



BLACK MONDAY

La dernière mission de Max Guedj

Sauf mention contraire, toute photo : Courtesy Les Taylor

par Luc Vangansbeke

Le 15 janvier 1945, le *Banff Wing* subit les pertes les plus lourdes de son existence. Parmi les disparus figure le *Wing Commander* Jean Maurice, alias Max Guedj.

Contrairement à ce qu'a écrit Pierre Clostermann dans son ouvrage *Feux du ciel* publié en 1951, Max Guedj n'est pas mort en attaquant un pétrolier ancré près de Narvik. En réalité, l'action du *Black Monday* se situe à un millier de kilomètres plus au sud, non loin de Bergen. L'opération vise le *Claus Rickmers*, un cargo allemand jaugeant 5 165 tonneaux [1] et chargé de 7 000 tonnes de coke et 175 tonnes de fournitures militaires, dont 120 de mines et de charges de profondeur, le tout destiné à la *Kriegsmarine*. L'affaire débute le 8 janvier 1945, lorsqu'un convoi composé des transports *Sevre*, *Bjergfinn* et *Claus Rickmers*, escorté du *Flakship Vp.5304 Seehund*, entre dans Bomlafjord.

OBJECTIF PRIORITAIRE

Vers 04h30, à la suite d'une fausse manœuvre, le *Claus Rickmers* s'échoue sur des hauts fonds, ouvrant une voie d'eau à l'avant. Le navire réussit à se dégager, mais il lui faut effectuer des réparations d'urgence sous peine de couler, et le commandant décide de se réfugier dans le petit port de Leirvik, tout proche. La cargaison de coke ayant une importance capitale pour la *Kriegsmarine*, l'amiral Otto von Schrader met les batteries côtières voisines en alerte et demande un renfort de *Flak*, qui arrive de Bergen et de Haugesund le lendemain. Resté sur place, le *Seehund* est rejoint par le *Vp.5308 Rouge* et le *R63*. Les trois *Flakships* sont lourdement armés, et le personnel aux pièces bien entraîné.

► Bien que la conduite de la plupart des missions soit normalement confiée aux commandants de *Squadron*, il arrive que le *Station Commander* participe à l'une d'elles. De plus, c'est le G/C Aitken en personne qui, la plupart du temps, dirige le briefing des équipages, comme on le voit ici. Sur la présente photo, l'officier de sécurité a fait preuve de grand zèle pour masquer toute information sensible.

◀ Aucune photo de l'attaque sur Leirvik n'a pu être trouvée, mais cette vue, prise du dôme dorsal d'un *Beaufighter* lors d'une mission du *Dallachy Wing*, donne une idée des difficultés rencontrées par Max Guedj et ses équipages. Non seulement, dans les fjords, les avions manquent d'espace pour manœuvrer et risquent à tout moment de percuter les falaises à pic, mais en plus, ils sont pris sous les tirs plongeants de plusieurs canons anti-aériens installés au sommet de celles-ci.



[1] Mesure de volume.

[2] Terme qui peut se traduire par « éclaireurs ».

Les Norvégiens sont passés maîtres dans ces missions de reconnaissance, opérant individuellement ou par paires. Ils ne sont cependant pas les seuls, car une fois familiarisés avec les côtes scandinaves, les équipages britanniques s'y mettront également.

[3] Mosquito sur lequel les quatre tubes de 20 mm ont cédé la place à un canon Molins de 57 mm. Cette pièce est une adaptation du canon antichar QF de 6-Pounder de l'armée de Terre. Dotée d'un système de chargement automatique, elle a une capacité totale de 25 coups, y compris un obus dans la chambre de l'arme.

[4] Les mines et les charges de profondeur ont été débarquées avant l'attaque.

