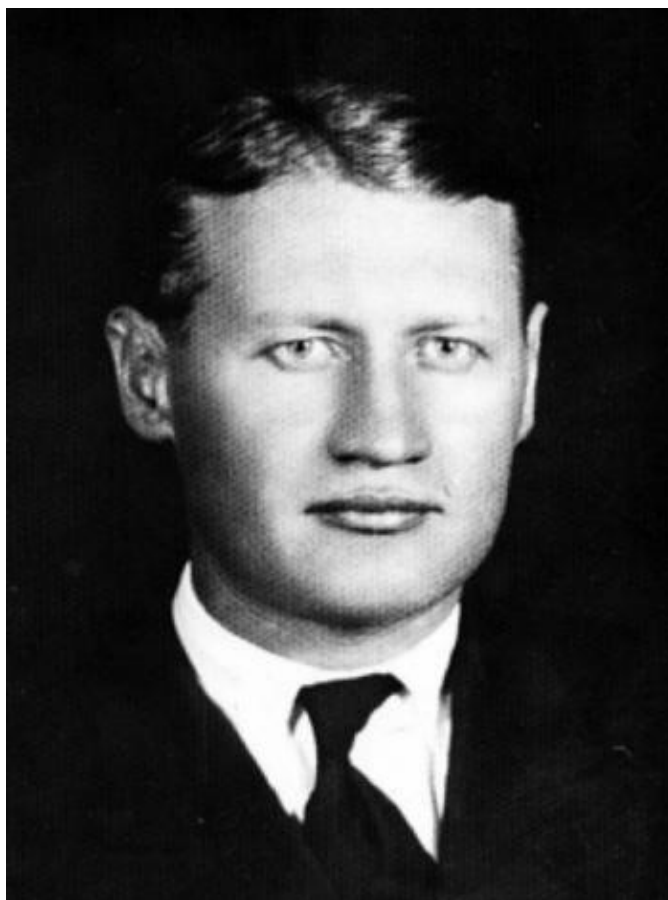


Georges Antoine Joseph GOUMIN

Compagnon de la Libération



19 Février 1905 - Orange (84100 VAUCLUSE FRANCE)

26 Mai 1941 - Aéroport de Maleme en Crète (GRECE)

Compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 30 Mai 1944

Biographie

Georges **Goumin** est né le 19 février 1905 à Orange dans le Vaucluse. Son père était officier en retraite.

Elève des écoles pré militaires de Saint-Hippolyte du Fort à Autun dès 1918, il s'engage dans l'aviation à 18 ans en février 1923 à Montreuil-sur-Mer.

Elève mécanicien, il est rapidement breveté et affecté au 33^{ème} Régiment d'Aviation à Mayence en octobre 1923.

Après 18 mois d'occupation en Allemagne, il est affecté à l'Ecole de Versailles comme élève mécanicien électricien et, une fois breveté, reste à l'Ecole en qualité d'instructeur.

En octobre 1928 (*JO du 16 septembre*), il est admis à suivre les cours d'élève officier d'active. Il obtient ses galons de sous-lieutenant en octobre 1929, puis stagiaire à l'école pratique d'aviation d'Avord, il obtient cette même son brevet de pilote et d'observateur en avion et en ballon. Il est affecté à Chartres en février 1930 (*JO du 25 février*).

Le 4 septembre 1930, le journal « L'indépendant des Basses Pyrénées » annonce en première page l'arrivée triomphale à New-York des aviateurs français Costes et Bellonte sur leur Breguet « Point d'Interrogation », premier avion et son équipage à avoir vaincu les vents contraires de l'Atlantique Nord par un vol direct dans le sens Europe-États-Unis, trois ans après la première traversée historique de Charles Lingbergh dans l'autre sens.

Dans ce même journal en page 3 ont apprend qu'à Biarritz ont été publiés les bans du mariage de « Georges Antoine Joseph **GOUMIN**, [sous-lieutenant au 22^{ème} RA de Chartres](#), avec Pervenche Rose Francine Hélène **FRANC** ».

