

# La Luftwaffe sur Malte (1941-1943)

Tome 1 : 1941



Pol Glineur

L'archipel maltais vu du ciel et du sud en 1941. Au nord, l'île de Gozo (photo allemande).

*Cet ouvrage, comme son titre l'indique, ne cite que les actions de l'aviation militaire allemande sur le secteur maltais. La Luftwaffe n'ayant opéré qu'à partir du début de l'année 1941, le lecteur devra garder en mémoire que les premières attaques de l'île furent le fait de la Regia Aeronautica italienne qui allait, par la suite, continuer à voler offensivement sur Malte. Les combats aériens sur Malte ne peuvent donc se limiter aux seuls affrontements RAF/Luftwaffe.*

L'actuelle république maltaise, le plus petit pays en 2018 de l'Union européenne, a régulièrement changé de mains tout au long des siècles. Cet archipel de huit îles (dont quatre habitées) fut disputé depuis l'Antiquité, étant arraché aux Carthaginois par les Romains lors des Guerres puniques. Siècle au XVI<sup>e</sup> siècle de l'Ordre des Hospitaliers, Malte subit 1565 un siège turc qui dura des mois et se clôtura par l'une des plus grandes victoires de la Chrétienté sur l'empire ottoman. À tel point que le port principal de la grande île de Malte reçut le nom de La Valette pour honorer le Grand Maître de l'Ordre, Jean Parisot de la Valette, qui organisa et mena la défense. En 1798, l'archipel tomba sous la coupe des révolutionnaires français, le jeune général Napoléon Bonaparte faisant de Malte la base arrière de son expédition d'Égypte. Deux ans plus tard, opprimés par ces occupants (pourtant censés colporter les 'idéaux de liberté de la révolution'), les autochtones firent appel aux Britanniques pour être libérés de ce joug. C'était tomber de Charybde en Scylla car les 'libérateurs' chassèrent bien les Français mais ce fut ... pour annexer Malte, traitant ce territoire comme une colonie, interdisant la langue locale tout en y imposant l'anglais et un gouvernement étranger. Des tensions allaient se développer après l'unification de l'Italie (1861) mais, avec l'ouverture du Canal de Suez (1869), l'archipel prit une importance nouvelle, étant avec Gibraltar et Chypre une des étapes - et un des points forts - sur la route maritime des Indes, une artère vitale pour les communications et la cohésion de l'Empire britannique.

Lors de la Première Guerre mondiale et surtout lors de la Seconde, l'archipel maltais devint un enjeu stratégique défendu bec et ongle par l'armée britannique.



### Les prémisses (juin 1940-décembre 1940)

La Méditerranée ne fut jamais un secteur très prisé par l'OKW (commandement suprême des forces allemandes) dès 1939. Faut-il rappeler que la Wehrmacht n'avait qu'à peine cinq à six ans d'existence et encore peu d'expérience si ce n'est des informations tactiques glanées sur le tas au cours de la Guerre civile espagnole ? Adolf Hitler ne s'était laissé convaincre d'intervenir dans la péninsule ibérique que par crainte de voir l'Espagne tomber entre les mains communistes. Pour le reste, par manque d'intérêt et de moyens, tourné principalement vers l'est, il délaissait le bassin méditerranéen à l'Italie, Benito Mussolini voulant en faire sa 'Mare Nostrum', l'équivalent

de la *Mare Nostrum* des glorieux prédécesseurs romains. Le Führer, se définissant comme un 'continental' virulemment anticolonialiste, n'affichait effectivement aucun intérêt pour le sud de l'Europe et cette mer fermée.

Le **10 juin 1940**, le Duce ayant déclaré la guerre aux 'nations ploutocratiques' (la France et la Grande-Bretagne), des combats débutèrent entre Italiens et Français aux alentours de Menton tandis que des bombardiers de la Regia Aeronautica partaient de Sicile attaquer les aérodromes de Malte, l'archipel étant depuis toujours une pomme de discorde en Méditerranée entre Italiens et Britanniques (comme Gibraltar l'était avec les Espagnols).

Le 18 juin, un des **Hurricane** envoyés vers la Méditerranée via la France dut être abandonné à Loudun lors du vol de transfert. Le filtre tropical du moteur est apparemment. L'épave fut plus tard capturée par les Allemands.



L'édition du *New York Times* du 12 juin 1940 (paraissant dans un pays alors toujours neutre) signale la chute prochaine de Paris ainsi que les premiers bombardements italiens sur Malte.