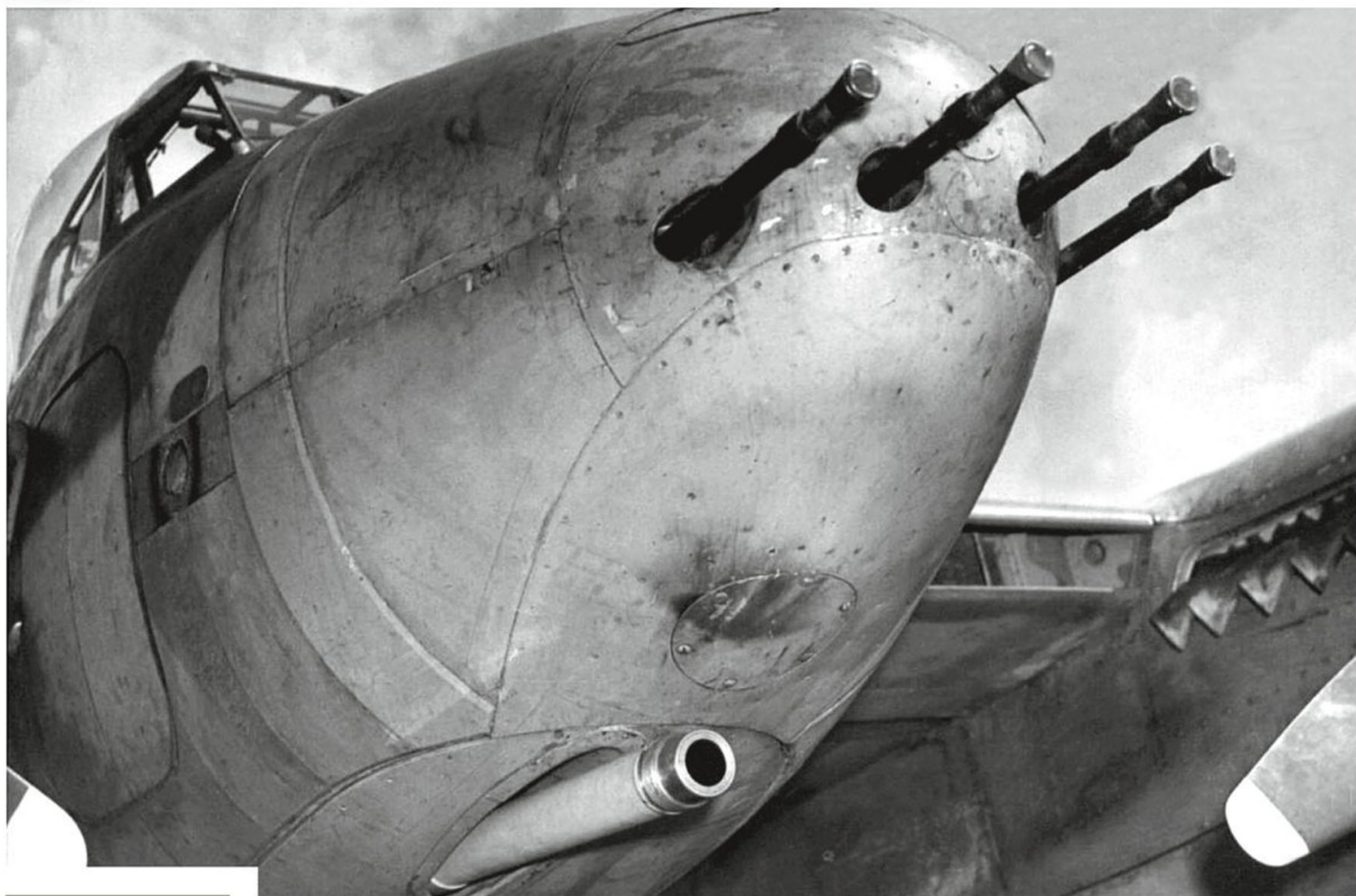
Ce même 8 janvier, un *Strike Wing* de douze *Beaufighter* et d'autant de *Mosquito* en couverture de chasse, précédés de deux *Beaufighter* servant d'*Outriders* [2], malmènent deux bateaux de commerce et un *Flakship* dans les fjords voisins. La présence du *Claus Rickmers* à Leirvik n'échappe pas aux aviateurs, mais il n'est pas attaqué. Pour les Allemands, le répit est de courte durée : dès le lendemain, un autre *Strike Wing* de 20 *Mosquito* du No. 143 *Squadron*, dont trois *Tsetse* [3], décolle de Banff sous la conduite du *Wing Commander* Maurice. Douze *Mustang* du No. 315 escortent la formation, dont l'objectif prioritaire est le *Claus Rickmers*. Touché par quarante roquettes et un obus de 57 mm, le navire est en feu, mais les équipes de lutte anti-incendie parviennent à éviter que la cargaison de coke ne s'embrase et que les munitions n'explosent [4]. L'arrière du navire étant protégé par une conserverie, les coups

