

It's a long way to...Malta

Philippe Ducros (56 – Le Cong)

Dans ce récit consacré au convoiage des renforts vers Malte, on trouvera seulement quelques rappels en anglais d'images vécues, mais on ne peut que recommander la lecture du deuxième ouvrage de souvenirs écrit dans la langue originale.

Winston Churchill, *Le sang et les larmes*, et la RAF venaient de remporter un premier affrontement avec la Luftwaffe: *Never was owed by so many to so few!* Peu savaient qu'une autre bataille aérienne allait se dérouler au-dessus de Malte à partir de 1941. Également titanique, plus longue certainement, dix-huit mois. En dépendrait le succès ou l'échec de Rommel, génie tactique en butte comme on l'ignore trop souvent aux problèmes d'approvisionnement. Seul le général de Gaulle, héros prométhéen, pouvait assurer « L'intendance suivra ». On ne lui fera pas l'injure de dire que celle de l'U.S. Army l'avait précédé.

La RAF était soumise à d'identiques impératifs. Pour les avoir négligés, elle ne disposait à Malte que de trois *Gladiator* démodés baptisés *Faith*, *Hope* et *Charity*. Il fallut convoier des appareils depuis Gibraltar. Les *Hurricane* d'abord, puis des *Spitfire*, le modèle *Mark V* dont le *Fighter Command* ne voulait pas en Angleterre, pourvu d'un filtre disgracieux mais indispensable qui défigurait le nez de cette version « maltaise », sans lui donner l'impressionnante gueule de requin du *P 40*.

Les livres de souvenirs de la guerre aérienne consacrent souvent une part prépondérante à la description des opérations et à l'action du pilote de monoplace ou des équipages. C'est oublier le rôle capital de la mise en place des moyens. Il existe deux récits particulièrement vivants de l'acheminement de ces renforts dont la caractéristique commune était de décoller d'un porte-avions leur procurant une allonge supplémentaire, mais n'osant pas s'aventurer trop loin en Méditerranée par crainte, fondée, de la menace sous-marine et aérienne.

Beaucoup de nos camarades connaissent celui de Clostermann, « Une journée à Malte », publié dans « Feux du Ciel ».

... L'Eagle escorté seulement par deux torpilleurs force la vitesse en route vers Malte... Les pilotes ont quand même l'estomac un peu serré – aucun d'entre eux n'a encore décollé d'un porte-avions. Tandis qu'ils s'attachent, les mécaniciens finissent de loger leurs maigres bagages dans les casiers à munitions des mitrailleuses... A 6 h 05, le premier Spitfire décolle (...) le chef de pont fait signe à Beurling¹ de partir.

... Son tour est venu, et, un peu crispé, il ouvre lentement les gaz en te-



Photo de l'auteur

nant les freins serrés. Dès que la queue remonte et que le Spit s'ébroue comme un cheval bridé, il lâche tout. Tiré par ses quinze cents chevaux, l'avion roule à peine et, aidé par le vent en plus des vingt nœuds du navire, il décolle franchement... Les trente-deux avions s'éloignent, cap à l'est pour les longues deux cent quarante minutes de vol qui les amèneront à Malte. La mer est toute bleue, sans une ride – la ligne violette des côtes de Tunisie à droite – et là-bas à gauche, sous le front d'orage qui prend forme, c'est la Sicile avec ses quatre aérodromes bourrés de Messerschmitt.

Naturellement Beurling atterrit à Malte, ce paradis des chasseurs, pendant un sévère bombardement. Dès qu'il est au sol, les mécaniciens s'emparent de son avion, refont le plein d'essence et dispersent sans ménagement ses maigres bagages pour remplir les casiers de bandes de mitrailleuses. (...) *Hurry-up! Hurry-up!* Aussitôt remplacé par un autre pilote, le nouvel arrivant terminerait la matinée dans un cratère pour échapper aux explosions.

Un autre de ces convoies, qui cette fois aurait pu se terminer en catastrophe, est raconté par le Wing Co T.F. Neil dans un livre de souvenirs, *Onward to Malta*². Pour qui est passé par l'aéroport de La Valette, mieux que s'il eût été signalé par un gyrophare, ce livre sort du lot grâce à un *Hurricane* en très gros plan se détachant sur l'ocre pâle des îles, à peine oblitérées par de rares cumulus et prolongées en haut par une tranche de bleu.

Dans une langue superbe, l'auteur en décrit les épisodes, non seulement sous leurs aspects factuels, mais sans rien ignorer des rapports humains et de ces petites misères auxquelles, singulièrement, l'aviateur le plus solide a été un jour confronté; ainsi d'inoubliables frottements entre aviateurs et marins appelés à s'approprier sur un terrain qui n'était pas neutre.





Photos DR



Cockpit du Spitfire.

Spitfire Mark V en vol.

« La mer se levait lentement et se renversait avec une terrible et implacable intensité et le *Furious* craquait et grognait comme un galion du XVI^e siècle... Se soulevant, se cabrant, bousculant les vagues sur leur route, les destroyers semblaient passer la plupart du temps sous la surface de l'eau... La marine, décidai-je, était une organisation brutale, les officiers admonestaient l'équipage dans les termes les plus grossiers et chacun cognait ou faisait grand bruit au milieu d'un flot permanent de sifflements et d'un bavardage incompréhensible sortant du Tannoy. » Qu'un marin se rassure, le ton du livre serait plus amical (*friendly*) après l'embarquement à Gibraltar sur l'*Ark Royal*.

