



## LE PORTRAIT DU LUNDI

# Mémoires d'un baroudeur du ciel

Aujourd'hui retiré à Buschwiller, Jean-Marc Goeffert compte plus de 20 000 heures de vol. Du Biafra à l'Afghanistan, de l'Irak à l'Angola, du Soudan à l'Iran, il a vécu mille aventures, qu'il raconte dans un livre : « Requiem pour un cargo ».

Jean-Marc Goeffert commence ses mémoires, qui viennent de paraître aux éditions du Lys, avec son expérience de la guerre du Biafra et de la crise humanitaire qu'elle a engendrée à partir de 1968. Coordinateur de Médécins sans frontières à l'occasion de son conflit, Louis Schilly, qui a cru à un hasard chez le médecin de Hérouville, son village natal, lui avait dit : « Tu ne vas pas rester là sans raconter ce que tu as vécu ! »

### Chevalier du ciel au Biafra

Une fois lancé dans le récit de ses aventures, il a continué. « J'ai rempli des brevillons et des brevillons. Tout ce que j'ai vécu... » Au Biafra, Jean-Marc Goeffert a passé six mois au sein des équipes de pilotes qui ont assuré le pont aérien de la Croix-Rouge pour ravitailler les populations civiles en vivres et médicaments, sous la menace des troupes nigérianes, qui les soupçonnaient de transporter des armes. « Nous savions que les obus russes qui tombaient sur nous explosaient à 18 000 pieds. Nous pouissions donc nos DC6 à 23 000 pieds, et nous risquions naufrage... »

### « J'ai pris un obus dans mon volé gauche »

« Nous avions failli y passer, plusieurs fois. D'ailleurs, certains collègues sont morts, leur avion a été détruit. » Mais il était bien payé. « La compagnie Balair nous donnait le double d'un salaire, avec arme de réserve. En une nuit, on se faisait la peau mensuelle d'un ouvrage en Abaco. Le danger, on ne le voit plus... Il a donc disparu des magazines, jusqu'à la fin du Mig de fabrication russe. » Un jour, j'ai pris un obus dans mon volé gauche. S'il avait explosé, je ne serais plus là pour vous raconter mon histoire. »

### Des vols spéciaux pour la CIA

L'Albainien, lui, a accepté. Il a donc piloté un avion parti de Libé pour l'Iran. « Toutes les escadres nous ont été refusées ! Et même à la base, cela n'a pas été simple. Nous sommes restés trois jours avant de rentrer à vie. En prenant un moment ne pas nous reporter à la compagnie aérospatiale avec des DC7 depuis Bâle-Mulhouse. À la fin, j'ai volé sur les Boeing 707 de la Phoenix Airways, compagnie suisse à la vie éphémère, dont il connaissait un des directeurs. Il a volé deux ans pour elle, avant de rejoindre Singapour Airlines et de s'installer à Singapour avec sa femme et sa fille aînée, en 1974. Après cela, l'Albainien a signé avec plusieurs compagnies et transporté de nombreux passagers, restant dans le rang. Mais le Biafra le pour-



La vie de Jean-Marc Goeffert pourrit nourrir plusieurs romans d'aventure. Photo L'Alsace/Timothy Gauthier

« C'est ainsi qu'il a été « payé » pour devenir pilote de la Saint Lucia Airways. Une compagnie pas très orthodoxe, connue pour ses liens avec la CIA. C'est elle qui a été utilisée dans l'Iran Gate, au milieu des années 80, dans laquelle Jean-Marc Goeffert a joué un rôle. » Pour libérer des otages, le président Ronald Reagan a choisi de livrer aux militants iraniens ce qu'il y avait de mieux : un avion de ligne. « Plusieurs gouvernements européens ont refusé le transport aérien de cette cargaison sensible. » La France de Mitterrand a fini par donner son accord. Mais un membre de l'équipage du 707 qui devait faire la livraison a été tué. Trop dangereux ! »

« C'est ainsi qu'il a été « payé » pour devenir pilote de la Saint Lucia Airways. Une compagnie pas très orthodoxe, connue pour ses liens avec la CIA. C'est elle qui a été utilisée dans l'Iran Gate, au milieu des années 80, dans laquelle Jean-Marc Goeffert a joué un rôle. » Pour libérer des otages, le président Ronald Reagan a choisi de livrer aux militants iraniens ce qu'il y avait de mieux : un avion de ligne. « Plusieurs gouvernements européens ont refusé le transport aérien de cette cargaison sensible. » La France de Mitterrand a fini par donner son accord. Mais un membre de l'équipage du 707 qui devait faire la livraison a été tué. Trop dangereux ! »