## Premiers combats : l'« *Illustrious-Blitz* »

Un Ju 87 basé en Sicile lance son moteur avant un départ en mission.

Les unités du X. Fliegerkorps auraient dû avoir le temps de 'souffler' pour leur permettre de s'installer sur leurs aérodromes siciliens. Le destin ne le voudra pas. Comme l'écrit K. Gundelach : « *Le premier objectif des attaques aériennes fut un convoi britannique qui, parti de Gibraltar dans le cadre de l'opération 'Excess', devait amener du renfort aux défenseurs de Malte ainsi qu'aux troupes britanniques en Grèce. Comme à l'habitude, les navires étaient protégés par un bâtiment de ligne (mais ici un porte-avions) jusqu'à au sud de la Sardaigne et à une certaine distance des côtes pour éviter de trop sérieuses attaques de l'aviation italienne. La route était alors poursuivie de nuit pour passer la Sicile et, près de Malte, le convoi bénéficiait de la couverture des avions basés sur l'île ainsi que de ceux du porte-avions* ». Ce dernier n'était pas moins que l'*Illustrious*', dont les appareils embarqués (Fulmar et Swordfish) avaient pris part peu avant à l'attaque contre Tarente et coulé de précieux navires de la Regia Marina.

Le **10 janvier**, lorsque l'on annonce la présence à proximité de la Sicile de ce convoi protégé par ce porte-avions, c'est le branle-bas de combat. Avions italiens et allemands sont préparés en hâte et tout ce qui peut attaquer décolle. Le plus grand effort de la Luftwaffe aurait été accompli par les I./St.G. 1 (Hptm Paul-Werner Hozzel) et II./St.G. 2 (Hptm Walter Enneccerus) ayant décollé en urgence de

Trapani. Les bombardiers 'classiques' des KG 26 et LG 1 ne furent qu'une vingtaine. Leur action n'aurait cependant été guère décisive, une dizaine de Hurricane attaquant même les trois Ju 88 de la LG 1, les contraignant à larguer leurs bombes en urgence. La Regia Aeronautica joua un rôle plus important en envoyant quelques-uns de ses S. 79 patrouiller à proximité du convoi pour attirer les appareils de l'*Illustrious*. Ce porte-avions était une 'noix difficile à briser' car, si son pont semblait être une cible facile, il avait reçu un blindage lui permettant de résister à l'impact de bombes de 250 kg. Lors d'une série d'exercices intensifs menés conjointement avec les deux Gruppe de Stuka, les experts en explosifs avaient conclu qu'il faudrait au moins quatre coups directs pour le percer ; cela alors que le navire serait en plein mouvement et qu'il pourrait aisément faire décoller ses Fulmar, des avions certes un peu lents mais de nature à donner bien du fil à retordre aux plus lents Stuka alourdis au surplus par leurs bombes. L'attaque feinte des torpilleurs italiens donna ses fruits puisque, arrivés sur les navires faisant route au sud-est de Pantelleria, les Stuka surprirent les avions embarqués en plein ravitaillement ou revenant se poser à l'issue de leur chasse inutile. L'attaque fut alors menée 'comme à l'exercice' en piquant de douze à deux mille pieds tout en traversant le maillage mortel tissé par la DCA du porte-avions. Selon l'Ofw Jähner : « *Je menais la Kette arrière,*

Les défenseurs de Malte pouvaient s'appuyer sur une excellente DCA de tous calibres. Sur cette photo, un jumelage de mitrailleuses...



James McLachlan, pilote au N° 261 Sq., écrivait dans son carnet : « *Les Wimpy Boys (Note : les équipages de Wellington) ont bombardé Catane la nuit dernière et signalent avoir détruit trente avions boches ('jerries'), détruit deux hangars et pulvérisé le bâtiment administratif. Cela peut*

*compter pour l'activité aérienne de ce jour* ». En dépit de cette vision fortement optimiste (pour ne pas dire fantaisiste), la Luftwaffe va se manifester vigoureusement dans le ciel maltais. Selon P. Taghon : « *Les II. et III./LG 1 repartent sur Malte. Une escorte de chasse avait été annoncée mais*

... et sur ce document, l'un des canons Bofors de 40 mm, bien plus redoutable pour les appareils volant à moyenne altitude.







