

1921  
1948

# GEORGE «SCREWBALL» BEURLING

BORN TO KILL!\*

Par Yannis Kadari

« Je donnerais dix ans de ma vie pour revivre les six mois que j'ai vécu à Malte en 1942. La nourriture était infecte, on nous bombardait tous les jours, mais la météo était parfaite et le ciel regorgeait d'Allemands. Me battre dans le ciel, c'est la seule chose que je sache bien faire ; c'est aussi la seule que j'ai vraiment adoré faire ! »

George Beurling, 15 mai 1948 <sup>11</sup>, dans les colonnes du magazine canadien *Maclean's*.

\* Né pour tuer.



George Frederick Beurling voit le jour à Verdun, près de Montréal, au Québec, le 6 décembre 1921. Il est le troisième d'une fratrie de cinq enfants. Le père, un Suédois [2] ayant immigré au Canada au tournant du siècle, travaille pour le compte de la société américaine

Claude Neon Light qui commercialise les célèbres tubes éponymes. C'est un travail honnête qui permet de nourrir décentement sa famille, mais les Beurling ne roulent pas sur l'or, et les fins de mois sont souvent compliquées. En outre, les tournées commerciales sont longues, et le père est souvent absent, car sur les routes.

La mère, Hetty, est de descendance britannique. Femme au foyer, elle éduque ses trois fils et ses deux filles dans une foi quasi despotique et une soumission totale à dieu. À vrai dire, la vie chez les Beurling est régie par la stricte application des préceptes issus de « l'Assemblée des Frères de Plymouth » : un mouvement évangélique pas vraiment réputé pour sa gaieté et qui pourrait être comparé aux Amish... le « folklore » en moins, c'est dire ! Entre deux oraisons ou des leçons de piano – Hetty Beurling rêve de voir son enfant devenir organiste dans une église ou pasteur –, les loisirs du petit George se limitent à jouer dans les collines boisées des alentours, ainsi qu'à quelques séances de cinéma, auxquelles il assiste en cachette avec David, le plus dégourdi de ses cousins. En grandissant, George ajoutera un vice supplémentaire à sa vie de jeune pêcheur en s'adonnant à la lecture boulimique de *Comics*, là encore secrètement fournis par son complice, le jeune David.

## LE VIRUS DE L'AVIATION

Mais c'est à l'âge de neuf ans que le garçonnet commence à transgresser les interdits et à se dévergondier, lorsqu'il prend l'habitude de se poster au bout de la piste du petit aérodrome de Lasalle Road. Le terrain, qui n'est qu'à cinq kilomètres de la maison familiale, est exploité par un modeste aéro-club. Pour George, le choc est cependant immédiat : « La première fois que j'ai vu un Tiger Moth disparaître au-delà du Saint-Laurent, j'ai su que j'allais devenir pilote. Voler était devenu une nécessité ! » C'est ainsi que George passera des journées entières, allongé dans les herbes hautes, en culottes courtes, en se délectant du va-et-vient des avions.

À la maison, l'enfant semble avoir du mal à se concentrer sur ses corvées et ses leçons, ce qui lui vaut de sévères réprimandes maternelles. Dès qu'il a quelques minutes de libres, George court jusqu'à Lasalle Road, où il se prend à rêver : « J'aurais aimé escalader la clôture pour m'approcher des avions et peut-être même avoir la chance de pouvoir parler à un pilote. » Le soir, après le souper, il bâcle ses devoirs pour fabriquer un modèle réduit d'avion. Ce biplan, il en a extrapolé les plans à partir de ceux publiés dans la revue américaine *Popular Mechanics*. Quant au siège clandestin de son usine aéronautique miniature, il est établi au fond du placard de la chambre qu'il partage avec ses frères. Déjà, alors qu'il n'est encore qu'un enfant, Beurling se montre entier, tenace et passionné.

La crise de 1929 fait des ravages jusqu'au Canada, et l'aéro-club de Lasalle Road est bientôt amené à fermer. Le coup est rude pour George, bien plus que ceux que sa mère lui assène parfois en guise de punitions, tant il est vrai que son comportement a changé radicalement : il fait l'école buissonnière et il lui arrive même de chiper quelques piécettes pour se rendre en tramway jusqu'au terrain de Cartierville, où est établie une école de pilotage. Là, intimidé, George se contente de regarder ce petit monde de l'aviation qui le fascine tant, jusqu'au jour où, surpris par un violent orage, il est invité à se mettre à l'abri dans un hangar par un pilote instructeur, un certain Ted Hogan. Ted et George sympathisent, et une amitié scellée par une passion commune voit le jour. Dès le lendemain, le petit garçon connaîtra son baptême du ciel en compagnie de Ted !

L'enfant est transfiguré : il se reprend à la maison ainsi qu'à l'école, où il se met à briller en mathématiques et en géographie, deux matières essentielles pour celui qui souhaite devenir aviateur. La météorologie et la physique n'étant pas enseignées au primaire, il choisit avec succès de devenir autodidacte dans ces disciplines. Son comportement est irréprochable, au point que sa mère s'adoucit ; elle ne peut lui refuser d'aller travailler le soir à l'aérodrome de Cartierville : Ted a en effet

proposé à George de l'aider, en échange d'un salaire symbolique – qui mettra tout de même du beurre dans les épinards des Beurling – et surtout de quelques heures de vol offertes ici et là.

L'apprenti pilote est ravi. Dans les cieux, il se montre appliqué, attentif et joyeux. En fait, il déborde de talent et d'enthousiasme ! À 12 ans, il est aux commandes. Deux ans plus tard, en plus de l'école et de son job chez Ted, il distribue des journaux et fabrique de petits avions en bois qu'il vend à ses petits voisins pour se payer des leçons de pilotage supplémentaires ; l'homme qui le prend en main en échange de 10 dollars de l'heure se fait appeler « Fizzy Champagne » : derrière ce nom de scène pétillant se cache en vérité un ancien pilote de la Grande Guerre qui s'est reconverti dans la voltige aérienne. En quelques mois, boucles, tonneaux, demi-huit cubains, renversements et autres chandelles n'ont plus de secret pour notre adolescent acrobate !

En 1938 arrive enfin le grand jour du « lâché » : pour la première fois de sa vie, George, qui fêtera d'ici peu ses 17 ans, décolle en étant seul à bord, en plein hiver canadien, sur un sol givré par un léger vent de travers. La liberté dure le temps de deux circuits autour du terrain. À l'atterrissage, l'arrondi est parfait. C'est sûr, Beurling a des prédispositions pour le pilotage !

Enchaînant les vols en solo, le jeune homme prend confiance en lui. Par une belle journée de printemps, animé par l'envie d'en remontrer aux autres, il se lance dans une série d'acrobaties à la verticale de Cartierville, ce qui est formellement interdit. Il passe et repasse avec exubérance sous le regard réprobateur de Ted Hogan et de « Fizzy Champagne ». Une fois au sol, ces derniers ne se privent pas de le sermonner, lui reprochant notamment d'avoir mis sa vie en danger en prenant des risques inutiles. À son tour, Beurling s'empare et les invective. Son caractère de « jeune chien fou » s'est affirmé, et il ne supporte plus qu'on lui dise ce qu'il a à faire. À la maison, la situation s'envenime aussi : sa mère souhaite le voir médecin [3] ; son père le rêve ingénieur ; lui n'a qu'une envie : voler !

## VOLER À TOUT PRIX

Sa passion vire à l'obsession, au point qu'il décide d'abandonner sa scolarité, alors qu'il est à deux doigts d'atteindre le nombre de points nécessaires pour pouvoir intégrer l'université de son choix. Dans la foulée, George quitte ses parents pour voler de ses propres ailes. Il loue une chambre mansardée dans une pension de famille et se trouve un emploi à 20 dollars la semaine dans une usine de la RCA Victor, une compagnie pressant des disques. Une fois ses dépenses déduites, Beurling a tout juste de quoi s'offrir une heure de vol hebdomadaire. Début 1939, le Canadien se désespère : malgré ses efforts, il n'a toujours pas atteint le quota d'heures lui permettant de prétendre à passer son brevet de pilote. C'est finalement par Ted Hogan que la solution va survenir : celui-ci a un ami, Smith Langley, qui exploite une petite compagnie de transport aérien reliant Gravenhurst, dans la région des lacs de l'Ontario, à la ville nouvelle de Rouyn. Enfin, ville, c'est vite dit ! Car dans les faits, Rouyn n'est rien d'autre qu'un point sur l'immense carte du nord du Québec, qui se résume à 1 800 mineurs, quelques orpailleurs, des filles de joie et surtout un filon d'or estimé à 7,5 millions de dollars par la compagnie new-yorkaise ayant acquis la concession auprès du gouvernement canadien. Langley exploite la ligne avec un Curtiss Robin acheté d'occasion à l'United States Army Air Corps : à raison d'un voyage par jour [4], trois fois par semaine, il amène du ravitaillement à Rouyn et repart avec quelques kilos d'or gardés par deux colosses armés jusqu'aux dents. L'affaire est si juteuse que des rotations supplémentaires s'imposent, et c'est la raison pour laquelle l'homme a besoin d'un second pilote, ou du moins de quelqu'un sachant piloter mais n'ayant pas encore son brevet [5].

[1] Soit cinq jours avant sa mort.

[2] Arrivé au Nouveau-Brunswick depuis sa Scandinavie natale, Frederik Gustav Beurling avait fait angliciser son patronyme en demandant la suppression du « k » final de son nom à l'état civil canadien.

