

Charles Goffin, le destin tragique du seul pilote belge à avoir intégré l'aviation américaine

Réjoignons-nous: en cette année de quatre-vingtième anniversaire du débarquement, de la libération de la Belgique et de la Bataille des Ardennes, les commémorations ne manquent pas, prouvant à souhait que la mémoire de celles et ceux qui se sont battus pour notre liberté est encore célébrée avec ardeur. Veillons toutefois à ne pas "commémorer en rond", en nous concentrant toujours sur les mêmes thèmes et les mêmes noms. La Brigade Piron bénéficie ainsi d'une puissante (et méritée) empreinte mémorielle. Il en va de même pour les Belges qui ont rejoint la RAF, d'autant que certains d'entre eux ont su raconter avec brio leurs combats dans des livres devenus des classiques après-guerre. Au-delà de leurs incroyables exploits, c'est aussi à leur nombre qu'ils doivent d'avoir réussi à creuser le sillon mémoriel qui leur revient de droit: plus de deux cents pilotes belges ont intégré la RAF entre 1940 et fin 1943. À ce total, il convient d'ajouter les cent quarante jeunes volontaires, sans expérience militaire préalable, qui ont rivalisé d'audace pour rejoindre l'Angleterre et réussir à décrocher leurs ailes de pilote de la RAF.

À côté de ces centaines de destins épiques, celui de Charles Goffin semble donc bien isolé. Et pour cause: son parcours singulier

Peu importe le grade, Goffin veut voler coûte que coûte. Tout est pourtant loin d'être réglé, mais à force d'opiniâtreté, il décroche enfin ses "Silver Wings", les ailes américaines, et il intègre en février 1944 une escadrille de reconnaissance de la 8^e Air Force.

ne rentre dans aucune des cases traditionnelles dans lesquelles on aime à ranger la mémoire de nos héros. Son nom a donc du mal à s'extraire de la masse sombre dans laquelle trop d'existences semblent avoir pour vocation de se dissoudre au fil du temps.

Et pourtant, rien n'est banal dans le parcours riche en précipices de cette âme bien trempée.

Un père agriculteur

C'est à Graide, petit village à un jet de pierre de Bièvre (province de Namur) que Charles Goffin naît en 1913. Son père est agriculteur. Conscients du potentiel de Charles, ses parents lui donnent des racines et des ailes. Hors de question de le contraindre à reprendre l'exploitation familiale: Charles va étudier dans les meilleures écoles. Carlsbourg. Malonne ensuite. Tout cela pour le préparer à entrer à l'École Militaire, dont il ressort officier en décembre 1935. Mais le rêve du jeune homme, c'est de devenir aviateur.

Goffin rejoint donc l'école de pilotage de Wevelgem, dont il ressort pilote en 1938. Voler à l'époque est réservé aux gros tempéraments, car les aéronefs ont encore tous l'allure – et les caprices – de vieux coucous. Mais Charles n'en a cure: ses qualités lui ouvrent les portes de la prestigieuse escadrille des "Cocottes", basée à Nivelles.

Son arrivée au sein de cette unité coïncide avec l'accumulation de nuages chargés d'abîme qui enténébrent l'horizon: les accords de Munich (30 septembre 1938) ne leurrent que les naïfs, tant l'agitation d'Adolf Hitler laisse peu de doutes sur ses noirs desseins. L'état-major belge, qui a longtemps persisté à considérer l'aviation comme la cinquième arme, réalise enfin que son parc d'avions est désespérément obsolète. Les "décideurs" se mettent donc en quête de nouveaux appareils. Beaucoup trop tard bien sûr. Et début 1940, l'ordre de bataille de l'Aéronautique Militaire Belge n'est qu'un navrant agglomérat de bric et de broc.

Deux victoires, avant un rapatriement

Le résultat est sans appel: au soir du tout premier jour du conflit, le 10 mai 1940, notre aviation est balayée et disparaît "façon puzzle", aurait osé Michel Audiard. C'est ainsi que la mémoire collective résume souvent ce douloureux épisode. La réalité est toutefois plus nuancée. Les "Cocottes" vont en effet s'illustrer aux commandes de biplans Fiat CR.42, les "nouveaux" chasseurs qu'ils ont reçus quelques semaines plus tôt. Contre toute attente, la poignée de Fiat qui a échappé aux bombardements s'illustre en combats aériens. Charles Goffin est crédité de deux victoires contre le chasseur emblématique de la Luftwaffe, le Messerschmitt 109. Au total, les pilotes des "Cocottes" revendiquent cinq victoires confirmées et six probables, et leur campagne ne s'arrêtera qu'au moment de la reddition de Pétain, alors qu'ils s'étaient repliés en France depuis quelques semaines pour continuer le combat.