au but se concentrent sur l'avant de la coque et la passerelle. Les cales n° 1 à 3 sont envahies par l'eau, et la proue du navire repose sur le fond. Le lendemain, les Fw 190 des 9. et 12./JG 5 se posent sur le terrain d'Herdla, à quelques minutes de vol de Leirvik, prêts à toute éventualité.

Les jours suivants, les Britanniques maintiennent leur surveillance, d'abord avec un *Mosquito* de la *Photo Reconnaissance Unit* de Dyce, ensuite avec deux patrouilles d'*Outriders* les 10 et 11 janvier. La première est suivie par la sortie de 22 *Beaufighter* ; la seconde par celle de 15 *Mosquito* et 21 *Beaufighter* sur Flekkefjord, qui coûte au No 143 *Squadron* les *Flight Sergeants* Pierre Smoolenaers, pilote belge, et William Harris, navigateur australien, abattus par un Bf 109 de la 14./JG 5. L'objectif n'est pas le *Claus Rickmers*, mais les *Outriders* profitent des deux missions pour confirmer sa présence à Leirvik.

► RAF Banff sous la neige. Cette photo donne une idée des conditions climatiques difficiles sous lesquelles le *Wing* doit opérer durant l'hiver 1944-45. Le 15 janvier, Max Guedj et ses équipages décollent sous une pluie battante, et les averses neigeuses annoncées au-dessus de la mer du Nord ne faciliteront pas le vol vers la Norvège.





[5] Ensemble de passages étroits séparant les îles de la côte norvégienne. Les Britanniques parlent d'Inner Leads. Dans ce dédale maritime, même les Norvégiens du No. 333 Squadron ont du mal à trouver leurs objectifs.

[6] Bien que les Allemands ne disposent pas d'une véritable installation de brouillage, par le passé, certaines missions des *Strike Wings* ont été gênées par des émetteurs à haute puissance installés à Gossen et à Bergen.

[7] Frederick « Freddie » Alexandre est un officier américain détaché au No. 143 Squadron.

Ordre de détruire le navire et sa cargaison est donné au No. 18 Group du *Coastal Command* de Rosyth, qui désigne à nouveau le Banff Wing pour la mission. Le lieutenant de vaisseau Thor Stensrud, du No. 333 Squadron, met en garde le Group Captain « Max » Aitken : les trois batteries côtières protégeant Leirvik ont reçu des renforts de *Flak*, sans parler des trois escorteurs ancrés à proximité et des fortins de Titelsnes, Naeheim et Bjelland, hérissés de canons antiaériens. Pardessus le marché, à l'insu des Alliés, plusieurs pièces du *Claus Rickmers* ont été débarquées pour occuper de meilleures positions de tir. Aitken fait remonter cette mise en garde, mais l'ordre est maintenu en raison de l'importance de l'objectif.