Plus encore banalement humain, même si c'est difficile à imaginer puis admettre par qui ne s'est jamais trouvé aux commandes d'un chasseur monoplace, l'auteur raconte l'histoire de son décollage du porte-avions vers Malte, en leader de dix de ses camarades.

A l'aube, sous un ciel méditerranéen, tout ce qu'on voudra sauf bleu (*anything but blue*), il décolla le dernier, les casiers à munitions remplis de ses affaires personnelles. S'il avait rencontré l'ennemi en route, il aurait pu lui dispenser une giclée de dentifrice Mc Lean (*a quick squirt of McLean's toothpaste*) de ses huit mitrailleuses, suivie par quelques tubes de l'atroce chocolat (*lifebuoy soap*) des bouées de sauvetage ! Il devait être suivi par un *Fulmar*, avion biplace dont le navigateur veillerait au bon cap. Tandis qu'il changeait de main pour relever à droite le levier du train d'atterrissage il ressentit une explosion... « comme si un sac de papier avait explosé tout près de mon oreille gauche (*as though a paper bag had been exploded in my left ear*) ». L'aile gauche s'enfonçant brutalement, altitude 50 pieds, il tenta de reprendre les commandes tandis que ses documents de navigation normalement rangés sur le côté gauche du collimateur s'envolaient... « Je fus assailli par une rafale de missiles blancs. Les documents où j'avais écrit ma navigation et que j'avais involontairement relâchés en me précipitant sur les gaz passèrent en coup de vent derrière ma tête pour disparaître dans le grand vide du dessous, et avec un emballement déconcertant les cartes et les autres papiers que j'avais si adroitement glissés dans la crevasse du pare-brise furent aspirés de leur cachette pour s'enrouler brièvement autour de ma tête avant d'être emportés dans le sillage. » Pensant avoir perdu un réservoir supplémentaire, il s'aperçut qu'en réalité c'était le panneau de fermeture des munitions qui s'était brutalement ouvert à 45 degrés et constituait de surcroît un aérofrein inédit. L'avion restant difficilement contrôlable, il en oublia les cartes... « Au diable, qu'elles nagent ! (*To hell with them, they could swim!*) »

Au moment où il commençait à se relaxer, malgré un nécessaire et constant effort qui procurait des crampes pour compenser la dissymétrie du vol, il vit disparaître le *Fulmar* accompagnateur. « Un moment là, un autre ailleurs (*One moment it was there, the next it wasn't! Gone!*) ». Brisant le silence radio, il contacta le *deputy leader* pour lui demander s'il pouvait prendre la responsabilité de la patrouille. La réponse fut prompte et implacablement succincte (*His reply was prompt and devastatingly succinct*): c'était Non ! « J'appelai alors toute la formation : y avait-il quelqu'un capable de nous emmener à Malte ? Silence ! Pas un mot ! Toutes les radios devinrent soudainement hors service ! (*unserviceable*) ». Impensable ? Il fallait tenir compte de l'inexpérience de pilotes à peine brevetés.

Ah, la solitude du chef ! Muets mais fidèles, les dix avions suivaient leur leader quelles que fussent ses manœuvres. Pour l'instant, il se posait maintes questions. Revenir sur le porte-avions ? Il serait difficile d'atterrir sans crosse d'appointage et impossible de parquer tous les avions. Se dérouter sur Gibraltar sans cartes en se guidant sur les côtes de l'Afrique ? Trop loin, avec une grosse incertitude concernant l'autonomie... une question d'un ou deux gallons à l'arrivée en plus... ou en « moins » ! Se diriger vers l'Algérie sous contrôle de Vichy était hors de question ! Continuer vers l'est avec de bonnes « chances » de manquer Malte et de terminer en panne sèche dans la Méditerranée ?

L'histoire allait procurer un répit. Un autre *Fulmar* avait décollé et finirait par conduire l'infortunée patrouille à destination : « Alors le *Fulmar* battit des ailes amicalement... Jetant un coup d'œil au compas je vis que nous étions à nouveau grosso modo au cap Est... non sans quelques angoisses supplémentaires concernant l'épuisement des réservoirs... Toujours et encore, interminablement. La Méditerranée ne pouvait être si grande ! » (*On and on. Interminably. The Mediterranean couldn't be this big!*)

Naturellement, l'arrivée se ferait également pendant un bombardement, ce qui n'était plus désormais qu'un léger inconvénient. ■

1- Beurling était un pilote de chasse rencontré à Catfoss, l'école supérieure de tir de la RAF, avec qui l'auteur avait beaucoup sympathisé. Surnommé « Screwball » par les amis, il était titulaire de 26 victoires, principalement à Malte. Il se tua à Rome en 1948 sur un vieil avion de surplus bourré de munitions destinées à Israël.

2- *Onward to Malta*. Du Wing commander T.F. Neil, 255p au format 11x18 cm, 9 €. *Miller distributors Malta [Anglais]*. On trouve ce livre, et quelques autres aussi bien à l'aéroport de La Valette que dans la boutique de la cathédrale ! Également sur Internet mais moins aisément disponible.