Georges **Goumin** n'est donc pas resté très longtemps à Chartres, puisqu'après avoir reçu ses galons de lieutenant le 1^{er} octobre 1931 (*JO du 23 septembre*), il est muté en février 1932 au 39^{ème} Régiment d'Aviation du Levant où il passera huit ans.

Promu capitaine en 1936, il est ensuite affecté comme commandant du groupe d'instruction à l'Ecole de radionavigants de Saint-Jean d'Angély en juillet 1939.

Volontaire pour une formation aérienne combattante dès la déclaration de guerre de septembre 1939, il est maintenu au commandement d'un groupe d'instruction de l'Ecole malgré des demandes répétées.

Le 19 juin 1940, refusant l'armistice annoncé par le maréchal Pétain, Georges **Goumin** décide de gagner l'Angleterre avec une vingtaine de ses sous-officiers volontaires et son épouse (*1907/1982, elle se fera dorénavant appeler « Mireille »*). Ils s'évadent de France de Saint-Jean-d'Angély dans un Farman 222 quadrimoteur piloté par les adjudants-chefs Denis et Speich, tous maintenant « déserteurs ».

[Germaine l'Herbier Montagnon](#) dans son superbe ouvrage [« Cap sans Retour »](#), que l'on peut lire entièrement sur ce site, a consacré son chapitre III (*trois pages*) à cette glorieuse équipée ; « **Goumin** », cité plusieurs fois, fait partie des aviateurs dont la photo est publiée à la fin de l'ouvrage.

Arrivé en Angleterre, il s'engage dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Il compte alors 3 000 heures de vol dont plusieurs centaines de nuit.

Après un stationnement sur la base de Saint Athan, il prend part, sur le *Pennland*, à l'expédition de Dakar en septembre 1940.

Il remplit ensuite deux missions de bombardement sur Libreville et Lambaréné lors des opérations de ralliement du Gabon au début du mois de novembre avant d'être nommé commandant du Détachement permanent des Avions de Commandement de Brazzaville.

Promu commandant le 1er janvier 1941, Georges **Goumin** entraîne, à Brazzaville puis à Takoradi en Gold Coast, les équipages nécessaires à la constitution d'une escadrille sur *Glenn-Martin*, le Groupe de Bombardement n° 2 (GB 2). Il fait alors la preuve de ses remarquables qualités d'instructeur.

Début mai 1941, l'unité, rattachée au *24 Squadron de la South Africa Air Force*, part pour l'Egypte puis pour la Palestine. Avec son escadrille Georges **Goumin** effectue trois missions de largage de tracts sur la Syrie avant le début des opérations militaires. Au cours de la seconde mission, le 16 mai, son appareil est criblé de balles et deux membres de l'équipage sont blessés.

Le 19 mai, un des officiers de l'escadrille déserte le groupe pour se rendre aux autorités de Vichy en Syrie, le commandant **Goumin** se porte alors volontaire pour une mission "de rachat", afin de garder la confiance des Britanniques. Il obtient du général Wavell de participer à une opération extrêmement risquée de ravitaillement et d'évacuation des troupes alliées qui quittent la Grèce.

Le 26 mai 1941, un *Glenn-Martin* de l'escadrille piloté par Georges **Goumin** décolle du Caire pour prendre part à une opération en vol rasant au-dessus de la Crète ayant pour but de ravitailler en médicaments et en munitions les derniers éléments des troupes néo-zélandaises encerclées sur le terrain de Retimo et d'attaquer ensuite l'aérodrome de Maleme. La position est puissamment défendue mais le commandant **Goumin** avec son équipage (lieutenant Courcot, sergent Lefèvre et adjudant Marteau) parvient néanmoins à larguer à l'emplacement prévu les médicaments. La mission se poursuit et le *Glenn-Martin* mitraille la plage de Maleme une première fois. Au deuxième passage, le commandant **Goumin** est mortellement atteint en vol par un tir de la DCA allemande mais il trouve la force de poser son appareil en flammes entre les collines, sauvant ainsi la vie à son équipage.