Le 15 janvier, à 09h30, 16 Mosquito des No. 143, 235 et 248 Squadrons décollent

▲ Gros plan sur le canon de 57 mm d'un Mosquito XVIII Tsetse. En raison de l'onde de choc et de la flamme du coup de départ à la bouche du tube, un panneau de renforcement métallique était fixé sous le nez de l'avion. Les traces noircies sur et autour de celui-ci sont suffisamment éloquentes pour justifier la présence de cette pièce.

sous une pluie battante, précédés de deux *Outriders* du No. 333. L'ensemble est commandé par le *Wing Commander* Maurice. Les Mustang du No. 315 ayant quitté Peterhead la veille à destination d'Andrewsfield, aucune escorte n'est prévue, mais les équipages espèrent frapper fort, puis vite filer avant que la chasse ennemie n'ait le temps d'intervenir. La météo prévoit des épisodes neigeux au-dessus de la mer du Nord ainsi que sur l'objectif. La formation aborde la côte à proximité du phare de Geitungen à 11h10. Tandis qu'elle oblique vers le nord, les deux *Outriders* fouillent l'Indreled [5] sans rien déceler de nouveau. C'est alors qu'un bourdonnement se fait entendre dans les écouteurs de Thor Stensrud et de son navigateur, Erik Friis : malgré une traversée au ras des flots, les Mosquito ont été repérés [6].

de Havilland DH.98 Mosquito FB Mk. XVIII Tsetse

No. 248 Squadron
Banff Strike Wing
Boyndie, Écosse, janvier 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

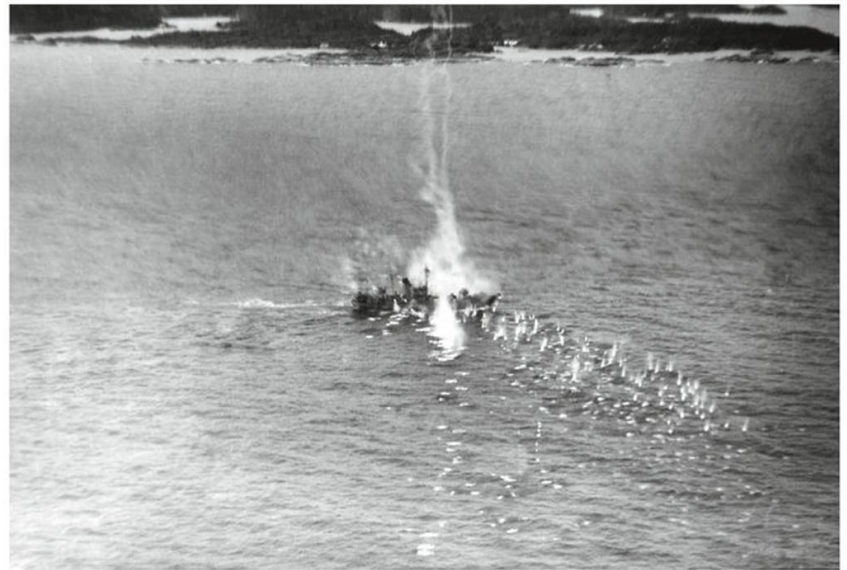


MOSQUITO CONTRE FOCKE-WULF

À Herdla, l'alerte est sonnée à 11h18, et deux minutes plus tard, neuf Fw 190 A-3 et A-8 de la 9./JG 5 décollent sous la conduite de l'*Oberleutnant* Werner Gayko. Entre-temps, les deux Mosquito norvégiens arrivent en vue de Leirvik, où ils sont accueillis par une *Flak* intense. Ayant localisé le *Claus Rickmers*, Stensrud et Friis sont en train de transmettre l'information lorsqu'ils sont éblouis par une déflagration sur tribord : touché par un obus de 88 mm, le bimoteur des quartiers-maîtres Sjolje et Gausland vient d'exploser en vol.