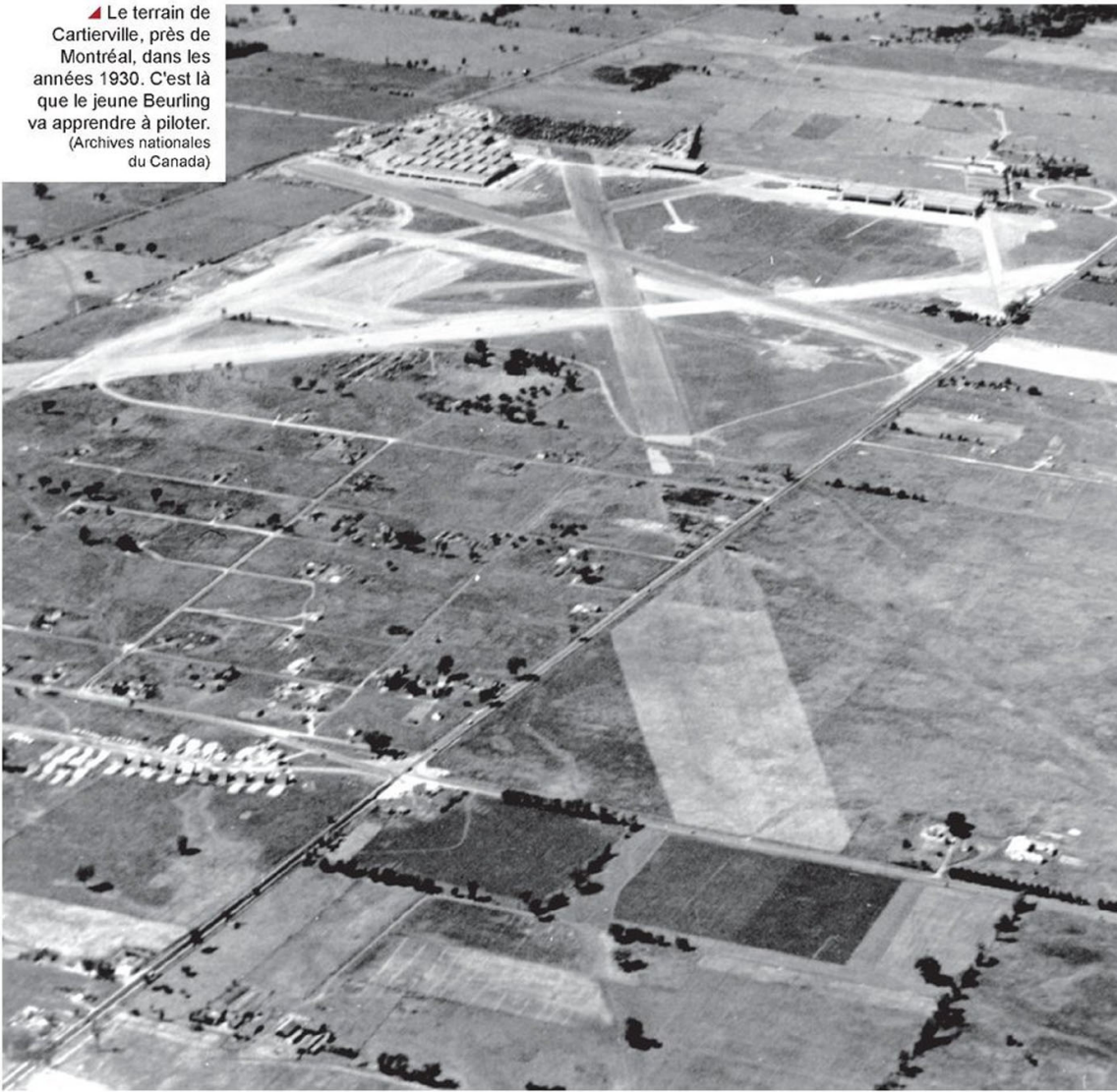
[3] Hetty Beurling a compris depuis belle lurette que son fils ne deviendrait jamais organiste et encore moins pasteur.

[4] Le périple représente tout de même la bagatelle de 800 kilomètres aller-retour, soit 8 heures de vol en moyenne, au cœur de l'hiver canadien.

[5] Ce distinguo subtil permettant, en toute légalité, de verser un demi-salaire au bienheureux décrochant le contrat, les affaires étant les affaires !



▲ Le terrain de Cartierville, près de Montréal, dans les années 1930. C'est là que le jeune Beurling va apprendre à piloter. (Archives nationales du Canada)



[6] C'est la Guerre d'hiver, qui a débuté en novembre 1939.

[7] Guerre ou pas, l'administration de Sa Majesté demeure méticuleuse !

[8] Le 7 septembre 1940 marque le début du « Blitz » sur la capitale britannique.

[9] Il n'est jamais seul, et les phases de décollage et d'atterrissage sont de la responsabilité de l'instructeur. C'est affreusement frustrant pour Beurling, qui prend sur lui pour ne pas désertier !

[10] *Operational Training Unit.*

[11] Lors d'une enquête diligentée par l'instructeur en chef de Montrose, à la question « pourquoi ? », Beurling répondra qu'il piquait ou passait à basse altitude sur les fermes du secteur parce qu'il espérait en voir surgir de jolies jeunes femmes en chemise de nuit ! Aucune sanction ne sera finalement retenue contre lui, et il repartira avec les encouragements de ses supérieurs pour sa progression si rapide...

[12] Qui a notamment servi au No. 43 Squadron avant de rejoindre le No. 607 à Tangmere en septembre 1940 comme Flight Commander.

Évidemment, Beurling saisit cette opportunité. Il démissionne de la RCA Victor et part pour Gravenhurst. Sans le sou, il voyage clandestinement en se cachant dans des wagons de marchandises.

George commence à voler en février 1939. À la mi-avril, il obtient un certificat qui équivaut à la licence de pilotage tant désirée. Son savoir-faire s'est considérablement accru. Mais à Rouyn, les affaires se portent mal, le cours de l'or s'effondre brutalement, et les mines menacent de faire faillite. Beurling perd son emploi. Avec quelques dollars en poche, il quitte l'Ontario pour rejoindre la Colombie britannique, sur la côte Pacifique, où il est hébergé par l'un de ses oncles. En fait, notre homme a une idée derrière la tête : rejoindre un groupe d'aviateurs, mi-aventuriers mi-mercenaires, qui serait en cours de formation aux États-Unis sous la houlette de Claire Lee Chennault. Beurling, qui brûle d'envie de piloter et de se battre, suit la guerre sino-japonaise depuis longtemps, et il sait que les Chinois ont besoin de pilotes. Il espère donc être choisi dans ce qui deviendra les « Tigre Volants », mais, auparavant, il veut encore améliorer son carnet de vol : il emprunte 500 dollars à son oncle afin de louer un avion et d'atteindre les 120 heures de vol en solo à la fin de l'été 1939.

L'odyssée du jeune Canadien le conduit à franchir la frontière des États-Unis en toute illégalité. Il espère rejoindre San Francisco afin d'embarquer sur un vapeur en partance pour l'Asie. Mais son périple s'arrête dès Seattle, lorsqu'il est interpellé par un officier de l'immigration près de la gare routière. La condamnation est immédiate : deux mois de prison ! Lorsque Beurling rentre au Canada, au début du mois de septembre 1939, l'Allemagne a envahi la Pologne et la Seconde Guerre mondiale a éclaté.

Sans le sou, George rejoint la maison de ses parents. À Montréal, il cherche à s'enrôler dans la Royal Canadian Air Force (RCAF), mais il est trop jeune, il n'a pas de diplôme scolaire, et surtout, l'armée ne recrute pas de pilotes pour le moment. L'espoir vient alors de la Scandinavie :

engagée dans une lutte désespérée contre les Soviétiques [6], la vaillante petite Finlande recherche des avions et des pilotes ! Beurling se présente au consul de Finlande, qui se montre fort intéressé ; reste un détail : comme il est mineur, le Canadien doit recueillir l'assentiment écrit de son père, ce que ce dernier refuse catégoriquement de faire.

Retour à la case départ : dépité, Beurling retrouve les chaînes de la RCA Victor. Mais on le sait, l'homme est déterminé et tenace. Pour améliorer ses chances de devenir pilote de chasse, il continue à voler le plus souvent possible et surtout, il associe tout un ensemble de connaissances théoriques à la pratique : une fois de plus, c'est le fidèle Ted Hogan qui lui sert de mentor, lui fournissant les manuels nécessaires et le faisant travailler.

Le jeune homme ne laissant rien au hasard, il s'inscrit dans un club de ball-trap pour améliorer ses réflexes et surtout se former au tir en déflexion. Bonne idée, mais les trajectoires prévisibles des pigeons d'argile ne remplacent pas celles, plus erratiques, de vrais oiseaux, plus tard de vrais avions ! Voilà qui explique pourquoi les populations de volatiles et de lapins chuteront à proximité du domicile de Beurling, qui se taillera plus tard une réputation de tireur de précision.

## IT'S A LONG WAY...

En mai 1940, outre ses 250 heures de vol, George est devenu une sorte d'encyclopédie vivante pour tout ce qui touche à l'aviation. Et pour fêter tout cela, rien de tel qu'une série d'acrobaties plus périlleuses les unes que les autres au-dessus de Cartierville ; la démonstration de Beurling est remarquable, comme le sera la sanction qui lui sera infligée par le directeur de l'aéro-club pour ne pas avoir respecté – encore ! – les consignes de sécurité : trois mois de suspension de vol. Cette fois, c'en est trop pour la jeune « tête brûlée », qui décide de partir

tenter sa chance en Angleterre, où la RAF recherche des pilotes. Armé d'un baluchon et de son culot, mentant à ses parents au sujet d'un nouveau travail dans l'ouest canadien, Beurling prend le large. La traversée se fait à bord d'un cargo bourré de munitions, le *Valparaiso* : un rafiote loué au plus offrant par son capitaine, en l'occurrence, les Britanniques. George a négocié son passage vers Glasgow en échange de quelques dollars empruntés à son oncle de Colombie britannique et d'une participation aux travaux de l'équipage.

En Écosse, notre homme fait chou blanc faute d'avoir pris avec lui un document prouvant son âge ; il faut dire que le visage poupon du futur as joue clairement en sa défaveur. Le Canadien a tout juste le temps de remonter à bord du *Valparaiso*, qui se prépare déjà à repartir vers l'Amérique du Nord. Le voyage retour est bien plus mouvementé que l'aller : les meutes de *U-Boote* traquent le convoi, tandis qu'une torpille arrache l'étrave du *Valparaiso*, qui parvient cependant à maintenir son cap et sa vitesse.

Il ne faut que quelques semaines à Beurling pour retrouver la Grande-Bretagne, début août 1940. En mer, après que son convoi a doublé l'Irlande, il a pu admirer un Short Sunderland en plein travail, chassant un sous-marin allemand. Cette fois, son dossier est complet, et après une visite médicale expédiée au pas de course, sans oublier un passage par le bureau de l'officier d'immigration [7], notre homme débarque à Londres le 7 septembre 1940 sous les bombes allemandes [8] !