**Un des Ju 88 détruits par bombes sur la piste de Catane. On aperçoit un Savoia 79 en arrière-plan.**

ne pourra faire jonction. La mission primordiale est néanmoins poursuivie et c'est sans la moindre protection que les bimoteurs volent vers la French Creek où les navires ont été repérés. Des bombes frappent le porte-avions et un autre bâtiment, l'Essex. Mais des Fulmar du N° 806 Sq. interviennent, revendiquant deux Ju 88. Le L1+CT de l'Oblt Kurt Pichler est effectivement perdu avec son équipage. Trois autres bimoteurs reviendront très endommagés à Catane tandis que l'Oblt Theodor Hagen posera son L1+CD sur la plage de Santa Maria (près de Pozzalo) sur la côte méridionale de la Sicile. Un aviateur grièvement blessé sera évacué sur l'hôpital de Raguse. Ce même jour, deux appareils de la LG 1 sont détruits à Catane dans une collision avec un appareil italien ». Un officier britannique attaché à la DCA relatera par la suite : « Je peux encore

visualiser très nettement un bombardier allemand piquant à travers un terrifiant barrage d'acier, suivi par un Fulmar. Il largua ses bombes et, après avoir effectué sa ressource, prit la direction de l'entrée du port en volant au ras des flots. Il était si bas qu'il dut prendre un peu de hauteur pour passer au dessus d'un brise lames pourtant haut à peine de quelques mètres. Le Fulmar l'abattit d'une rafale à ce moment et il s'écrasa en haute mer. Le pilote du Fulmar revint se poser et, peu après, nous envoya un message disant qu'il ne tenait pas notre barrage défensif en haute estime. Cependant, il ne vola plus jamais avec cet avion tant il avait été endommagé par notre mitraille ». Les dix-sept Ju 88 n'étaient pas seuls puisqu'une quarantaine de Ju 87 fut également engagée avec escorte d'une vingtaine de Fiat CR.42/MC.200. En dépit de quelques coups au but des appareils



**De jeunes Maltais jouent sur l'épave d'un Ju 87 probablement abattu par la DCA locale en 1941.**

Le N° 261 squadron fut la première unité de chasse constituée à Malte. Sur ce cliché, on aperçoit plusieurs de ses Hurricane sur le terrain de Luqa.



de l'Axe, des Hurricanes amenés en caisses pourront être déchargés des cargos. Ce qui ne pourra que renforcer la défense maltaise. Mais, selon McLachlan, : « vers 15h00, les Hurricane décollèrent en alerte et nous avons entendu l'arrivée de deux importantes formations venant du nord et de l'est. Soudain, la DCA se mit à tirer et une nuée de Ju 87 fut aperçue tombant à travers une trouée dans les nuages. Ils piquèrent sur Grand Harbour en une vague continue, lâchant

leurs bombes à environ cinq mille pieds. Le bruit était terrifiant et de hautes colonnes de fumée et de poussière s'élevèrent sur le port. Vingt-neuf Ju 88 arrivèrent alors et, tout au long de cette intrusion, je n'aperçus aucun Hurricane. C'était déjà assez pour me faire pleurer mais le pire était à venir. Les Ju 87 étaient à peine partis que le RDF (radar) repéra quatre nouvelles formations arrivant à dix mille pieds. De nouveau, la DCA déclencha ses tirs et, de nouveau, une horde de Ju 87 piqua

**Bombardement du terrain d'aviation de Hal Far.**





en venant des nuages. En vol presque vertical, ils lâchèrent leurs bombes puis, lentement, repartirent isolés ou par groupes de deux appareils. C'était le rêve pour tout pilote de chasse mais on n'apercevait aucun de nos chasseurs. C'était un supplice de demeurer ainsi tranquillement au balcon en regardant des Ju 87 isolés et sans protection de chasse voler à deux mille pieds tout en ne pouvant rien faire. J'aurais donné une semaine de solde pour pouvoir décoller ».

Le jeune Maltais Charles Grech partagea la même vision: « Le jeudi 16 janvier, nous avons juste terminé les cours de la journée et récitons nos prières lorsque, vers 13h45, les sirènes se mirent à hurler. (...) Avec deux camarades, je décidai de me rendre à la St Julian's Tower où des Irish Fusiliers montaient la garde. (...) Nous entendîmes alors le tir accru des canons et des mitrailleuses et je choisis de revenir à la maison où, à l'insu de ma mère, je montai sur