Captant le signal de Stensrud à 11h24, Maurice ordonne d'attaquer. La formation vire sur sa droite au-dessus de l'île de Stord pour atteindre son objectif cinq minutes plus tard. Les avions anti-*Flak* ouvrent le bal. Huit roquettes tirées par un Mosquito du No. 235 Squadron frappent la passerelle et la cheminée du *Vp.5304 Seehund*. D'autres suivent, et le *Flakship* commence à couler. Le *Vp.5308 Rouge* et le *R63* subissent des dégâts mineurs. Le *Squadron Leader* Fitch, du No. 143, met deux roquettes au but, juste au-dessus de la ligne de flottaison du *Claus Rickmers*. Derrière lui, un Mosquito *Tsetse* du No. 248 tire douze obus de 57 mm : dix font mouche. D'autres roquettes sont tirées. Tout est fini en deux ou trois minutes !

Les Mosquito se regroupent pour prendre la route du retour. Touché par la *Flak*, l'appareil des *Flight Sergeants* Chew et Couttie, du No. 235 Squadron, a un moteur en feu. Bien qu'encadrés par les avions du *Flight Lieutenant* Hawkey et celui du *Lieutenant* Alexandre^[7], les deux sous-officiers savent qu'ils n'iront pas très loin.



▲ Roquettes à contresens ! N'ignorant pas que le Mosquito qui les attaque passera à la verticale de leur navire, les artilleurs du *flakship* de 426 tonnes *Vp 1.605 Mosel* viennent de tirer des roquettes traînant derrière elles un fin câble d'acier. Malheur à l'avion qui vient s'y empêtrer, mais cette riposte n'empêche pas le pilote du Mosquito de faire subir à l'ennemi tout l'effet de ses quatre canons de 20 mm !

À 11h32, Thor Stensrud aperçoit plusieurs points noirs qu'il identifie immédiatement comme des chasseurs ennemis. Au même moment, il entend sur le réseau radio la voix du chef de formation qui avertit calmement les autres équipages du danger. Trois Fw 190 s'approchent des appareils de Maurice et de Fitch : une rafale de 20 mm arrache une partie des empennages du Britannique et déchire l'un de ses réservoirs de carburant. Fitch a toutes les peines du monde à maintenir son Mosquito en vol, au point de devoir demander de l'aide à son navigateur, le *Flying Officer* Les Parker. Pourtant, étrangement, l'Allemand n'achève pas sa proie blessée.