Beurling est officiellement admis au sein de la RAF le 20 septembre. Alors qu'il s' imagine déjà fendre les airs à bord d'un Spitfire pour abattre la moitié de la Luftwaffe à lui tout seul, le voici cantonné dans une caserne miteuse du *borough* londonien, à Uxbridge. Chanter, marcher au pas, faire de la gymnastique, démonter et remonter des pétoires antédiluviennes, reboucher des cratères de bombes dans les rues de Londres, voici en quoi consistent les débuts du Canadien dans le monde militaire. Évidemment, comme il rechigne à obéir aux ordres, il est puni. Et comme il se sent injustement traité, il se révolte encore un peu plus, compliquant ainsi son cas, au point que l'idée de le renvoyer à ses foyers est évoquée par ses chefs. Mais même si la Bataille d'Angleterre est en passe d'être gagnée – nous sommes déjà en octobre 1940 –, les Britanniques ont un besoin impérieux d'aviateurs. Or, le *Pilot under Training* George Beurling a déjà une bonne expérience de pilotage dans le civil, ce qui en fait un élément précieux. En fait, du point de vue des connaissances théoriques, il surclasse de très loin ses camarades. Quant à la pratique, avec 250 heures de vol au compteur, il a déjà une solide expérience.

En octobre et en novembre, on le retrouve à Hendon, à environ 10 kilomètres au nord-ouest de Londres. L'instruction s'y poursuit lentement à cause des fortes pluies qui transforment le terrain en borbier. Mais quand on vient du Canada, ce ne sont pas quelques précipitations ou même le *fog* londonien qui vont empêcher un pilote de prendre l'air ! C'est ainsi que Beurling se fait remarquer – une fois de plus – en « empruntant » un Lysander, avec lequel il part en balade. L'affaire tourne court lorsque le moteur de l'appareil montre des signes de faiblesse, ce qui contraint notre homme à se poser en urgence dans le Buckinghamshire, après seulement quinze minutes de vol ! Remontrances, sanctions, menaces, rien n'est

éparné à George, qui n'en a cure : il sait que la RAF a besoin de lui. À l'orée de l'hiver 1940-41, les choses bougent pour le Canadien : muté au sein du No. 1 *Initial Training Wing*, dans le Devon, il a enfin l'occasion de piloter de temps à autre un Tiger Moth [9]. Et bien sûr, il survole son monde, sous le regard médusé de ses instructeurs. Ayant retrouvé le ciel, Beurling s'assagit. Il étudie avec application : les mathématiques et la météorologie ne lui posant pas de problèmes, il se concentre sur la navigation et les procédures radio. Ses progrès sont fulgurants.

Début février 1941, notre homme est dans le Staffordshire, à l'*Elementary Flying Training School* de Meir. Cette fois, il vole seul sur des Miles Master et des Magister, des avions agiles et robustes, et qui surtout pardonnent les erreurs de pilotage. Pour accélérer l'apprentissage des élèves et faciliter la transmission des savoirs et de l'expérience, la RAF a imaginé de désigner un tuteur à chacune de ses recrues : Beurling est placé sous la responsabilité du *Sergeant Sellers*, un pilote de chasse ayant servi sur Hurricane au No. 111 *Squadron* durant la Bataille d'Angleterre. Les deux hommes s'entendent bien, et Sellers se montre impressionné par le *log book* du Canadien. Cette complicité va permettre à Beurling de profiter des trucs de pilote de chasse que Sellers lui inculque, généralement à bonne distance du terrain de Meir, car ce type d'enseignement est normalement proscrit à ce stade de la formation de George. À son sens du pilotage et son expertise en matière d'acrobaties – ce qui lui permet de maîtriser les manœuvres d'évasion –, le jeune pilote ajoute l'instinct du chasseur : il se découvre notamment un talent pour voir un avion dans le ciel bien avant tout le monde.

Notre homme part ensuite en OTU [10] à la base de Montrose, au sud d'Aberdeen. Il y arrive le jour même où les Allemands déclenchent l'opération « Barbarossa », le 22 juin 1941 ; décidément, Beurling a le sens des dates ! En Écosse, il apprend le vol de nuit, ce qui manque de le tuer dès sa première sortie lorsqu'il évite de peu de se crasher à bord de son Miles Master. L'affaire lui servira de leçon, et il mettra un point d'honneur à devenir le meilleur dans ce domaine-là aussi. Fidèle à ses habitudes, il le prouvera avec quelques acrobaties nocturnes, en frôlant la tour de contrôle du terrain ou en passant en rase-mottes au-dessus des fermes paisiblement endormies de la région [11]. Cette habitude de réaliser des vols dangereux et non autorisés au ras du sol, lui vaudra bientôt le surnom de « Buzz ».

Arrive ensuite, toujours à Montrose, la découverte du Hawker Hurricane, premier véritable avion moderne que George va piloter ; autant dire que passer d'un Miles Master à un Hawker Hurricane revient à abandonner un mulet pour grimper sur un pur-sang. Comme de juste, notre pilote est surexcité à cette idée. Il l'est d'autant plus que la formation est encadrée par un as revendiquant dix victoires durant la Bataille d'Angleterre : Hamilton « Deryk » Upton [12]. Et pour ne rien gâcher, bien que né à Manchester, Upton a grandi à Vancouver, ce qui fait de lui un compatriote de Beurling. Une fois de plus, George se fait remarquer pour ses qualités et son enthousiasme, mais aussi à cause de son indiscipline, notamment le jour où il s'est mis en tête d'établir un record de vitesse en piqué à bord de son monomoteur...

### Supermarine Spitfire Mk. VB (W3383)

No. 41 *Squadron*  
Merston, Grande-Bretagne, mai 1942  
(avion de George Beurling)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





Le 9 septembre 1941, le *Sergeant* Beurling est figé dans un garde-à-vous impeccable, au milieu de ses camarades de promotion, sous le ciel plombé d'Écosse. Le *Squadron Leader* Slater lui remet ses ailes de pilote [13] et son *log book* signé avant de lui glisser à l'oreille : « Vous gagneriez à cultiver votre sens des responsabilités, car le talent ne fait pas tout. » Plus tard, Slater se souviendra de l'ancien cadet en ces termes : « Beurling, c'était le petit con dans toute sa splendeur, mais dès qu'on le voyait voler, on lui pardonnait tout, et on en redemandait. » Le départ de Montrose se fait pourtant sans fanfare ni trompette. Après une permission de quinze jours à Londres, George se présente à la No. 57 OTU basée sur l'aérodrome d'Harwarden, près de Chester, aux confins de l'Angleterre et du Pays de Galles. La ville la plus proche est Liverpool, mais cela ne change rien, car les aviateurs sont consignés sur base le temps de leur formation. Celle-ci se déroule sur Spitfire, et les cadres sont tous des anciens de la Bataille d'Angleterre ; des instructeurs qui ont peut-être trois ou quatre ans de plus que leurs élèves, mais qui sont déjà marqués par le poids de la guerre, à défaut d'accuser celui des ans. Beurling est formé par le *Sergeant* Tony Pickering, qui connaît aussi bien le Hurricane que le Spitfire. Les souvenirs de Pickering résumant à eux seuls la personnalité de George : « Il était toujours débraillé. Sa veste n'était pas boutonnée, il portait un foulard autour du cou au lieu de la cravate réglementaire, et sa casquette n'était jamais droite. C'était vraiment l'exemple à ne pas suivre pour ce qui concerne la discipline ! » Mais pour le reste : « Il ne devait avoir que quelques heures sur Spitfire, mais il le menait déjà comme s'il était né à bord. De tous les pilotes à l'entraînement que j'avais connus, il était celui qui l'avait le mieux dompté. Il était proche de la perfection, il comprenait son avion. En observant ses évolutions, on savait déjà qu'il allait devenir un pilote d'exception. Il était le meilleur de tous. George était le numéro 1. »

C'est aussi l'avis du *Flight Commander* de Beurling, le légendaire « Ginger » Lacey, as et *top scorer* du No. 501 *Squadron* durant la Bataille d'Angleterre : « Il n'y a qu'une chose à dire au sujet de Beurling, c'était un pilote extraordinaire et un tireur encore meilleur [14] ! Il brûlait tellement d'envie d'en découdre qu'il avait refusé que je le recommande auprès de l'état-major pour qu'il devienne officier, de peur que cela ne reporte son affectation en première ligne. »

À Harwarden, le Canadien met à profit les exercices ultra-réalistes organisés par Lacey pour peaufiner ses

techniques. Les automatismes s'imposent, et Beurling développe une vista tactique qui lui permet d'anticiper les mouvements de ses « adversaires ». Il est le meilleur de sa promotion, et de loin. « Le secret consiste à ce que piloter et tirer ne deviennent plus qu'une seule et unique action. L'avion, le pilote et les armes doivent ne former qu'une même entité », expliquera-t-il quelque temps plus tard.

