

CHARLES DEMOULIN



**MES
OISEAUX
DE FEUX**

Une biographie par Joseph Deleuse

CHARLES DEMOULIN

Charles Demoulin est né à Wavre en 1920.

Déjà depuis l'âge de 6 ans, il rêve d'être aviateur, une vocation encouragée par les exploits de Lindbergh traversant l'Atlantique et ceux d'un certain Thieffry, le héros de la première liaison Belgique-Congo.

En 1939, l'École militaire engage les volontaires « majeurs » ce qui n'est pas le cas de Charles Demoulin.

Qu'à cela ne tienne! Le jeune Charles va falsifier la demande d'autorisation du papa car il a très envie d'être élève pilote à la 82e promotion.

Le 10 mai 40, Charles décide de prendre la moto et le revolver 6,35 de son père et fonce à la rencontre des anglais pendant que ses parents évacuent vers le sud de la France, comme de nombreux Belges.

Le fougueux Charles glissera avec sa moto et se fracturera le coude droit, sera opéré à l'Hôpital St Pierre et évacué vers la côte juste avant l'arrivée des allemands à Bruxelles.

Il embarquera à Ostende sur un bateau français revenant de Narvik et arrivera tant bien que mal à Dunkerque puis enfin à Folkestone. Il sera pris en charge par des infirmières anglaises. Envoyé à Birmingham dans un hôpital spécialisé, il sera réopéré plusieurs fois, recevra une prothèse qui théoriquement devait le condamner à garder un bras raide toute la vie. Charles passera trois longs mois à Birmingham en essayant d'accepter son handicap et surtout en revoyant à la baisse ses rêves de pilote d'aviation.

Sa ténacité et un peu la chance, il faut en convenir, vont l'amener à se faire reconnaître comme pilote belge en premier lieu (ce qu'il n'était pas tout à fait), puis comme volontaire au Ministère de l'Air Anglais.

Bien que handicapé du coude droit, mais le cachant habilement, et avec la complicité du médecin britannique, il reçut les papiers pour entrer à la RAF !

Pilote à la RAF

Affublé du matricule 134-769 et d'un uniforme bleu à bande blanche, particulier aux élèves officiers, il rejoint l'école d'entraînement initial à Torquay et après 10 semaines de cours en sort deuxième de sa promotion.

L'été 42 le retrouve élève-pilote à l'école élémentaire d'entraînement au pilotage.

Charles Demoulin, par sa ténacité et son courage, est en quelque sorte un pilote hors normes.

Poursuivant sa formation à Cranwell, les heures de vol s'accumulent dans son log book (carnet de vol). Il reçoit ses ailes à l'automne 1942. Maurice Van Neste et Charles Demoulin sont les 2 seuls à être nommés officiers.



Le baptême du feu

Il se fera sur un Typhoon.



Le Typhoon a été produit en 3.317 exemplaires au cours de la guerre 40-45 par la firme Hawker.

C'est un monomoteur de chasse de 2.400 chevaux. Ce n'est qu'en 42 qu'il a été mis en opérations au squadron 609 et révèle des défauts : rupture d'empennage et d'ailerons, mais il s'avère très supérieur au FW 190 à basse altitude.



Il peut être équipé de deux bombes de cinq cents livres et de deux réservoirs supplémentaires lui donnant une autonomie de trois heures.

Pour les besoins du débarquement en Normandie, il pourra être muni de huit roquettes de soixante livres, outre les quatre canons de 20 mm. Son poids en charge atteint sept tonnes.

La première sortie de Charles ne fut pas un exploit. Une petite bataille navale se déroulait entre une flottille de vedettes rapides britanniques et des E-boats (patrouilleurs allemands) basés à Calais et Dunkerque. Huit Typhoons furent appelés à la rescousse. Un de ses camarades ne pouvant décoller, il fut autorisé à le remplacer au pied levé. Il se tint prudemment en huitième position en essayant d'imiter les aviateurs chevronnés. Il s'enmêla dans les commandes, passa dangereusement dans la zone de tir de la Flak allemande de Boulogne et rata un E-boat en n'ajustant pas son tir car tout allait trop vite. Sa première mission était une catastrophe mais il ne lui en fut pas tenu rigueur puisque, grâce aux sept autres pilotes, la mission fut parfaitement réussie : deux E-boats coulés et deux autres incendiés. Le commandant lui adressa un « *O.K. Charlie, now you know what's all about! Good show* ».

Dès le lendemain, son nom était inscrit au tableau des missions. Il était pilote de la RAF à part entière.

Ce sera le début de plus de deux cent cinquante missions de guerre aux commandes du plus redoutable avion d'assaut du dernier conflit mondial.

Son palmarès est impressionnant : plus de quarante Panzers détruits, transports incendiés, quatre navires coulés, rampes de V1 détruites, victoires en combat aérien sur des Focke-Wulf FW 190, Junkers 188 et Messerschmitt Bf 110.



Charles Demoulin va connaître en plus de ses missions de guerre des aventures dangereuses qui se termineront bien grâce à une chance hors du commun. Il sera abattu six fois par la Flak, fait prisonnier et interrogé par la Gestapo à Arnhem, il restera muet et se comportera en officier courageux. Il sera transféré dans un Stalagluft d'où il s'évadera pour rejoindre les lignes soviétiques sur l'Oder.

A partir de là, les choses iront assez vite et il rejoindra Wavre 2191 jours après les premiers coups de canon du début de la seconde guerre mondiale.

En 1982, Charles Demoulin décide d'écrire son histoire peu ordinaire. Il s'agit du livre : « *Mes Oiseaux de Feux* » édité chez Julliard.

Le document est admirablement écrit et les anecdotes y sont racontées avec talent.

Charles Demoulin est resté modeste dans la rédaction de ses nombreux exploits qui lui ont valu des distinctions aussi bien en Angleterre (Distinguished Flying Cross) qu'en France et en Belgique (Croix de guerre avec 5 citations, médaille de la reconnaissance de la France libérée, Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec palme, Officier de l'Ordre de Léopold...).

Joseph Deleuse