de Havilland DH.98 Mosquito FB Mk. VI

No. 333 (Norwegian) Squadron
Banff Strike Wing
Boyndie, Écosse, janvier 1945

Profils © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

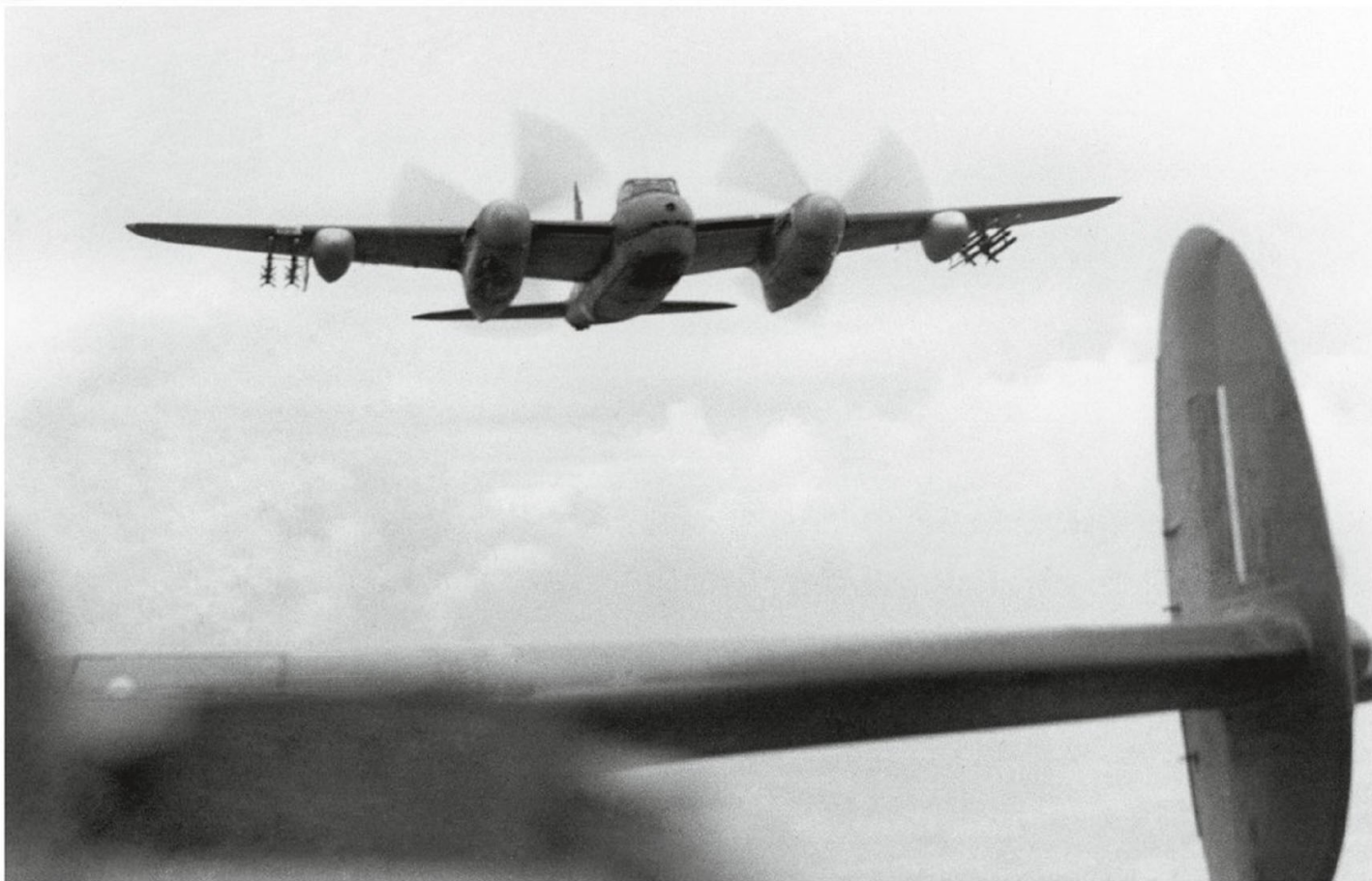


de Havilland DH.98 Mosquito FB Mk. VI

No. 143 Squadron
Banff Strike Wing
Boyndie, Écosse, janvier 1945

Profils © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016





À une centaine de mètres devant eux, un autre Fw 190 s'en prend à l'appareil de Maurice. Plusieurs membres de la formation, dont Stensrud, entendent la voix toujours aussi imperturbable du leader appelant au secours. Malgré l'état de son propre avion, Fitch tire une rafale de deux secondes et demie sur le Focke-Wulf. En vain ! Moteur bâbord en feu, traînant un long panache de fumée, le Mosquito du *Wing Commander* Maurice bascule, puis s'engloutit dans les eaux du fjord. Le *Flight Lieutenant* Williams et son navigateur du No. 235 *Squadron* assistent probablement eux aussi aux derniers instants du Français libre : repérant trois Focke-Wulf s'en prenant à un Mosquito isolé, Williams lâche une ou deux rafales à près de 500 mètres de distance, contraignant le trio de prédateurs à s'écarter vers bâbord en abandonnant leur victime déjà touchée à mort.

Au milieu de cette sarabande, escortés par les avions de Hawkey et d'Alexandre, Chew et Couttie luttent toujours pour rester en l'air lorsque trois Focke-Wulf passent pleins gaz à leur verticale. Deux Allemands se ravissent et font demi-tour pour s'en prendre aux Mosquito ; Hawkey dégage pour les écarter de l'appareil en difficulté. Alexandre fait de même, mais il a moins de chance, et c'est à lui que les pilotes ennemis s'en prennent : plus personne ne reverra l'Américain et son navigateur. Les deux Fw 190 se tournent ensuite contre Hawkey, mais celui-ci réussit à se dissimuler dans un nuage. Quant aux *Flight Sergeants* Morton-Moncrieff et Cash, tués lorsque leur avion s'est écrasé près de Fjell, ils semblent avoir été victimes de ces deux mêmes Fw 190.