Georges **Goumin** a été inhumé en Crète. En août 1946, son corps a été ramené en France pour être enterré après une cérémonie aux Invalides, dans sa ville natale d'Orange.

- *Chevalier de la Légion d'Honneur*
 - *Compagnon de la Libération - décret du 30 mai 1944*
 - *Croix de Guerre 39/45 avec palme*
 - *Médaille de la Résistance avec rosette*
 - *Mérite Syrien*
 - *Ordre de Georges 1er (Grèce)*
-

Si cette page d'informations sur Georges **GOUMIN** figure sur ce site, ce n'est pas uniquement pour son passage de 18 mois à Chartres (1930/1931) : voir le lien plus haut « 22^{ème} RA de Chartres », toute l'Histoire de l'Aviation Militaire à Chartres entre les deux guerres.

Car figure également sur ce site [« toute l'histoire du Groupe de Chasse GC III/6 »](#), dans lequel est affecté en novembre 1943 [le lieutenant Marcelin LABAS](#) (lien vers la page qui lui est consacrée sur ce site).

Et tout s'explique en lisant ces informations sur Marcellin Labas : « Goumin » y est cité 6 fois. Le lieutenant Labas qui a eu un parcours militaire très particulier de juin 1940 1943 l'a côtoyé en effet plusieurs fois et s'est même retrouvé sous ses ordres du 9 février au 19 mai 1941...

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

Les trois pages suivantes sont la copie d'une biographie plus complète de Georges GOUMIN publiée en 2012 dans la revue « Le Piège » publiée par l'Association des Anciens Élèves de l'École de l'Air

Le commandant Goumin, Compagnon de la Libération

Hugues de Sacy (61 – Moulin)

Parmi les aviateurs Compagnons de la Libération, il en est de bien connus comme René Mouchotte, Henry Lafont, Jean Tulasne, Jean Maridor, Jacques Schloesing, François Fayolle, Max Guedj, pour n'en citer que quelques-uns. D'autres sont un peu tombés dans l'oubli. C'est le cas du commandant Goumin dont le franc-parler pourra en étonner certains quand il parle du général De Gaulle ou de Lionel de Marmier (récemment désigné parrain de la promotion 2010), en particulier.

Goumin a tenu un journal qui commence au moment de la défaite. C'est à partir de ce journal¹, mais aussi d'un certain nombre d'autres témoignages, qu'il est possible de retracer son parcours.

Jusqu'en 1940, il n'y a rien dans sa biographie de très particulier, sinon que, fils d'officier et confronté à l'âge de onze ans à la mort de son frère en Argonne en 1916, il éprouve très jeune le sens tragique du devoir. Il s'engage à 18 ans dans l'aéronautique militaire comme mécanicien. Admis à l'école militaire d'aéronautique et d'application de Versailles, il est nommé sous-lieutenant en 1929, quelques jours avant d'obtenir son brevet de pilote. Il passe huit ans au Levant avant de rejoindre en 1938 l'école des radionavigants de Saint-Jean-d'Angély. Cette affectation ne lui permet pas de prendre part aux combats de la Campagne de France et il en est frustré.

Aussi, en juin 1940, quand il entend le maréchal Pétain préconiser l'arrêt des combats, il ne peut s'y résoudre. Et c'est avec dix-huit autres aviateurs de toutes spécialités qu'il quitte Saint-Jean-d'Angély avec un *Farman 222* et rejoint l'Angleterre. Début juillet, il se trouve à Saint-Atham en Grande-Bretagne, avec environ 200 aviateurs français. Mais il ne suffit pas d'être en Angleterre pour reprendre aussitôt la lutte. Ces instructeurs et leurs élèves pilotes restaient à qualifier sur avion de combat pour les uns, à breveter et qualifier pour les autres.