## PREMIÈRES VICTOIRES

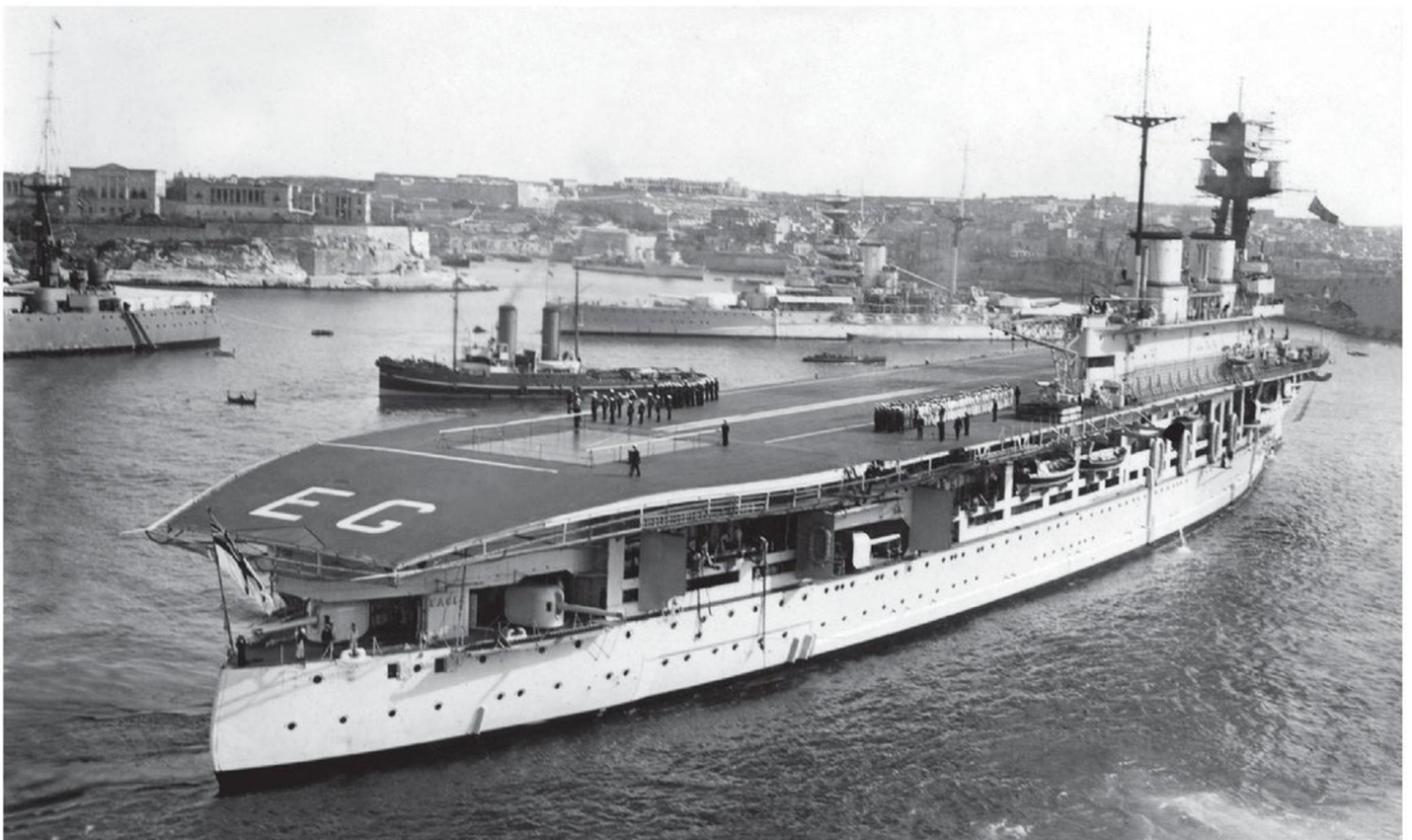
Le 16 décembre 1941, le pilote rejoint l'Essex et les *Wolfes* du No. 403 (RCAF) *Squadron*, qui est alors équipé de Spitfire Mk. Vb. C'est donc avec des *Canucks* [15] que Beurling réalise ses premières missions de guerre. Celles-ci se limitent cependant à quelques patrouilles, des escortes de bombardiers, la protection d'un convoi de navires marchands remontant l'estuaire de la Tamise et des *fighter sweeps* dans le secteur de Calais. À bien des occasions, Canadiens et Allemands se croisent au-dessus du *Channel*, mais aucune confrontation n'éclate, et la frustration de Beurling atteint son paroxysme.

Le 17 avril 1942, il est muté au No. 41 *Squadron*, à Merston, dans le Sussex. L'unité, qui a fait partie du *Tangmere Wing* de Douglas Bader, est prestigieuse, et la plupart des pilotes qui y servent ne sont pas les premiers venus. George n'en est pas impressionné pour autant. En revanche, comme il est le dernier arrivé, à chaque mission, c'est à lui que revient la tâche ingrate et ô combien dangereuse de fermer la marche de la patrouille. C'est la fameuse position *Tail End Charlie*.

La routine domine jusqu'à l'après-midi du 1<sup>er</sup> mai 1942. Comme toujours, « Buzz » vole en queue de formation, évoluant à 24 000 pieds au-dessus d'Hardelot, au sud de Calais. Scrutant le ciel, il aperçoit au-dessus de lui quelques points qui grossissent très vite ! Il a tout juste le temps de signaler à son leader cinq Focke-Wulf Fw 190 [16] développant une attaque en piqué que déjà l'un des chasseurs allemands

est sur lui ! Le Canadien rompt la formation et multiplie les manœuvres d'évasion. En vain, l'appareil de Beurling est endommagé. Séparé de ses camarades, il parvient à se rétablir et à placer une rafale fatale sur un Fw 190 avant de rompre le combat. Esseulé, il met le cap sur les falaises de craie de Douvres, avec une fuite d'éthylène glycol et un moteur en surchauffe qui menace de serrer à n'importe quel instant. Beurling parvient miraculeusement à rentrer.

▼ Le HMS *Eagle* étant obsolète lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il sera utilisé pour convoyer des avions vers Malte, avant d'être coulé par un U-Boot en 1942. (DR)





Au sol, il reçoit les félicitations de son *Squadron Leader*. Par contre, ses camarades cachent à peine leur animosité ; on lui reproche notamment d'avoir quitté la formation, ce qui a eu pour effet de la mettre en danger. Difficile de démêler le vrai du faux, mais si Beurling est en effet une « tête brûlée » capable de foncer sur la première cible venue, ce combat représentait aussi son baptême du feu, et il a très bien pu être surpris et s'affoler.

Dans le doute, le Canadien reste au sol le lendemain. Il reprend l'air le 3 mai pour escorter un raid de Douglas A-20 Boston jusqu'à Calais. Il est environ midi lorsqu'il est le premier à repérer une dizaine de Focke-Wulf Fw 190 en maraude. Les Allemands aussi ont vu les Britanniques. George rend compte à son *Squadron Leader*, qui vire sur la gauche afin de faire face aux chasseurs ennemis. Beurling estime que la manœuvre n'est pas la bonne, et sans en référer à ses leaders, il brise la formation pour lancer son Spitfire dans un piqué qui l'amène à environ 300 mètres de la queue d'un Fw 190. Le tir en déflexion est parfait, et une nuée d'obus et de balles ravagent l'aile gauche de l'avion allemand, qui se met à fumer avant d'exploser et de tomber en morceaux près du cap Gris-Nez.

Beurling est aux anges : deux victoires en trois jours, voilà qui est un excellent début ! Toutefois, il va vite déchanter : furieux, son *Squadron Leader* le réprimande durement devant l'ensemble de ses camarades, qui le mettent à l'index. Cette fois, nul doute que le Canadien n'a fait qu'écouter son instinct de prédation ; en se lançant dans la quête d'une nouvelle victoire, il a fait courir des risques importants au reste de son unité. Son impopularité est telle que son maintien au sein du No. 41 *Squadron* devient inenvisageable.

Hormis à l'occasion de patrouilles brèves en zone non amie, « Buzz » – ou « Screwball » comme se chefs l'appellent maintenant – ne vole plus. Il engrange de ne plus pouvoir combattre. Aussi, lorsqu'il apprend qu'un pilote de son Squadron ayant demandé à rejoindre la

▲ Décollage de Spitfire – destinés à renforcer le parc aérien de la RAF à Malte – depuis le pont couvert d'embruns du *Eagle* en mars 1942. Beurling vivra la même expérience au petit matin du 9 juin. (IWM)

Méditerranée n'est finalement pas en mesure de le faire, il n'hésite pas une seule seconde à se porter volontaire pour le remplacer. L'occasion de se débarrasser de ce « jeune chien fou » est trop belle, et le chef de Beurling ne tergiverse pas plus longtemps.

## EN ROUTE POUR LE PARADIS

Le 22 mai 1942, le Canadien arrive avec son barda dans un dépôt de la RAF établi près des docks de Milford Haven, au Pays de Galles. Là, il se retrouve au milieu de 35 pilotes, tous en partance pour l'outre-mer : certains rejoindront Gibraltar, d'autres l'Égypte, le Moyen-Orient ou encore les Indes, mais la majorité ira sur l'île de Malte, pour y épauler leurs camarades qui s'y battent contre la Luftwaffe et la Regia Aeronautica. George, lui, ne sait pas encore où il sera muté, son ordre de mission demeurant très vague, par mesure de sécurité. Mais ce qu'il espère avant tout, c'est de pouvoir accroître son tableau de chasse !

Le 25, après avoir perçu des effets tropicaux et reçu une rafale de vaccins plus douloureux les uns que les autres, les aviateurs embarquent sur le *Hopetarn*, un cargo rapide hérissé de canons antiaériens. 36 Spitfire Mk. Vb en caisses, des pièces de rechange et des tonnes de munitions ont été entreposés dans les cales. Le lendemain, au petit jour, le navire prend le large, escorté par le destroyer *Rother* et la corvette *Armeria*. Marchant à pleine vapeur, le petit convoi double l'Irlande puis file vers le sud-ouest pendant quelques jours avant de mettre le cap vers le sud-est ; une manœuvre qui a pour but de s'éloigner du Golfe de Gascogne qui foisonne de *U-Boote* et d'avions allemands à la recherche de bateaux à couler. Au crépuscule du 2 juin, George débarque à Gibraltar, l'ancre de la puissante Force H [17] de la Royal Navy. C'est sur le Rocher que notre homme apprend qu'il sera envoyé à Malte avec le No. 249 *Squadron*.

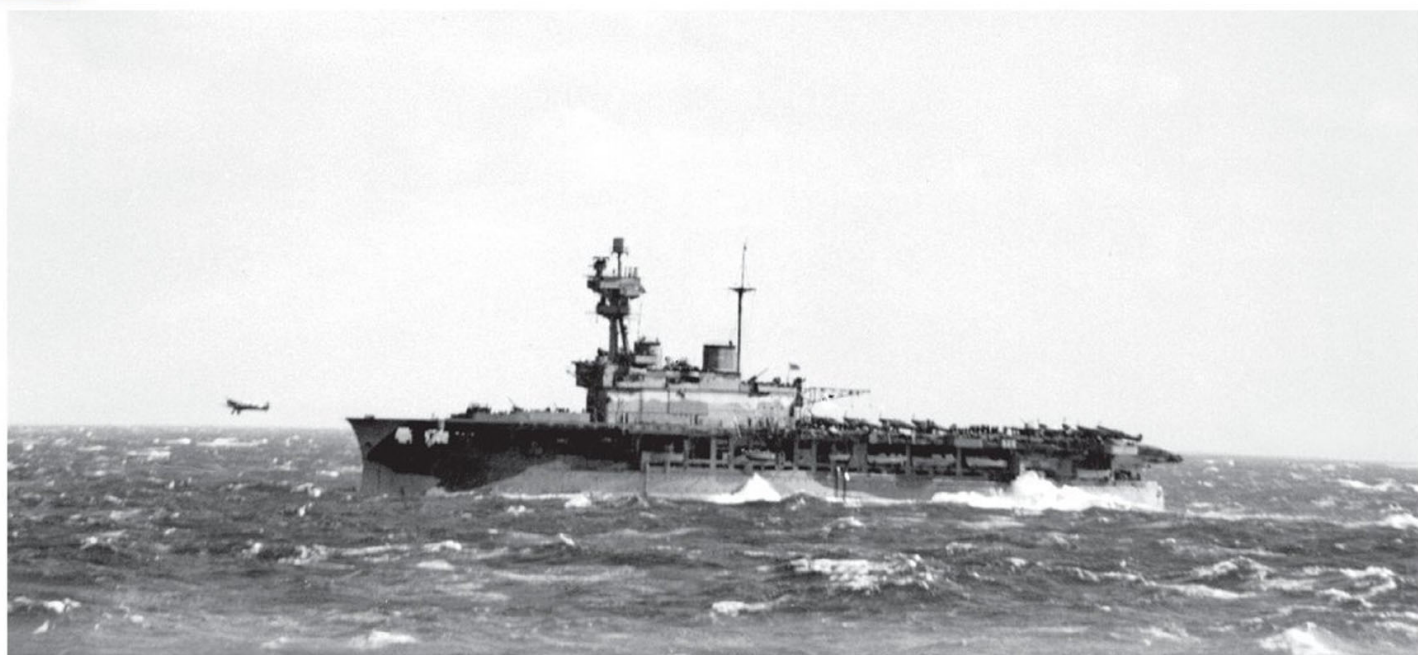
[13] Qu'il a été contraint d'acheter sur ses propres deniers, la RAF investissant son argent dans de nouveaux et précieux avions.