Volant à bord d'un *Tsetse*, les *Flying Officers* Peacock et Field, du No. 248 *Squadron*, repèrent un chasseur de la JG 5 poursuivant un Mosquito. Peacock se glisse derrière l'Allemand et ouvre le feu à trois reprises avec son canon de 57 mm. Aussi incroyable que cela paraisse, le Focke Wulf rompt le combat et s'éloigne, moteur hoquetant et traînant un panache de fumée.

Entre-temps, Chew réussit à amerrir. Souffrant d'une cheville brisée, Couttie sort par le panneau de secours de la verrière pour s'occuper du radeau d'urgence, et ce n'est qu'au moment où l'avion s'enfonce dans les flots qu'il réalise que Chew ne l'a pas suivi.

▲ Prise depuis la tourelle dorsale d'un Hudson, cette photo montre clairement la manière dont se combinent les réservoirs supplémentaires et les roquettes sous les ailes des Mosquito à partir de février 1945. À l'origine, quatre rails de lancement simples étaient montés côte à côte sous chaque aile. Mais cela ne permettait pas l'emport de réservoirs supplémentaires. Grâce au nouveau système, il est possible de superposer les projectiles deux par deux sous les supports extérieurs, permettant ainsi de remplacer les supports intérieurs par un réservoir.

Couttie ne peut plus rien pour son pilote. Quatre heures plus tard, il sera fait prisonnier.

BILAN D'UN LUNDI NOIR

Fitch et Parker réussissent à s'éloigner de la côte et à lancer un appel de détresse, auquel un autre Mosquito répond aussitôt. Tirant une fusée de couleur, ils sont bientôt encadrés de cinq avions, dont celui de Thor Stensrud, qui les aideront à regagner Banff.

La mission se solde par cinq Mosquito perdus. Plusieurs autres sont endommagés. Surtout, elle a causé la perte de dix membres d'équipage expérimentés, dont neuf tués et un prisonnier. Du côté allemand, bien que le *Flying Officer* Peacock ne l'ait jamais revendiqué, il semble que l'appareil du *Feldwebel* Helbing ait bel et bien été touché par un obus de 57 mm, car un Fw 190 en difficulté s'est posé sur le ventre dans le nord de l'île de Stord.

Ce faisant, la tête du pilote a violemment heurté son collimateur, et l'homme est mort quelques jours plus tard. Deux Fw 190 A-8, pilotés par les *Unteroffiziere* Zeuner et Lehnert, ont également été perdus. Aucun des pilotes n'ayant survécu, les circonstances de leur mort demeurent incertaines, mais il semble qu'ils aient été engagés dans le combat au cours duquel ont été abattus Alexandre et Morton-Moncrieff. Visiblement, ceux-ci ont chèrement vendu leur peau, à moins que les deux chasseurs ne se soient percutés dans la mêlée.

Le *Claus Rickmers* a moins souffert que durant l'attaque du 9 janvier 1945. Peu après le second raid, l'équipage colmate la plupart des voies d'eau et vide partiellement les cales inondées. Le gaillard d'avant et la passerelle ont été ravagés par les incendies. Bien qu'un remorqueur l'accompagne par précaution, le navire repart le 24, à destination de Bergen, par ses propres moyens, afin d'y subir des réparations plus importantes. Néanmoins, il ne sera remis en service qu'après la guerre. Il finira entre les mains de ferrailleurs espagnols en 1964. De même, le *Vp.5304 Seehund* sera renfloué en 1951 ; il sera ensuite utilisé comme chasseur de baleines jusqu'en 1971, date à laquelle il coulera au large de la côte sud-africaine. ■