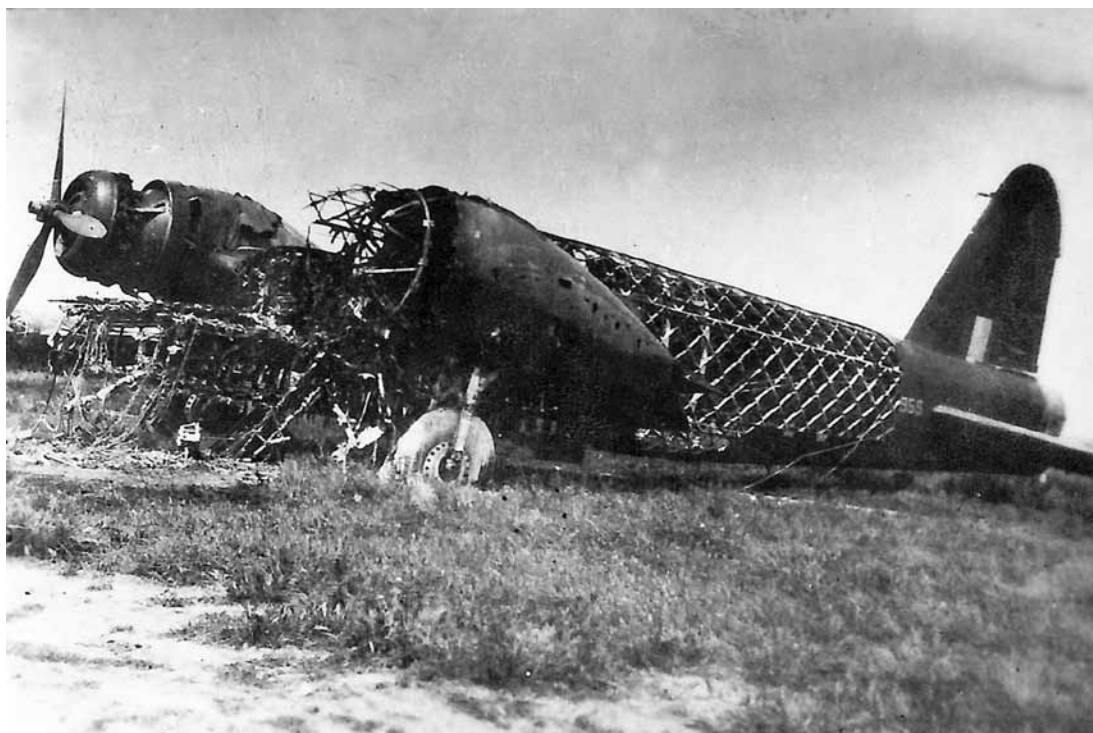


le toit. (...) Pour la première fois de ma vie, j'aperçus des Ju 87 et Ju 88. (...) Je vis les Stuka approcher en formation en V. Puis, l'un après l'autre, ils dirigèrent leur nez vers le bas et piquèrent un peu comme des faucons. Comme je n'avais jamais assisté à pareille attaque auparavant, je pensai que ces avions avaient été atteints. La densité dans l'air des explosions d'obus de DCA était terrifiante (...). Il était apparent que Grand Harbour était la cible principale. Mon père me dit: 'Ils bombardent l'illustrious'. C'était un spectacle hors du commun. Nous étions abasourdis par le courage de ces Allemands volant à travers un intense barrage antiaérien. Le ciel était obscurci par la fumée

des obus de la DCA et l'explosion des bombes. (...) Après un court instant, les canons reprirent leur tir. La seconde vague survint, composée de Ju 88 qui attaquèrent de manière différente des Stuka. Alors que les Ju 87 piquaient quasi à la verticale,



Pour la propagande, trois soldats issus des trois branches armées (terre, marine et aviation) présentes à Malte posent devant les restes du Ju 87 A5+JK abattu le 18 janvier.



Un Wellington détruit sur un aérodrome maltais.





#### Entretien d'un Bf 110 du III./ZG 26 à Palerme.

DCA et la chasse britanniques vont revendiquer dix-neuf victoires dont huit Ju 88. La LG 1 perd en réalité deux appareils :

-celui du Stuka de la 8./LG 1, le Hptm Wilhelm Dürbeck, qui disparaît avec tout son équipage. Selon un témoin, le Ju 88 aurait été frappé de plein fouet par un obus de DCA alors qu'il était

engagé dans son piqué. L'épave du bimoteur dut tomber en mer et il faudra attendre la fin de l'année pour que le Ritterkreuzträger soit officiellement et juridiquement déclaré 'tué au combat' ; -celui de l'Ofw Hans Schneider dont tout l'équipage sera également porté disparu.