La suite est tragiquement désespérante. Charles Goffin est rapatrié en Belgique fin août 1940. Il est arrêté par les Allemands et interné au camp de Beverloo. Il

Opinion

Marc Audrit

Biographe (*)

■ Son parcours singulier ne rentre dans aucune des cases traditionnelles dans lesquelles on aime à ranger la mémoire de nos héros, et pourtant... Celui qui voulait voler coûte que coûte intègra l'armée américaine en février 1944.

s'en évade et gagne le sud de la France, où il échafaude des plans pour rejoindre Gibraltar en bateau. Il est à nouveau arrêté et emprisonné, par la police de Vichy. Il s'évade une seconde fois et réussit à franchir les Pyrénées. La liberté, enfin? Trop facile: les Carabineros le cueillent dès son arrivée sur le sol espagnol et l'emprisonnent durant cinq longs mois dans le cloaque du camp de concentration de Miranda de Ebro. Un véritable enfer dont le gouvernement belge réussit à l'extraire en le faisant passer pour un Canadien. Il arrive enfin à Londres en mai 1942 avec un seul objectif: rejoindre la RAF. Vite.

Kronacker réussit l'impossible

Et une nouvelle fois, patatra: il est recalé pour raisons médicales par les Anglais. La vision de son œil droit s'est dégradée en raison des mauvaises conditions subies lors de son emprisonnement à Miranda. C'est la grande désillusion pour Charles. Sa carrière d'aviateur est-elle irrémédiablement terminée?

Le Gaidois ne doit son salut qu'à l'activisme du Baron Paul Kronacker, membre du gouvernement belge en exil, en charge des relations avec les Américains. Kronacker réussit l'impossible et permet à Goffin d'intégrer l'U.S. Air Force en tant que sergent (Goffin est lieutenant à l'époque). Peu importe le grade, Goffin veut voler coûte que coûte. Tout est pourtant loin d'être réglé, mais à force d'opiniâtreté, il décroche enfin ses "Silver Wings", les ailes américaines, et il intègre en février 1944 une escadrille de reconnaissance de la 8^e Air Force.

À la hauteur de son tempérament audacieux

C'est désormais aux commandes d'un des plus beaux avions du monde, le Spitfire PR XI, que Charles va s'illustrer. Son retour en opérations, plus de trois ans et demi après ses exploits de mai 1940, est à la hauteur de son tempérament audacieux: il va mener trente-deux missions de reconnaissance en territoire ennemi. Le seul armement de son avion, ce sont ses appareils photographiques. Les mitrailleuses ont été enlevées pour gagner du poids, aller plus vite et voler plus haut. Âmes sensibles s'abstenir. Sa trente-troisième mission lui sera malheureusement fatale. Le 8 septembre 1944, son avion, vraisemblablement touché par la DCA allemande alors qu'il menait une mission de reconnaissance au-dessus de la Ligne Siegfried, est abattu et s'écrase à Reckange-lès-Mersch, au Grand-Duché de Luxembourg. Le pilote perd la vie à 80 km à peine de Graide, où il était né et avait nourri ses premiers rêves d'aviation.

Charles Goffin a réussi à se frayer un improbable chemin dans ce tourbillon de mille actes enchevêtrés qu'est une guerre et il reste à jamais le tout premier pilote belge à avoir porté les "Silver Wings" de l'aviation américaine. Beaucoup d'autres belges – 494 – ont eu cet honneur ensuite. Profitons de cet hommage pour tous les célébrer.

→ Après un premier ouvrage consacré à Jean de Selys Longchamps, sa nouvelle biographie, "Sur les traces de Charles Goffin. Les yeux belges de l'U.S. Air Force", sera publiée prochainement chez Weyrich.



Un portrait de Charles Goffin.