froid dans les situations d'urgence. Le 25 juillet, il était le même commandant courageux et déterminé qu'à l'accoutumée. Lorsque nous avons été touchés lors de notre mission de bombardement, ce sont nos bombes qui ont été touchées en premier. Alors que l'escadrille se dirigeait vers sa cible, la sécurité des autres appareils était compromise par la nôtre, et il perdit une altitude précieuse. Une fois le danger écarté, il pensa alors à son avion et à son équipage. A mon avis, il s'accrocha avec un courage et un dévouement exceptionnels. Un moteur prit feu et lorsqu'il entendit parler d'un autre incendie dans le fuselage, il donna l'ordre de le combattre avec des extincteurs. Il lutta pour maintenir son avion en vol et son équipage uni. Lorsqu'il donna finalement l'ordre de sauter, il ne se laissa pratiquement aucune chance de s'éjecter. Sa propre vie passait après tout, et pourtant, il avait toute la vie devant lui. Ce fut un honneur de voler avec lui, et un honneur encore plus grand d'être son ami ». Chaussy a rétabli la mémoire de

cet événement en relayant le premier hommage de 1948 en mai 2024 et ne s'arrêtera pas là. Un pupitre sera bientôt apposé auprès de la stèle que nous avons restaurée et complétée en y gravant le sigle de leur avion, et racontera ce qu'ils ont vécu. Cette stèle deviendra le treizième point de notre sentier du patrimoine. Et rien de leur sacrifice ni de leur courage, pour reprendre les termes de Sir Paul Keating qui y sont également gravés, ne pourra plus être ni ignoré, ni oublié.