

Un jour à...

...Malte

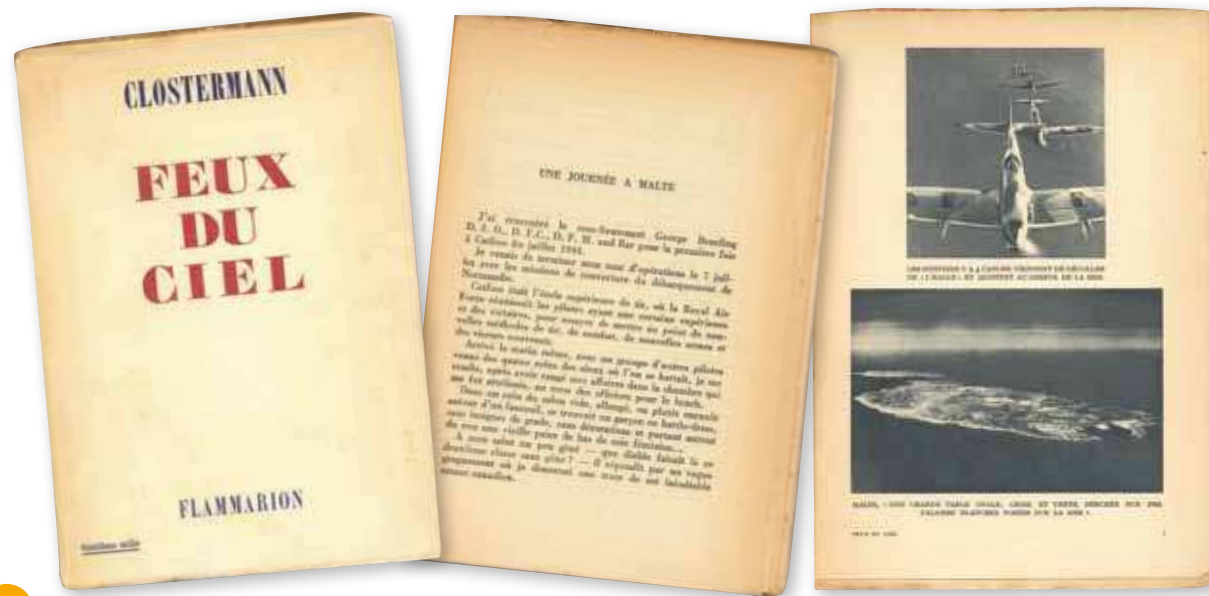


Avril 2011. L'atterrissage brutal du 737 de Ryan-Air me tire de ma torpeur. Nous sommes posés sur l'aéroport international de Malte, au cœur de la Méditerranée. Un *stewart* aux allures de présentateur de jeux TV nous hurle encore quelques consignes inutiles tandis que je

ferme la vieille édition de *Feux du ciel* que je relisais depuis mon départ de Marseille. Dans son récit « *un jour à Malte* », Pierre Clostermann retrace la première journée du sous-lieutenant Georges Beurling dit *Screwball* (la toupie, pour son caractère versatile) en juin 1942, en pleine bataille de Malte.

Dogfight Rebel

Beurling hantait les terrains d'aviation depuis son enfance et avait économisé chaque dollar pour apprendre à voler. Rejeté par la RCAF canadienne pour manque d'études secondaires, il avait rejoint l'Angleterre en guerre comme soutier dans un cargo chilien. A sa deuxième tentative, la RAF avait fini par l'accepter dans ses rangs. Après deux victoires au-dessus de la Manche, Beurling rejoint Malte, le *fighter's paradise* rêvé, où les chances de victoires, démultipliées par les attaques incessantes, étaient aussi nombreuses que les opportunités d'y laisser sa vie. Bombardés quotidiennement, affamés par le blocus, affaiblis par les fièvres et la dysenterie, les pilotes du *Squadron 249* de la RAF se battaient à un contre dix pour ce minuscule



affichait en permanence une supériorité désinvolte. Il était devenu une légende, celle du *Faucon de Malte*.

« Isn't she beautiful ? »

Nous avons eu envie, ma fiancée et moi, de partir une journée sur les traces de ce pilote peu ordinaire. La première escale sera consacrée au modeste musée de l'aviation de Malte sur le site de l'ancienne base RAF de Takali, au centre de l'île. Les pistes plantées d'arbres ont été transformées en parc familial, tout près d'une vingtaine de baraquements en demi-cylindres, vestiges du passé qui ont gardé leur strict alignement militaire. Leur absence totale d'isolation devait garantir aux militaires de Sa Gracieuse Majesté des hivers glacials et des étés de fournaise... Ils ont été pour la plupart restaurés et transformés en ateliers d'artisans. Le Malta Aviation Museum est presque désert. Il expose principalement des machines british, *of course*... Gloster *Meteor*, Hawker *Seahawk*

et De Havilland *Vampire*. Le fond du musée regorge de fuselages éventrés, de débris exhumés de la Méditerranée, de blocs moteurs rouillés et d'hélices corrodées. Ces réserves hétéroclites ont le charme d'une remise oubliée, et ce désordre poussiéreux, à mi-chemin entre la caverne d'Ali-Baba et le parc à ferraille, exerce sur moi une étrange fascination. Dehors, deux grands hangars abritent un DC-3 *Dakota* et un *Spitfire* Mk IX. Ce dernier est un vieux guerrier : arrivé en caisses à Gibraltar en janvier 1943, c'est un vétéran de l'opération *Torch* en Afrique du Nord, de la conquête de la Sicile puis de l'Italie. Revenu à Malte comme appareil de reconnaissance météo, il est partiellement détruit au sol par une tempête et finira exposé comme avion « pot de fleurs » durant plusieurs décennies avant une patiente restauration. Il partage son grand abri avec une vieille moto BSA superbement restaurée et un fagot d'ailes en bois qui ont appartenu un jour à un *Swordfish*. Au-dessus, les tôles de la toiture com-