La première rencontre avec de Gaulle, le 7 juillet, ne figure pas dans son journal. Nous en emprunterons le récit dans l'ouvrage de Jacques Soufflet², *Un étrange itinéraire*. Impatient de reprendre immédiatement le combat, Soufflet, qui se fait l'interprète de ses camarades, essaie de convaincre le Général de les laisser rejoindre les unités britanniques engagées. C'est là que le Général leur dit :

« Deux cents aviateurs sous notre uniforme seront plus utiles à la France que deux mille sous l'uniforme anglais. Au jour de la victoire, la France devra posséder des avions volant sous ses cocardes, des soldats combattant sous son uniforme. C'est à cette condition qu'elle sera vraiment présente. »

Il fait accepter cela aux aviateurs et le fait admettre à nos alliés.

Goumin, nommé commandant de l'une des premières escadrilles de la



Farman 222, par Paul Lengellé

France libre, celle des *Blenheim* du Groupe de combat n° 1, est de ceux qui participèrent dès lors à l'aventure africaine qui débuta par la malheureuse affaire de Dakar. Après cet échec, on ressent chez ces hommes du dépit qui se traduit dans le journal de Goumin par des commentaires sévères :

« L'aventure de Dakar a échoué. 20 aviateurs prisonniers, des morts, des blessés, perte de prestige de la légion De Gaulle et de la flotte anglaise ; tension accrue entre Vichy et Londres, représailles françaises (bombardement de 120 avions français sur Gibraltar). A priori, expédition mal organisée et mal conduite. Responsabilités??? »

À l'escale de Freetown, avant de poursuivre vers le Cameroun, des dissensions apparaissent, dans cette atmosphère d'échec, à la suite d'une banale affaire de repas avarié. Il écrit :

« Le Général est très mal entouré et ne s'aperçoit pas du mécontentement qui naît dans l'expédition. Mess et menus spéciaux pour les officiers et sous-officiers de l'État-major qui gagnent quatre schillings de plus que les combattants ; alimentation de la troupe qui laisse de plus en plus à dé-



Blenheim du GRB 1



Glenn Martin

sirer, responsabilité de l'échec de Dakar que tout le monde rejette sur le Général et son E-M., nominations abusives au grade supérieur et même franchissement de deux échelons en l'espace de quelques semaines, etc. Il est temps que le Général ait les yeux ouverts et que les troupes soient employées activement pour faire diversion. »

Puis c'est le Cameroun et la mise en œuvre de ce groupe de combat n°1 sous les ordres du lieutenant-colonel Lionel de Marmier. Le fait d'œuvrer pour une noble cause, n'empêche pas les problèmes de personnes. Nous découvrons le différend qui s'installe entre Goumin et Marmier, dont la personnalité est diversement appréciée. Citons Goumin :

« Le lieutenant-colonel de Marmier avait donné jusqu'alors des preuves de son incapacité militaire complète. Commandement dur, arbitraire, abus d'autorité envers les officiers, démagogie avec les hommes... »

Sur ce dernier point le témoignage d'un autre compagnon, Goussault, est éclairant¹ :

« Lionel de Marmier était un personnage assez extraordinaire, pas militaire le moins du monde. Quand il me demandait de rassembler l'escadrille, je mettais les gars en carré et au garde-à-vous. Marmier disait alors : « Approchez-vous les copains, les gars... »

De son côté, à la même époque, Jean de Pange porte le jugement suivant sur l'homme :

« Marmier est exactement l'homme qu'il faut pour la situation invraisemblable dans laquelle nous sommes à Douala. Il va du port au terrain, pique de grandes colères, engueule les uns et les autres, mais chacun l'admire et le travail avance. »

Homme de caractère, donc, et de Pange suggère que le départ prématuré de Marmier pour l'Égypte avant l'opération de Koufra n'y serait pas étranger. N'écrit-il pas :

« Deux hommes ayant des caractères aussi marqués que Leclerc et Marmier ne pouvaient pas collaborer en bonne entente à la même tâche. »

Goumin se voit ainsi écarté du Cameroun pour Brazzaville après avoir participé aux opérations de Libreville au cours desquelles il exécute sa première mission de guerre sur Blenheim le 30 octobre, avec le lieutenant Jacob, compagnon qui trouvera la mort le 9 novembre au cours des mêmes opérations.