« Je tenais les Français au courant de ce que je pensais, comme les Américains », explique Jean-Marc Goeffert. Il peut multiplier les anecdotes d'aventures sans plan de vol, de départ sans permission dans la tour de contrôle, d'arrivées avec « comité de bienvenue », comme ce jour où, à Lomé, au Togo, il s'est pris un copain saison, jusqu'à ce qu'il signale aux autorités qu'il connaissait le chef pilote de l'avion présidentiel. Après,

« politique contraire », sourit-il. Jean-Marc Goeffert a transporté des armes qui ont tué, partout dans le monde. Cela pèse-t-il sur sa conscience ? « Pas du tout. Si c'était tout ce que j'ai fait, cela aurait été un autre », lâche-t-il. Et d'enchaîner : « Dans les années 80, un de mes patrons a été Sarkis Soghomonyan. Un arménien, surnommé « le marchand de la mort », le plus grand trafiquant d'armes de la Guerre froide. Avec le frère de Sarkis, le pilote albainien a transporté les armes au Soudan. Il ne savait pas toujours ce qu'il avait dans sa soute. » Mais quand, à l'époque, on pilotait un 707 à destination de Bagdad, on savait que ce n'était pas pour livrer du sucre... »

« Je tenais les Français au courant de ce que je pensais, comme les Américains », explique Jean-Marc Goeffert. Il peut multiplier les anecdotes d'aventures sans plan de vol, de départ sans permission dans la tour de contrôle, d'arrivées avec « comité de bienvenue », comme ce jour où, à Lomé, au Togo, il s'est pris un copain saison, jusqu'à ce qu'il signale aux autorités qu'il connaissait le chef pilote de l'avion présidentiel. Après,

« Je tenais les Français au courant de ce que je pensais, comme les Américains », explique Jean-Marc Goeffert. Il peut multiplier les anecdotes d'aventures sans plan de vol, de départ sans permission dans la tour de contrôle, d'arrivées avec « comité de bienvenue », comme ce jour où, à Lomé, au Togo, il s'est pris un copain saison, jusqu'à ce qu'il signale aux autorités qu'il connaissait le chef pilote de l'avion présidentiel. Après,

### Cinq dates

- 5 mars 1959 : naissance à Hérouville.
- 1968 : premier vol, à bord d'un DC6.
- 26 juillet 1968 : premier vol pour le Biafra, dans le cadre du pont aérien de la Croix-Rouge pour ravitailler les populations civiles.
- Été 1995 : livraison d'explosifs à Tchétchénie à bord d'un avion de la Saint-Lucia Airways (pour la CIA), impliqué dans la fameuse affaire de l'Iran Gate.
- 31 juillet 2003 : le jour qui n'a pas eu lieu. « C'était l'anniversaire de ma copine, Laurence. Nous avions fait un vol par-dessus le Pacifique, d'Hawaï jusqu'aux Philippines, et nous sommes passés directement du 30 juillet au 21 août. »

### L'essentiel

Né juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale, Jean-Marc Goeffert a grandi tout près de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, d'où il regardait partir les DC4 et les Constellation. Tout petit déjà, il a voulu être pilote. Il a réalisé son rêve. Aujourd'hui retiré à Buschwiller, âgé de près de 60 ans, il raconte sa vie pleine d'aventures dans Requiem pour un cargo : recueil de souvenirs d'un pilote, paru aux éditions du Lys.

### Côté cœur

Votre lieu préféré en Alsace : « Le Rhin à la hauteur de Kembs. Je m'y baigne depuis tout petit, et l'an dernier encore, j'ai failli m'y noyer. Je suis, c'est interdit, mais je ne me suis jamais osé prendre ! » Ce qui symbolise l'Alsace : « C'est le dialecte. C'est ma langue maternelle. Et c'est ainsi que j'ai renoncé à ma carrière de pilote dans l'Armée de l'Air. À force de me faire traiter de Boche. » Si l'Alsace était un personnage : « Un de ces Alsaciens glorieux en Amérique. Un Jacques des nôtres est parti à la base. » Ce qu'il faudrait changer en Alsace : « Rien. J'ai moi-même failli m'installer en Arizona. Mais j'en suis revenu. L'Alsace, il n'y a rien de mieux. »



Régulièrement, Jean-Marc Goeffert a dû faire des réparations de fortune sur un moteur.



Jean-Marc Goeffert a notamment piloté cet avion de Saint-Lucia Airways, compagnie qui appartenait à la CIA.



Sur l'aéroport de Bagram, en Afghanistan, avec des combattants du commandant Massoud, le « Lion du Panshir ». ©