WING COMMANDER MAURICE

ITINÉRAIRE D'UN AVIATEUR DE LA FRANCE LIBRE

Jean Max Maurice Guedj naît le 8 juin 1913 dans une famille juive de Sousse, en Tunisie. Élève brillant, il décroche son baccalauréat en 1930 avant de poursuivre ses études à la faculté de droit de Paris, avec l'intention de marcher dans les pas de son père, bâtonnier de l'Ordre des avocats à Casablanca. Son service militaire éveille en lui une véritable passion pour l'aviation, et il obtient son brevet civil de pilote en 1938.

En septembre 1939, il est mobilisé au 2^e régiment de Zouaves à Meknès, et la capitulation de juin 1940 le trouve sous-officier de réserve. Bien qu'il n'aspire qu'à poursuivre le combat, il est démobilisé le 14 août. Muni d'un faux passeport, il s'enfuit de Tanger pour gagner Gibraltar. Il arrive en Angleterre le 6 septembre, où il rejoint les Forces aériennes françaises libres. Pour éviter les représailles contre sa famille, il s'engage sous le pseudonyme de Jean Maurice.

Malgré son brevet de pilote civil, les Britanniques l'envoient d'abord au centre d'instruction franco-belge d'Odiham, puis dans d'autres écoles de la RAF, pour y parfaire sa formation. En février 1942, il est affecté avec le grade de *Pilot Officer* au No. 248 *Squadron*, alors équipé de Beaufighter VI. Il vole souvent avec le même observateur/navigateur, Charles Corder. Le 17 mai, il participe aux attaques contre le *Prinz Eugen* en mer du Nord. Deux mois plus tard, le No. 248 est transféré à Malte, d'où Max prend part à des missions de protection de convois alliés, ainsi qu'à des attaques contre des aérodromes d'Italie méridionale et de Sicile.

De retour en Grande-Bretagne, le No. 248 s'installe au Pays de Galles, depuis lequel il opère au-dessus du golfe de Gascogne. Max y apprend le décès de son père, emprisonné pour faits de résistance par la police du régime de Vichy. Le 10 mars 1943, au cours d'une patrouille, il abat un Ju 88, mais il rentre blessé, aux commandes d'un Beaufighter sérieusement endommagé. Quelques jours plus tard, il est envoyé au repos et prend la tête de l'*Air Firing Flight* à la No. 2 OTU. Il y insiste auprès des élèves sur l'importance de l'adresse au tir chez un pilote et en profite pour améliorer ses propres performances.

En février 1944, il retourne au No. 248 avec le grade de *Squadron Leader*. Il reprend ses patrouilles sur le golfe de Gascogne. En son absence, l'unité s'est reconvertie sur Mosquito. Après le débarquement de Normandie, il participe aux missions de protection au profit de la flotte d'appui alliée et vole parfois pendant huit heures sur la même journée.

Lorsque, en septembre 1944, le No. 248 rejoint le Banff *Wing*, Max Guedj est titulaire de la *Distinguished Flying Cross and Bar*, ainsi que du *Distinguished Service Order*. Son caractère réservé et sa modestie impressionnent son entourage autant que son courage



▲ Max Guedj (à gauche) avec son navigateur Charles Corder, à l'époque où ils forment l'équipage d'un Beaufighter du N° 248 *Squadron*.

et son savoir-faire. Le 20 novembre, il est fait Compagnon de la Libération. Nommé *Wing Commander* le mois suivant, il prend la tête du No. 143 *Squadron*. Le 15 janvier 1945, il décolle avec le *Flight Lieutenant* Langley comme navigateur. L'un et l'autre sont conscients qu'on leur a confié une mission de sacrifice... ■

de Havilland DH.98 Mosquito FB Mk. VI

No. 143 *Squadron*
Banff *Strike Wing*
Boyndie, Écosse, janvier 1945
Avion du *Wing Commander* Maurice

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