Transformé sur Glenn Martin, il reçoit alors mission de former huit équipages sur ce type d'avion avant de les convoier sur Le Caire et poursuivre les combats au Moyen-Orient. Les équipages arrivent en ordre dispersé en raison de nombreuses avaries sur le trajet. Ce n'est qu'à la mi-mai que les premières missions ont lieu au cours de l'affaire de Syrie. Il n'en fera que quatre. Les 15, 16 et 19 mai ce seront des missions de reconnaissance avec lancers de tracts. C'est au cours de celle du 16 qu'il

essuie de nombreux tirs et qu'il doit se poser à Haïfa pour déposer deux de ses membres d'équipages blessés, dont l'adjudant-chef Cantès, autre compagnon, qui y laissa une jambe.

Le 19 mai, il note dans son journal :

« Le lieutenant Labas qui protestait parce qu'on le faisait combattre contre des Français part seul sur son Glenn pour une destination inconnue. Effet désastreux. »

Le 20 mai :

« Je fais un rapport pour signaler que nous sommes sans équipement, que certains pilotes ne veulent pas se battre contre les Français. »

21 mai :

« On retourne au Caire. »

22 mai :

« Je vois le général Catroux qui nous apprend que Labas s'est posé près de Kuneitra pour se mettre à la disposition des Vichystes ! »

23 mai :

« Départ pour Spandh. Arrivée désagréable en pleine nuit. Mal logés, sous la tente. »

24 mai :

« On apprend qu'il n'y a pas d'avions pour nous et que nous resterons sans rien faire un certain temps. Charmant. »

Son journal s'arrête là. Nous connaissons la suite des événements et le déroulement de sa dernière mission par le témoignage⁴ d'un membre de son équipage qui devait en réchapper, le sergent Lefèvre.

Le 26 mai en pleine nuit, Goumin réunit ses hommes et leur tient ce langage :

« Vous savez qu'un officier de l'escadrille vient de partir en Syrie avec un Glenn pour se rendre aux autorités de Vichy. Les Anglais n'ont plus confiance en nous et veulent reprendre nos avions ; voilà la situation et elle n'est pas brillante... »

Il enchaîne :

« J'ai vu le général Wawell cet après-midi et obtenu, non sans mal, son accord pour réaliser une mission "réparatrice". Il a été sport et, finalement, la Crète a été choisie car elle est pratiquement perdue pour les Anglais. La partie ne sera pas facile... Quels sont les volontaires ? »

Au vu du soulagement général et devant la multitude de bras qui se lèvent, le commandant Goumin ajoute :

1- Journal conservé au département Air du service historique de la Défense.

2- Jacques Soufflet fut ministre des Armées du gouvernement Chirac (1974-1975)

3- Revue *Icare* n° 166, page 116

4- Revue *Icare* n° 167, page 34

Le commandant Goumin, Compagnon de la Libération



SHD Air

Marmier en Libye
en 1942

À droite,
le général Wavell



DR

► « Évidemment ce sera moi le pilote, car je suis votre chef et le plus expérimenté de tous ; le lieutenant Courcot, l'adjudant Marteau et le sergent Lefèvre compléteront l'équipage. Décollage à 6h30. Au lit en vitesse... »

La mission consiste à parachuter des médicaments à des troupes encerclées, à exécuter une reconnaissance sur le port de la Cannée et éventuellement, et seulement si le carburant restant le permet, à attaquer une plage où sont concentrés des *Junker 52* qui amènent les troupes allemandes de Grèce.

C'est au cours de la troisième phase de la mission, l'attaque de la plage, que l'avion est touché, Goumin étant vraisemblablement atteint, car Lefèvre note que, sifflant depuis le début de la mission, Goumin s'arrête de le faire brutalement à ce moment-là. Ensuite c'est le crash sur la plage dont survivront trois des membres de l'équipage, sauf Goumin.