[14] Beurling passe des heures à s'entraîner au tir et à étudier la balistique, devenant un expert pour évaluer les trajectoires, les distances, les dérives, etc. Les choses sont si répétées qu'elles en deviennent automatiques puis inconscientes.

[15] Canadiens en anglais argotique.

[16] Ces appareils appartiennent à la JG 26.

[17] Ce flottille qui compte plusieurs porte-avions est aussi surnommé le « Club ».



▼ Cap sur la route aviation pour le lancement des appareils embarqués sur le pont du HMS Eagle. (IWM)

## LES « CLUB RUNS » POUR MALTE

Date	nombre d'opérations	nombre et type d'avions
Août 1940	x 1	12 x 
Novembre 1940	x 1	12 x 
Avril 1941	x 2	34 x 
Mai 1941	x 1	48 x 
Juin 1941	x 4	139 x 
Septembre 1941	x 2	72 x 
Octobre 1941	x 2	11 x 
Novembre 1941	x 1	37 x 
Mars 1942	x 1	22 x 
Avril 1942	x 3	48 x 
Mai 1942	x 1	81 x 
Juin 1942	x 3	95 x 
Juillet 1942	x 1	28 x 
Août 1942	x 2	71 x 
Octobre 1942	x 1	29 x 



Hurricane Mk. I



Albacore



Hurricane Mk. II



Spitfire Mk. VB

Plus que jamais en cet été 1942, Malte constitue le verrou de la Méditerranée centrale : toutes les routes maritimes utilisées par l'Axe pour ravitailler la *Panzer-Armee* « Afrika » de Rommel passent à proximité des bases maltaises. Tandis que les équipages de la 10th *Submarine Flotilla* ravagent les convois italo-allemands [18], le *Air Headquarters Malta* de l'*Air Vice Marshal Sir Keith Park* – qui après avoir sauvé Londres en 1940 à la tête du *No. 11 Group* est envoyé sur Malte en catastrophe pour y réussir l'impossible – gère environ 200 avions, dont la moitié sont des Spitfire. Le reste du parc aérien se compose de Baltimore, de Beaufighter, d'Albacore et de Swordfish, des avions spécialisés dans les opérations *antishipping*.

Bien sûr, à Rome comme à Berlin, on fait tout pour museler la garnison de Malte. Une invasion aéroportée et amphibie est prévue [19], mais en attendant c'est par la voie aérienne que les Italo-Allemands assiègent l'île. Or au moment où Beurling arrive à Gibraltar, sur Malte, la fin semble proche : l'essence, les pièces détachées et les munitions manquent ; mais plus que tout, les vivres sont aussi frappés de pénurie, et les privations affaiblissent aussi bien les populations civiles que les troupes. Le menu des pilotes, qui jouissent d'un traitement de faveur, consiste « pour le petit-déjeuner, en une tranche et demie de pain noir avec de la confiture, pour le déjeuner d'une tranche de pain avec du corned-beef et la même chose pour le dîner. Même l'eau potable, l'éclairage et le chauffage sont rationnés », *dixit* le gouverneur militaire *Sir Edward Jackson*.

On le comprend, Malte est au bord de l'effondrement. Pour soutenir l'île, Londres organise des convois de ravitaillement qui cherchent à se frayer un chemin depuis Gibraltar jusqu'au port de la Valette, mais l'ennemi est très actif et les pertes sont lourdes. Pour ce qui concerne les renforts de chasseurs, la stratégie utilisée consiste à embarquer les Spitfire sur un ou plusieurs porte-avions, et à s'approcher suffisamment près de Malte pour que les appareils puissent rejoindre les terrains de l'île par leurs propres moyens. Ces missions risquées sont surnommées les « Club Runs » par les Britanniques.

C'est comme cela que Beurling va rejoindre le théâtre de ses exploits : L'homme et son avion, un Spitfire Mk. V, embarquent le 7 juin 1942 à bord du HMS *Eagle*, un porte-avions obsolète utilisé pour convoyer les appareils destinés à Malte. Ce nouveau « Club Run » est baptisé opération « Salient » par l'Amirauté. Escorté par deux

## Supermarine Spitfire Mk. V (BR130)

No. 249 Squadron  
Takali, Malte, juillet 1942  
(avion de George Beurling)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



croiseurs antiaériens et six destroyers, le navire quitte Gibraltar à la tombée de la nuit pour mettre le cap plein est. Le 9, à 5h30, le *Eagle* prend sa route aviation pour lâcher ses 32 appareils [20] face au vent. Bientôt, les premiers Spitfire décollent dans le clair-obscur du jour naissant. Les monomoteurs n'étant pas dotés d'un crochet d'appontage, il s'agit d'un aller simple vers Malte ou, au pire, en cas de défaillance, vers les rivages algériens ou tunisiens. Encore que, dans un tel cas, les pilotes ont pour consigne d'amerrir, afin qu'aucun avion ne tombe intact entre les mains de Vichy ou de l'Axe.

« Buzz » Beurling arrache son chasseur du pont du *Eagle* à 6h30. Il fait partie du troisième *Flight*. Après un périple de quatre heures, les côtes rocheuses de Malte se dessinent enfin, 20 000 pieds plus bas. Il est environ 10h00 et la jauge de George lui indique qu'il a encore un peu d'essence. C'est tant mieux, car il va devoir attendre une trentaine de minutes supplémentaires avant de pouvoir poser son « taxi » à Takali, l'île étant attaquée par une nuée de Bf 109 venus de Sicile. Un comité d'accueil inamical mais fort heureusement contrecarré par les Spitfire du No. 603 Squadron, le « City of Edinburgh » ayant pu décoller en urgence grâce à la veille des opérateurs radar.

En revanche, la vingtaine de Spitfire encore en l'air ne parviendra pas à enrayer le raid italien qui ravagera le terrain de Takali, quelques minutes seulement après que Beurling s'y soit posé, ce qui lui vaudra de mordre la poussière maltaise, en sautant durement au fond d'un abri creusé en bord de piste. Confronté à tant de tumulte, notre homme exulte ! Il a fait le bon choix : Malte, c'est assurément le paradis des chasseurs !

## LE FAUCON MALTAIS

La première patrouille de Beurling dans le ciel méditerranéen se déroule dans la soirée du 11 juin, et le moins que l'on puisse en dire, c'est qu'elle ne se passe pas très bien : Comme au-dessus de la France, l'impétuosité du jeune pilote va le desservir, lorsque croyant entendre à la radio le contrôleur de Takali rapporter des « bandits » dans son secteur, il rompt sa formation sans même prévenir son *Leader*. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, notre homme se fait sévèrement tancer par ses supérieurs. Le voici prévenu.

Le lendemain, douze Spitfire du No. 249 Squadron, dont celui de Beurling, sont en préalerte à Takali, lorsque retentit la cloche du *Scramble*. Immédiatement, les chasseurs s'élancent par paires et gagnent en altitude pour intercepter une formation de huit Messerschmitt. Dans la bagarre, George accroche un « One-O-Nine », dont il prétend avoir lourdement endommagé les empennages. Personne n'ayant vu l'Allemand tomber, le Canadien n'est crédité que d'un « *Damaged* ». Il est furieux !

Il s'en suit une période de calme relatif, durant laquelle « Buzz » ne brille pas particulièrement ; une sorte de calme avant la tempête. Celle-ci éclate le 6 juillet 1942. Il est à peine 8h00, lorsque onze chasseurs du No. 249 Squadron sont guidés depuis le sol vers une formation hostile. En fait, il s'agit d'un piège tendu aux Britanniques par les Italiens : trois malheureux Cant Z1007bis du 9<sup>e</sup> *Stormo* servent d'appâts.



[18] En 1942, sur les 154 navires de l'Axe attaqués par les sous-marins de Malte, 71 seront endommagés ou coulés ! Un taux de réussite supérieur à celui des *U-Boote* écumant l'Atlantique.

[19] L'opération « *Herkules* » conçue en avril et mai 1942 mais qui sera finalement annulée à la demande de Rommel, en novembre.

[20] Le compte n'est pas tout à fait exact car chaque *Flight* sera guidé par un *Sea-Hurricane* qui mettra les pilotes de Spitfire sur le bon cap, avant de rentrer à bord du *HMS Eagle*.