La côte nord de l'île de Gozo



Sur la côte ouest île de Malte

mencent à se dilater sous un soleil de plomb en émettant des claquements secs, comme de lointains tirs de DCA. En partant, nous croisons un groupe de très vieux gentlemen. Chacun porte un grand écusson de *Squadron* cousu sur son blazer. L'un d'eux s'attarde devant le *Spitfire* immobile dans la pénombre étouffante du hangar. Tandis que je passe près de lui, il tourne ses yeux bleus délavés vers moi et me lance en souriant : « *Isn't she beautiful* » ? Hé oui, les Anglais disent « *elle* » pour un avion, et à contempler les lignes gracieuses et sauvages du *Spit*, je me dis qu'ils ont diablement raison.

« **Une grande table ovale** »

Une journée à Malte n'aurait pas été possible sans tenter de voir les contours de l'île tels que Beurling les avait vus depuis son cockpit. Nous prenons la route de l'aéroport où nous attend Kevin Sant, le chef-pilote de Malta Wings, la principale école de pilotage locale. Une brise de mer humide souffle du sud et balance doucement les Cessna parqués près de bâtiments vétustes. Après les clearances d'usage nous nous alignons et décollons piste 13 et virons vers La Valette, distante de trois nautiques seulement. Nous survolons Grand-Harbour, théâtre des bombardements allemands et de dizaines de combat aériens. Je songe que ses fonds marins doivent encore être jonchés de débris des Ju-87 et de Me-109 pulvérisés. Nous poursuivons le vol à 1 000 pieds, puis à 500 pour suivre la côte. De grandes baies et des criques profondes défilent sous nos ailes, la saison estivale n'a pas vraiment commencé et les plages sont vierges de touristes. Malte regorge de trésors historiques, mis en valeur par une population ouverte et chaleureuse, mais certaines concentrations d'hôtels et de béton gâchent hélas par endroit cruellement le bord de mer. Il reste pourtant

des portions de côte désertiques qui plongent dans une eau claire et profonde. Le tour de l'archipel ne représente qu'une soixantaine de nautiques, et nous découvrons sur la côte nord de Gozo la petite plage préservée de San Blas où nous irons nous baigner demain dans une eau encore glacée. En doublant le cap nord-ouest de l'archipel, les mots de Pierre Clostermann me viennent spontanément à l'esprit. « *Malte, une grande table ovale, grise et verte, perchée sur des falaises blanches posée sur la mer* ». Je me surprends à penser, tout en remontant à 1 000 pieds, pour éviter les turbulences, que Beurling a sans doute longé les mêmes crêtes blanches autour desquelles s'envolent des nuées de mouettes. En approche sur le terrain international, l'ATC nous annonce que nous sommes numéro 2 pour la finale piste 05 derrière un Cessna passant la côte. Nous annonçons le visuel sur le trafic, puis tandis que nous virons loin derrière lui pour intercepter l'axe, un deuxième appareil surgit sous notre aile droite : je *breake* assez violemment à gauche, pleins gaz, nous sommes accrochés à l'hélice qui brasse l'air humide. Un autre Cessna sorti de nulle part nous file sous le nez : tout compte fait nous étions numéro trois et la journée a failli mal finir ! Nous nous expliquerons avec la tour plus tard, une fois posés. Nous nous écartons pour revenir sur l'axe en faisant une large orbite qui nous fait survoler l'ancienne piste RAF d'Hal-Far, à présent abandonnée et transformée en triste zone indus-



trielle. Hal Far, le terrain de Beurling... Des nuages bas arrivent très vite de l'est et masqueront bientôt le sol, nous virons une dernière fois dans le ciel de Malte comme un geste d'adieu. Totalisant 31 victoires confirmées, abattu quatre fois, survivant du crash d'un B-24, abattu encore comme instructeur en Angleterre, Beurling paraissait immortel. La fin de la guerre a pourtant marqué pour lui la rupture douloureuse avec l'action et les flots d'adrénaline des combats. Beurling ne put décrocher, et continua de voler comme mercenaire en convoyant au mépris du risque des appareils à bout de souffle vers le nouvel état d'Israël. C'est dans l'un d'eux qu'il trouva la mort en mai 1948 lors d'une panne moteur, ou d'un sabotage, au décollage de Rome. Ainsi disparut Georges Beurling, *DSO, DFC, DFM and bar*, chasseur et aventurier compulsif : au milieu d'un champ de blé, dans un grand brasier qui illumina une dernière fois le ciel.

Serge BOICHOT, photos de l'auteur, illustrations via l'auteur

À relire dans *Aviasport* de juin 2009, l'article *Les passionnés de Malte* de Thierry Grun consacré à l'ULM sur l'île et aux conservateurs du Malta Aviation Museum.