En guise de conclusion, on peut souligner simplement que ce journal ne nous apprend pas grand-chose sur les événements qui ont marqué cette période. Il est même parfois très lacunaire et nous laisse un peu sur

notre faim. Mais peut-on exiger d'un combattant d'être aussi un reporter de ses propres actions ? Il reste cependant qu'il nous livre des choses de la vie qui indiquent bien que si ces hommes avaient tous la même volonté de se battre, il n'en existait pas moins dans leurs groupes humains des tiraillements et des façons diverses de voir les choses. Qu'y a-t-il d'étonnant, d'ailleurs, que ces hommes aux caractères bien trempés, et il le fallait pour avoir fait ce qu'ils ont fait, se soient un peu frottés entre eux ? Cela pourrait entrer dans un champ d'études que d'essayer d'aller un peu plus loin dans le type de relations qui se sont alors établies. Mais n'y retrouverait-on pas tout simplement des clivages bien connus et qui ont toujours un tant soit peu existé : clivage entre l'officier d'active et l'officier de réserve qui pourrait expliquer les désaccords entre Marmier et Goumin, clivage entre les combattants et ceux des états-majors, pour ne reprendre que deux aspects soulignés par Goumin dans son journal ? La guerre ne fait pas disparaître tout cela, elle peut même parfois en exacerber certains côtés. ■

Le début des FAFL en Afrique

(source : www.france-libre.net)

Désireux d'associer ses forces aériennes encore embryonnaires au ralliement de l'Afrique occidentale (opération sur Dakar), de Gaulle fit hâter la création de deux unités indépendantes en Grande-Bretagne. La première fut mise sur pied à Odiham par le commandant Lionel de Marmier, le 29 août : officiellement appelée "Groupe mixte de combat n° 1" (GMC1), elle fut vite baptisée "Jam" ; il s'agissait d'un groupe mixte comprenant quatre escadrilles. L'échec devant Dakar eut pour conséquence de lancer Jam contre le Gabon. Entre-temps, une seconde escadrille, baptisée "Topic", avait été formée à Odiham. Commandée par le capitaine Jean Astier de Villatte et composée de six avions, elle quitte l'Angleterre à la mi-octobre 1940 pour être acheminée vers l'Afrique équatoriale, plus précisément sur le Tchad, premier grand territoire de l'empire à s'être rallié à la France Libre, menacé par une double offensive : italienne, venue de Tripolitaine, et vichyste, venue du Niger. À la fin de 1940, Jam et Topic fusionnent au sein du "Groupe réservé de bombardement n° 1" (GRB1), dont le commandement est confié à Astier de Villatte. Le nouveau groupe comprend deux escadrilles de six *Blenheim*, l'une à Douala, l'autre à Maïduguri (près de Fort-Lamy). Toutes deux vont participer à la préparation de l'offensive de la colonne Leclerc contre Koufra. Après plusieurs missions de reconnaissances photographiques réussies au-dessus de l'oasis, le GRB1 ne sera pas en mesure de détruire les installations italiennes. Après la chute de Koufra (1^{er} mars 1941), six appareils participèrent avec plus de succès aux opérations en Érythrée.

Par ailleurs, le capitaine Jacquier, avec des pilotes français engagés dans la *Royal Air Force*, constitue en Égypte, en juillet 1940, trois petites unités, la *Number one French Bomber Flight*, la *Number two French Fighter Flight* et la *Number three French Communication Flight*. Deux de ces escadrilles de combat ont été engagées dans des opérations contre l'Axe en Éthiopie. À la fin de 1940, la *French Bomber Flight 1* a été chargée de la protection du canal de Suez et de Tobrouk, assiégée par l'*Afrika Korps*. Jusqu'au printemps, les hommes de Jacquier effectueront plus de 160 missions destinées à refouler les *Stuka* qui menaçaient de détruire le port.

Formé à Brazzaville fin décembre 1940 avec du personnel présent en AEF et du personnel de l'ex GMC1 de Marmier, non intégré au GRB1, le Groupe de Bombardement n°2 fera son premier vol opérationnel sur la Syrie en mai 1941. Lors d'une mission, au-dessus de la Crète, de ravitaillement d'éléments néo-zélandais encerclés, le commandant Goumin est tué.