◀ Spitfire Mk. V « T-J », « T-K » et « T-U » du No. 249 Squadron en « *readiness* » sur le terrain de Takali. La pression exercée par la Regia Aeronautica et la Luftwaffe sur les défenses maltaises ainsi que les conditions de vie sur-place épuisent les pilotes britanniques. (IWM)





**Supermarine Spitfire Mk. V (EP340)**

No. 249 Squadron  
Takali, Malte, octobre 1942  
(Dernier avion piloté par Beurling à Malte)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



**Supermarine Spitfire Mk. V (BR323)**

No. 249 Squadron  
Takali, Malte, juillet 1942  
(Avion de George Beurling)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



**Macchi C.202 (MM9042)**

151<sup>a</sup> Squadriglia, 20<sup>o</sup> Gruppo  
Malte, 27 juillet 1942  
(Avion du Capitano Furio Niclot Doglio  
descendu par Beurling)

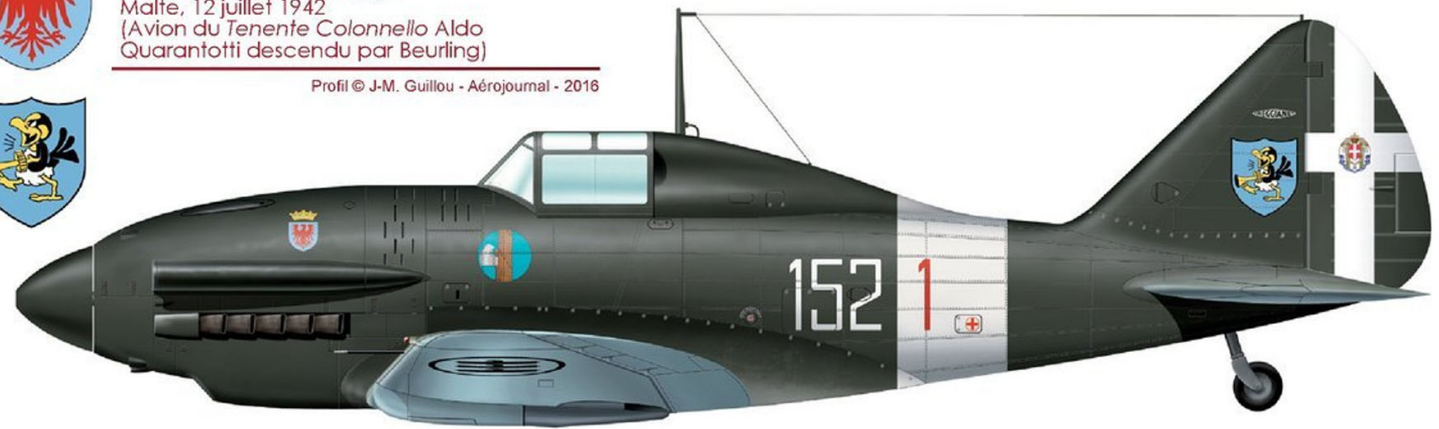
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



**Reggiane Re.2001**

150<sup>a</sup> Squadriglia, 2<sup>o</sup> Gruppo  
Malte, 12 juillet 1942  
(Avion du Tenente Colonnello Aldo  
Quarantotti descendu par Beurling)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





L'escorte rapprochée ne compte que quatorze Reggiane Re.2001 du 2<sup>o</sup> Gruppo, mais plus haut, 24 Macchi C.202 du 20<sup>o</sup> Gruppo rôdent à la recherche de proies. Après avoir endommagé un bombardier, notre homme se jette dans la mêlée, abattant coup sur coup un C.202 puis un Re.2001. Pour faire bon poids, le soir même, il s'offre un Bf 109 F-4 du I./JG 77 grâce à un tir en déflexion délivré à plus de 600 mètres ! Un chef d'œuvre ! L'appareil allemand explose en touchant le sol. En une seule journée, Beurling s'est offert trois victoires, et il faudra toute la persuasion et l'autorité de son *Squadron Leader* pour qu'il rentre se poser. Auparavant, il fera plusieurs passes à 50 pieds, sur le dos, au-dessus de Takali, en signe de victoire...

Le surlendemain, 8 juillet, il est en l'air dès les aurores. Peu après 7h00, un groupe de 24 Spitfire coince des Junkers Ju 88 protégés par des Macchi C.202 et des Bf 109, dont l'un tombe sous les coups du Canadien, qui endommagera deux avions supplémentaires un peu plus tard dans la journée.

Le 10, après avoir foncé dans une formation de quatorze Junkers Ju 88, il ajoute à son tableau de chasse un Bf 109 de la JG 53 et un Macchi C.202 du 155<sup>o</sup> Gruppo, le pilote italien parvenant à sauter avant que son avion ne s'écrase en mer. En quatre jours, le Canadien est devenu un as de la bataille de Malte, une légende est en train de naître.

Et le rythme d'enfer de se poursuivre, avec les combats du 12 juillet : décollant à 9h45, « Buzz » passe la journée en l'air, ne se posant que pour refaire ses pleins ; au terme de ce marathon, il rentre avec trois victoires supplémentaires à son actif : un Re.2001 exécuté à moins de 80 mètres (celui du *Tenente Colonnello* Aldo Quarantotti) et deux Macchi C.202 ; pour ces derniers, le Canadien a concentré ses tirs sur les cockpits : les deux pilotes italiens seront retrouvés. Le premier, criblé de balles, décédera peu après son sauvetage ; quant au second, les médecins britanniques seront obligés de l'amputer des deux jambes – enfin, de ce qu'il en restait – pour le sauver. Quelques jours plus tard, Beurling recevra la *DFM* accompagnée d'une citation élogieuse.

Le 22 juillet 1942 est une journée noire pour notre homme, qui perd son seul ami proche sur Malte, Jean Paradis, un Canadien francophone pilotant lui un Spitfire du No. 249 *Squadron*. Beurling, le héros rebelle et indiscipliné est désormais condamné à la solitude, tant son dédain pour le travail d'équipe a irrité ses ailiers comme ses chefs. Et puis, il faut dire que le chrétien ne fume pas, boit très rarement et très modérément – à l'inverse de ses camarades – et qu'il se revendique comme abstinent, refusant de fréquenter les lieux de perdition et autres bordels qui ont fait florès sur l'île – là encore, à l'inverse de ses camarades ! On n'efface pas une éducation religieuse ultra-stricte comme ça.

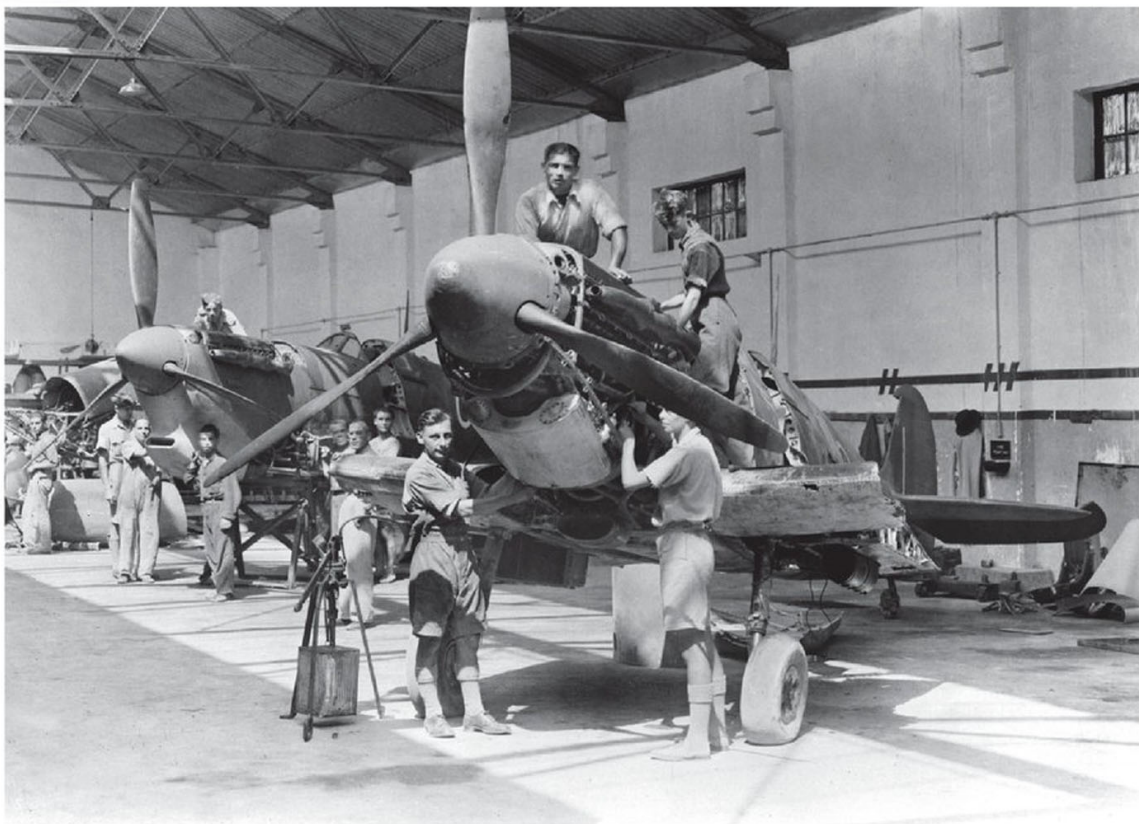
La plupart du temps, lorsqu'il a un moment et qu'il n'est pas épuisé, Beurling s'entraîne au tir de précision avec sa carabine pour ne pas perdre la main. Mais les oiseaux se font rares sur Malte, et il s'est rabattu sur les chats et les chiens ! « Buzz » a cependant une préférence très nette pour les seconds, car ils courent plus vite que les félins – ce qui complique la donne pour le tir en déflexion – et surtout les Maltais n'aiment pas les canidés, alors qu'ils adorent leurs chats. Ou comment s'épargner des problèmes avec les indigènes !

En fait, de l'aveu même de l'intéressé, cette histoire de tir en déflexion est devenue totalement obsessionnelle : « Le tir et les armes à feu ont toujours été un loisir pour moi depuis mon adolescence. Je pense toujours aux angles de tir. Même lorsque je marche dans la rue et que j'observe un câble téléphonique, je me surprends souvent à calculer l'angle qu'il peut bien former avec un bâtiment voisin. C'est plus fort que moi. Parfois, je fais même demi-tour pour vérifier si mon calcul est juste. C'est un peu comme ces pianistes qui entendent toujours une petite musique lancinante dans leur tête, sauf que moi c'est avec les angles ! Certains de mes coéquipiers disent que j'ai un viseur à la place du cerveau.



► Beurling posant avec les débris de l'avion du *Capitano* Furio Niclot Doglio, le « patron » de la 151<sup>a</sup> *Squadriglia*, littéralement exécuté par le Canadien. (IWM)

◄ Recomplètement des pleins et réarmement d'un Spitfire protégé dans une alvéole de fortune construite avec des bidons vides à Takali. (IWM)



◀ Mécaniciens de la RAF assistés de civils maltais occupés à entretenir tant bien que mal les Spitfire de Takali. (IWM)

[21] Tireur de précision.