La 6./St.G. 2 pour sa part perd un appareil avec son équipage, probables victimes d'un Hurricane. Le 1./St.G. 1 est amputé de deux équipages qui, eux aussi, durent tomber sous les coups de chasseurs..

Les Bf 110 du III./ZG 26, qui assuraient l'escorte en compagnie d'avions italiens, remportent une victoire lorsque le Kommandeur, le Major Kaschka, abat un Hurricane (devant être celui du Sgt Eric Kelsey aperçu la dernière fois lancé à la poursuite d'un Ju 87). Au retour de cette opération, un Ju 87 se 'crashe' sur l'aérodrome de Catane mais sans mal pour son équipage.

Selon B. Cull, les combats sur l'île avaient pris une telle ampleur qu'un pilote britannique, vétéran de la Bataille d'Angleterre, s'arrangea pour éluder les engagements en employant mille subterfuges. Il estimait avoir fait largement son devoir l'année précédente et ne tenait nullement à perdre inutilement la vie sur Malte.



**Un mitrailleur de Ju 87 a photographié l'explosion de la bombe de son Stuka sur l'aérodrome de Luqa.**





Trois aviateurs posent sur une bombe. Sur cette photo de presse, le censeur a gommé le code du Ju 88 de la LG 1, le 'L1'.



Formée à la va-vite, la Luftwaffe n'avait pas eu le temps de concevoir de petits véhicules capables d'opérer sur aérodromes. La chute de la France allait lui fournir un grand nombre de chenillettes. Ces tracteurs d'infanterie UE de prise se révélèrent très utiles pour tirer les chariots de bombes ou pour remorquer des avions. Remis en dotation à plusieurs escadres, ils allaient les suivre et être ainsi disséminés sur tous les fronts. Ce tracteur, vu son origine, porte le joli nom de 'Franzmann'.





**Le 24 février 1941, le I./JG 27 base deux de ses escadrilles en Sicile (Gela) pour appuyer vaille que vaille l'offensive quelque peu poussive sur Malte. Ses Bf 109 seront cependant assez 'discrets' et regagneront le Reich dès le 15 mars pour être engagés dans les Balkans.**

de Sigonella (Catane). Selon le mitrailleur, le Gefr Xaver Greipl : « *Nous étions partis pour une mission de harcèlement avec le plein de carburant ainsi qu'avec quatre bombes de deux cent cinquante kilos. Lors du décollage, un de nos pneus explosa vu la présence sur la piste d'éclats de Flak. Nous n'avons pu ainsi atteindre la vitesse nécessaire et gagné assez d'altitude. Nous nous sommes donc jetés dans des lignes téléphoniques bordant une voie ferrée. Nous avons arraché deux cents mètres de câbles avec l'hélice gauche et nous nous sommes crashés dans un champ avec une telle violence que le moteur gauche fut arraché. Trois d'entre nous furent sérieusement blessés* ».

Le **4 mars**, le III./St.G. 1 gagne Comiso pour opérer sur Malte mais le mauvais temps fait reporter cette attaque. Le **5 mars** voit probablement le premier engagement offensif des deux Staffels de la JG 27 sur Malte. Les Bf 109 doivent en effet, en compagnie de leurs homologues de la 7./JG 26, assurer l'escorte de bombardiers. Plusieurs aérodromes semblent avoir été les cibles du jour. Une dizaine de Hurricane prend l'air pour s'opposer à la soixantaine d'attaquants. Le Ju 88 L1+CM du Lt Reinhard Krause (4./LG 1) est attaqué par le Sgt Frederick Robertson du N° 261 Sq. (un vétéran de la Battle of Britain) qui l'abat avec son équipage en mer au large de Filfla. Les Ju 87 de la St.G. 1 sont appuyés par quelques Bf 110 attachés à l'escadre. Deux Stuka et deux Bf 110 sont abattus (un des deux Zerstörer fut frappé de plein fouet par la DCA, explosant en plein ciel ce qui ne laissa aucune chance à son équipage). Un ou deux autres Ju 87 reviennent endommagés. Les Bf 109 vont revendiquer trois victoires. Deux Hurricane du N° 261 Sq. furent perdus. Selon une relation de cette journée : « *Peu après 7h00 le 5 mars, un raider isolé, soit un Do 215 (sic !), soit un Bf 110, effectua un mitraillage à basse altitude*



**Le drapeau du I./JG 27 flotte en Sicile.**