[22] Qui pourrait être l'Oberfeldwebel Riker de la 4.JG 53 ou bien le Leutnant Lieres de la 2.JG 27, l'un et l'autre revendiquant un Spitfire ce jour-là.

▶ Les 2 photos, à droite : Envoyé au pays en convalescence, Beurling est mobilisé pour un tournée de propagande. Il se prête au jeu, espérant en finir rapidement pour repartir faire la guerre en Europe, ou même dans le Pacifique. En réalité, le plus gros de sa carrière de pilote de chasse est déjà derrière lui... (Archives Nationales du Canada)

C'est sûrement vrai, car je tire trois fois plus loin qu'eux, et mes obus ont 60 % de chances de toucher, là où ceux des autres atteignent difficilement les 20 % ! » – Hautain et vaniteux, du Beurling tout craché !

Il n'empêche, le 27 juillet 1942, il va montrer à tous, surtout à ses ennemis, que sa réputation de *Marksman* [21] n'est pas usurpée. Une journée exceptionnelle qui débute vers 9h00, à la verticale de Takali, lorsqu'il engage un groupe de Junkers Ju 88 et son escorte : toute de suite, il abat le Macchi C.202 du *Sergente* Faliero Gelli, immédiatement suivi par l'appareil du *Capitano* Furio Niclot Doglio, le « patron » de la 151<sup>e</sup> *Squadriglia*, un as aux sept victoires, dont six remportées contre des Spitfire. En fait, il n'y a pas eu combat, Beurling ayant foncé sur l'Italien avec l'avantage du soleil et de l'altitude, avant de « l'exécuter » à bout portant à coups d'obus. Une mise à mort qui n'empêchera pas Beurling de reconnaître le talent et le courage de ses adversaires italiens : « Les Ritals sont plus faciles à abattre que les Allemands. Oh, ils sont courageux, sans aucun doute. À dire vrai, ils sont bien plus courageux que les Allemands mais leurs tactiques ne sont pas aussi bonnes. Ils sont d'excellents aviateurs mais ils cherchent à faire des acrobaties et des loopings, même lorsque la situation est à leur désavantage tandis que les Allemands, dans la même situation, prennent la tangente. Les *Jerries* sont donc probablement, dans l'ensemble, de meilleurs pilotes que les Italiens, mais ils laissent ces derniers combattre seuls lorsque les choses vont mal. Lorsque l'on

fera les comptes à la fin, j'espère que quelqu'un prendra cet aspect des choses en considération. »

Le même jour, en début d'après-midi, le Canadien augmente son score avec deux Bf 109 F-4 de la JG 53, dont celui du *Leutnant* Karl-Heinz Preu, pilote ayant cinq victoires. Pour faire bon poids, deux Messerschmitt rentreront en Sicile troués comme des passoirs.

Le 30 juillet, pour ses exploits, George est promu *Pilot Officer* et il reçoit une *Bar* pour sa *Distinguished Flying Medal* ; encore une fois, la citation accompagnant la récompense est apologétique. Rien ne semble pouvoir arrêter Beurling, hormis Beurling lui-même ! Le pilote veut trop en faire : se portant volontaire pour un maximum de patrouilles, il montre des signes inquiétants d'asthénie. Et ce n'est pas tout : à cause des pénuries alimentaires et de la dysenterie dont il souffre, il est passé de 88 à 61 kilos et sa tension artérielle est au plus bas. Encore quelques jours à ce rythme, et cet épuisement pourrait bien lui être fatal.

Le 8 août, il s'acharne sur un 109 qu'il parvient à abattre. Mais au moment de redresser, il est pris pour cible par un chasseur allemand qui l'expédie au tapis. Bien que criblé de balles, le moteur du Spitfire tourne encore. Un « miracle » qui permet au Canadien de poser son « taxi » sur le ventre ; l'avion termine sa course contre un mur en pierres, plus de peur que de mal. Mais l'homme est à bout, et les médecins militaires veulent l'interdire de vol. « Screwball » s'en sort en promettant de se reposer. Mais cinq jours plus tard, le voici de

### Supermarine Spitfire Mk. V (EP706)

No. 249 Squadron  
Takali, Malte, septembre 1942  
(avion de George Beurling)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





retour dans les cieux maltais, à la poursuite d'un Junkers eseuilé dans le secteur de Lampedusa. Le bimoteur est détruit, mais notre homme est contraint de partager cette victoire avec son ailier.

L'état de santé de l'as se dégrade : ses tics nerveux s'accroissent et ses troubles de l'attention deviennent alarmants. Cette fois, Beurling n'y coupe pas : il est cloué au sol pour plusieurs jours. De fait, à partir de la mi-août, il ne vole qu'occasionnellement, ce qui va avoir un impact sur son tableau de chasse.

Il faut attendre le 25 septembre 1942, pour que le Canadien renoue avec le succès, en apparence tout au moins. Ce jour-là, onze appareils du No. 249 Squadron décollent en urgence de Takali pour être « vectorisés » par les opérateurs radar à 30 kilomètres au nord de Malte, où ils interceptent une douzaine de Messerschmitt du I./JG 77. L'engagement est immédiat et les combats tournoyants s'enchaînent. Lorsque le calme revient au-dessus de la Méditerranée, le pilote annonce avoir abattu deux Bf 109, et en avoir gravement endommagé un troisième. Côté allemand, les archives montrent que les victimes supposées de Beurling sont toutes rentrées en Sicile, même si l'un des pilotes est mort de ses blessures juste après son atterrissage.

Revendication infondée ou pas, le fait est que l'as canadien est de retour ! Le 10 octobre, il descend deux Bf 109 au-dessus de l'îlot de Filfla, au sud-ouest de Malte. Le 13, au petit matin, avec sept de ses camarades, il s'attaque à une formation de Ju 88 escortés par des Bf 109. Les Allemands sont interceptés au nord de la Valette, près de la baie de Saint-Paul. Un bombardier et un chasseur tombent sous les balles du pilote.

Le lendemain, 14 octobre 1942, Beurling repart au combat. Cette fois, ils ne sont que sept à prendre l'air pour parer un raid de Junkers protégés par une myriade de chasseurs. C'est une tactique classique utilisée par les aviateurs de l'Axe : attirer les pilotes de la RAF dans un traquenard, où ils seront numériquement surclassés. Au total, on compte plus de soixante Bf 109, C.202 et Re.2001 dans le ciel, arrivant sur Malte par le sud-est. « Screwball » ne démerite pas de son surnom et plonge dans la mêlée ! Il engage un Ju 88, mais l'Allemand se débat comme un diable et avant de céder, l'un de ses mitrailleurs parvient à placer une rafale d'une trentaine de balles dans le Spitfire du Canadien. Les affaires débutent mal, et si l'as revendique ensuite deux Bf 109, il ne voit pas son bourreau [22] arriver par en-dessous. En une fraction de seconde, le cockpit de Beurling est ravagé par une grêle de balles : le pilote est blessé aux jambes, aux côtes et à l'un de ses bras, tandis que son chasseur prend feu. L'as n'a pas d'autre

choix que de sauter, ce qu'il parvient à faire *in extremis*, tout en étant la cible d'un pilote allemand voulant l'achever au bout de son parachute. Il est à peine conscient lorsque la vedette de sauvetage de la RAF le repêche en pleine mer.

Cette fois, les blessures de Beurling sont sérieuses. Et comme l'homme est épuisé et que les dispensaires maltais manquent de tout, à commencer par de quoi nourrir correctement leurs patients, il a le plus grand mal à se remettre. Il est alors décidé de le rapatrier en Grande-Bretagne. C'est donc sur un brancard que le « faucon maltais » quitte son territoire de chasse, le 31 octobre 1942, à bord d'un Liberator. Le soir venu, le quadrimoteur, qui doit faire escale à Gibraltar, rate son atterrissage et s'écrase dans les flots ; de nombreux occupants périssent dans l'accident, mais la baraka de Beurling ne l'a pas encore quittée et bien qu'ayant une jambe dans le plâtre, il parvient à s'extraire de l'épave en train de sombrer et à regagner le rivage en nageant. Ils ne seront que trois à survivre.

Le 4 novembre, l'as apprend qu'on vient de lui décerner la DSO. Avec un total de 27 victoires remportées au-dessus de Malte, Beurling est devenu une légende vivante, ce qui n'arrange pas vraiment son problème d'égo.

## AMOUR, GLOIRE ET BEAUTÉ

Pour le Canadien, les choses sont simples : une fois rétabli, il remontera dans un Spitfire et retournera se battre contre les Allemands. Pour sa hiérarchie, en revanche, c'est un tantinet plus compliqué : Beurling est un pilote exceptionnel, mais c'est aussi une « tête brûlée » obsédée par son tableau de chasse, un aviateur indiscipliné prêt à toutes les bravades. En outre, sa réputation de « chasseur solitaire » n'est plus à faire et si tout le monde reconnaît son talent, beaucoup redoutent de l'avoir à leurs côtés au combat.

La solution vient finalement de la RCAF qui décide de rapatrier le héros au pays, afin de lui faire faire un *War Bonds Tour*. Lorsqu'il apprend la nouvelle, l'as s'effondre, mais rien n'y fait et en novembre 1942, le voici arpenter les usines et les villes canadiennes pour y « prêcher la bonne parole ». L'homme se prête au jeu, espérant en finir rapidement pour pouvoir retourner se battre, mais cette tournée est une véritable épreuve pour lui. La guerre l'a changé – ou bien révélé – et il ne supporte plus le monde civil ; il passe de l'impatience à l'agacement en un clin d'œil, canalisant difficilement son agressivité.



En revanche, aucune provocation ne transparait dans sa voix, lorsqu'il affirme le plus sérieusement du monde au Premier ministre Mackenzie King que ce qu'il préfère dans son métier de pilote c'est de mettre à mort ses ennemis. Beurling sait s'y prendre mieux que quiconque pour semer le trouble et l'effroi dans le plus mondain des cocktails. « Ils disaient que j'avais pris la grosse tête, mais non ! Je voulais juste m'éloigner de ces foules qui se pressaient pour me voir comme une bête de foire, et repartir faire la guerre. »

De reportages photos pour la presse en conférences et en parades, Beurling sillonne le Canada en tous sens ; une sorte de chemin de croix pour ce mystique possédé par sa passion du pilotage. De ces voyages, il ne sortira qu'une seule bonne chose : sa rencontre avec Diana Gardiner-Whittall à Vancouver, une veuve de guerre qui deviendra son épouse, avant de demander le divorce quelques mois plus tard !

► Début 1943, l'as visite l'école de pilotage militaire numéro 34 de Medicine Hat, en Alberta. Sur ce cliché, on peut mesurer l'enthousiasme de Beurling à être là... (Archives Nationales du Canada)

► En février 1943, deux aviateurs canadiens se rencontrent à Toronto : à droite, « Buzz » Beurling, à gauche, Arthur Roy Brown, qui aurait abattu le « Baron Rouge » au cours de la Première Guerre mondiale. (Archives Nationales du Canada)

décembre 1941. Les *Wolwes* sont désormais basés à Kenley, au sud de Londres, où ils volent sur le nouveau Spitfire Mk. IX. L'as revit !

D'ailleurs, « Screwball » ne tarde pas à signer son retour : dès le 4 septembre, il s'attribue un Fw 190 de la JG 2 dans le secteur de Beauvais. Mais les jours passant, la monotonie s'installe : L'as se plaint de ces missions assommantes qui ne lui permettent pas d'augmenter son score. Il demande à servir sur P-51 Mustang, mais il essuie un refus. Au No. 403 (RCAF) *Squadron*, la situation se dégrade. Pour calmer Beurling, sa hiérarchie le nomme *Flight Lieutenant*, avant de menacer de le casser et de le faire passer en cours martiale. Indiscipliné, le pilote se fait de plus en plus provoquant, comme durant ce jour où il décolle sans autorisation à bord d'un Tiger Moth pour faire de la voltige sous le regard ahuri de son *Wing Commander*

occupé à passer des troupes en revue ; l'officier, qui n'est autre que le célèbre Hugh « Huey » Godefroy, fait immédiatement muter Beurling au No. 412 *Squadron*, où son arrivée fait grincer quelques dents. Les uns et les autres se plaignent, mais on ne peut dignement pas expédier un héros de guerre devant un tribunal militaire. En revanche, on peut le contraindre à consulter des psychiatres. Extraits : « Exceptionnellement rapide pour comprendre ce qu'on attend de lui ; exprime clairement ses envies et ses besoins ; enclin à aider ses subordonnés mais aussi à créer des problèmes avec ses supérieurs ; critique ouvertement et publiquement ses chefs, minant leur autorité vis-à-vis des autres pilotes. » Les mêmes causes produisant les mêmes effets, l'as canadien passe le plus clair de son temps au sol, puni pour avoir volé sans autorisation, pour manque de respect envers ses supérieurs, pour avoir réalisé des acrobaties, pour ne pas avoir respecté les consignes de son chef, etc. Le 30 décembre 1943, « Screwball » remporte sa dernière victoire sur un Fw 190 de la 5./JG 26 dans le secteur de Compiègne. Pour ce faire, il a purement et simplement abandonné les bombardiers américains qu'il escortait. Et comme de juste, la sanction tombe dès le retour en Angleterre : le revoici clouer au sol. En fait, plus personne ne veut de Beurling. Son avancement est gelé.

## DEUX PETITS TOURS ET PUIS...

Au printemps 1943, le calvaire du Canadien s'achève. Du moins, le pense-t-il. Certes, il est bien de retour en Grande-Bretagne, mais il n'a pas été muté dans une unité de combat. Il a atterri au No. 67 OTU où on lui confie l'instruction tir des jeunes pilotes. Beurling est un piètre pédagogue, qui ne s'intéresse pas à ses élèves et qui ne prépare pas ses cours. Il se montre même dangereux au cours des simulations de dogfight, poussant les stagiaires à la faute. En juin, on le retrouve à la *Central Gunnery School* de Sutton Bridge, où il vole sur des Spitfire Mk. II. Fidèle à ses habitudes, il passe des heures à faire des acrobaties, manquant de se tuer à plusieurs reprises. Quant à sa conception de l'uniforme, disons qu'elle lui est toute personnelle. En fait, l'as se désespère de repartir faire la guerre, la vraie. L'été passe, et rien ne vient, alors il demande à rejoindre un *Squadron* canadien.

Le transfert s'opère le 1<sup>er</sup> septembre 1943. « Screwball » est affecté au No. 403 (RCAF) *Squadron*, la première unité à l'avoir accueilli en

### Supermarine Spitfire Mk. IX (MA585)

No. 403 (RCAF) *Squadron*  
Kenley, Grande-Bretagne, septembre 1943  
(avion de George Beurling)

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





▲ Alignement de Norseman Noorduyn produits à Cartierville pour le compte de l'USAAF. C'est sur un avion de ce type que Beurling va se tuer en 1948 à Rome. (Archives Nationales du Canada)

## GRANDEUR ET DÉCADENCE

En avril 1944, alors que la préparation du débarquement de Normandie bat son plein, notre homme est rapatrié au Canada : par dépit, il avait envoyé quelques semaines plus tôt une lettre pour rompre son contrat ; une provocation de plus, mais qui a été prise au pied de la lettre par une administration militaire ravie de se débarrasser de ce trublion. En octobre, il est démobilisé et renvoyé dans ses foyers. L'humiliation est totale. Beurling cherche à partir en Inde puis à s'engager dans l'USAAF mais toutes ses demandes sont refusées. Reste la piste chinoise : « J'étais prêt à partir en Chine à la fin 1944 pour m'y battre aux côtés des nationalistes. C'était payé 1 500 dollars par mois versés sur un compte nord-américain. Pas mal. Mais Ottawa m'a empêché de le faire. J'ai aussi eu une offre des communistes, mais je n'ai pas donné suite. Pareil pour les Soviétiques, car je n'aime pas les Russes. »

Cette fois, l'affaire semble entendue. La carrière de pilote de chasse de « Screwball » est terminée : il quitte l'institution au rang de *Squadron Leader* avec 31 victoires officielles, plus une partagée. Sur le front des récompenses, il arbore *DSO*, *DFC* et *DFM* avec *Bar*. Son carnet de vol compte alors plus de 4 000 heures.

En mars 1945, sa femme demande la séparation et entame une procédure de divorce. Dépit, il s'installe dans un hôtel miteux de Montréal, en attendant que la guerre se termine. Il a un peu plus de 20 ans, mais il en paraît quasiment le double. Dans les mois qui suivent, il gagne sa vie en faisant des acrobaties aériennes avec un Tiger Moth spécialement modifié. Un « jeu » dangereux, car le trompe-la-mort prend tous les risques : « Je pouvais me faire 500 dollars pour 15 minutes de voltige. Il m'arrivait aussi de faire des baptêmes de l'air ou de transporter des gens qui voulaient aller pêcher dans des coins improbables.

C'était pas mal, mais ce que j'aimais par-dessus tout, c'était me battre. Je ne voulais pas finir comme pilote de ligne ou de tourisme ! Je sais que ça peut sembler dur à entendre et à comprendre, mais j'étais prêt à lâcher des bombes et à tirer sur n'importe qui tant que j'étais payé pour le faire. J'étais prêt à travailler pour celui qui me paierait le mieux. » Pas étonnant dans ces conditions que « Buzz » Beurling se montre intéressé par l'opportunité qui se présente à lui au début de l'année 1948 : il s'agit de piloter pour le tout jeune État d'Israël. L'as canadien devra prendre en main une unité de P-51 Mustang [23]. Auparavant, il aura à convoyer un Noorduyn Norseman depuis l'Italie jusqu'en Israël. C'est précisément à bord de cette machine qu'il s'écrase peu après son décollage, à l'aéroport d'Urbe, à Rome, le 20 mai 1948 [24]. Il n'a que 26 ans. Malgré l'arrivée rapide des secours, l'avion s'enflamme et personne ne survit à bord ; la machine transportait-elle des munitions ? On ne le saura jamais. Au final, seul Beurling et « Len » Cohen, lui aussi ex-pilote de la RAF à Malte, pourront être identifiés. L'enquête officielle conclut à un problème mécanique, mais la théorie du sabotage par les services secrets britanniques ou arabes a encore un certain succès – même aujourd'hui – bien que rien ne puisse sérieusement étayer cette thèse.

Le héros, as des as canadiens de la Seconde Guerre mondiale, est inhumé dans l'indifférence générale dans un cimetière italien, ses parents s'étant opposés à ce qu'il soit enterré sur Malte. Le Canada n'entame aucune démarche pour faire rapatrier son corps. En novembre 1950, c'est finalement Israël qui décide d'honorer Beurling. Sa dépouille est ramenée à Haïfa, où son cercueil est drapé avec l'étoile de David. Traité en héros, l'homme a droit à une procession silencieuse dans les rues d'Haïfa, ainsi qu'à la garde d'honneur de l'armée israélienne. Il est ensuite conduit jusqu'au cimetière chrétien du Mont Carmel.

Sa tombe indique son identité et son grade : *Segen*, ou lieutenant en israélien.

Laissons à « Screwball » le mot de la fin : « Pour la plupart des gars que je connaissais, servir dans l'aviation était un interlude dans leur vie. Ils ont étudié la balistique pour en apprendre le minimum et ils n'avaient aucune envie d'en savoir plus. Ils ont appris à voler, et maintenant que la guerre est finie, ils sont retournés à leur existence d'avant, et ils n'ont plus aucune envie de piloter un avion de combat. Moi, c'est l'inverse. Ma vie est là-haut, dans un chasseur. Je ne sais faire que ça. Et c'est là que je veux vivre et mourir, et peu m'importe ce que les autres penseront de moi. » ■



[23] Dans un entretien donné à la revue *Maclean's* le 15 mai 1948, soit cinq jours avant sa mort, Beurling précise que quatre anciens pilotes de la Luftwaffe étaient pressentis pour rejoindre cette unité.

[24] La Première Guerre israélo-arabe venait de débiter quelques jours auparavant.

◀ Portrait officiel de l'as. Même encore aujourd'hui, Beurling est peu honoré au Canada. Cela tient certainement à sa personnalité d'écorché-vif. (Archives Nationales du Canada)

## BIBLIOGRAPHIE

- Beurling (G.) & Robert (L.), *Malta Spitfire*, Grub Street, 2014
- Thomas (N.), *Sniper of the skies*, Pen & Sword, 2015
- Shores (C.), Cull (B.) & Malizia (N.), *Malta: The Spitfire Year 1942*, Grub Street, 1991
- Clare (J.), *Eagle for Hire*, *Maclean's Magazine*, 1948
- McLeod (H.W.) & McKnight (W.), *Canadian World War II Flying Aces*, Book LLC, 2010