

**GUEDJ Max**  
**(Pseudonyme : Maurice)**  
**(1913-1945)**  
**Compagnon de la Libération**  
**Mort pour la France**

Cette fiche biographique a été rédigée à partir de documents identifiés et consultés dans les archives du Service historique de la Défense (SHD) sur les sites de Vincennes, Caen (DAVCC) et Pau (CAPM). Parfois lacunaires, ces sources écrites indispensables pour le travail de l'historien peuvent toutefois présenter des données contradictoires. Il peut en résulter des différences d'orthographe (noms et lieux) et de dates qui seront précisées en notes de bas de page.

▪ **Eléments bibliographiques**

Né à Sousse (Tunisie), le 8 juin 1913.

Fils de Félix Guedj, avocat et bâtonnier au barreau de Tunis et Gilberte Sultan.

Mort pour la France à Leirvik (Norvège), le 15 janvier 1945.

▪ **Carrière militaire et campagnes**

Effectue son service militaire dans l'armée de terre

Elève brillant, il étudie le droit à Paris, et devient à son tour avocat. Il fait de nombreux voyages en Russie et en Allemagne.

Pendant son service militaire, qu'il fait dans l'armée de terre à Metz (Moselle) en 1934, il se passionne pour l'aviation et s'inscrit dès sa démobilisation à l'aéroclub de Casablanca. Il obtient son brevet de pilote civil en 1938 alors même qu'il exerce le métier de journaliste puis les fonctions d'avocat.

La guerre déclarée, il rejoint comme soldat de deuxième classe le 2<sup>e</sup> régiment de zouaves, à Meknès. En juin 1940, il est sergent dans une unité de DCA.

Mais, il n'accepte pas l'armistice et, muni d'un faux passeport, s'enfuit de Tanger et arrive en Angleterre le 6 septembre 1940, via Gibraltar. Il s'engage le 1<sup>er</sup> octobre 1940 dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL), sous le pseudonyme de Max Maurice, comme élève pilote. Après un premier entraînement à l'école de pilotage d'Odiham, il est promu aspirant.

Après une période d'entraînement et de perfectionnement dans différentes écoles de la *Royal Air Force* (RAF), il est affecté comme pilote en février 1942 au *248 Squadron* du *Coastal Command*. Ce sont, d'après ses propres mots, les plus heureux moments de sa vie, depuis le jour où il a dû abandonner la France. Aux commandes d'un *Beaufighter*, il se spécialise avec son groupe de la *RAF* dans les missions d'attaque des navires et des chasseurs nazis dans l'Atlantique et en Mer du Nord.

Le 17 mai 1942, il participe à l'attaque au canon et à la mitrailleuse du croiseur *Prinz Eugen*, qui est de plus escorté de quatre torpilleurs de gros tonnage. Le rôle de Guedj est le suivant : faire un passage, essayer de maîtriser la DCA ennemie, l'attirer et permettre ainsi aux *Beaufighter* torpilleurs d'opérer. Ils partent à quatre appareils : au premier passage, l'un est abattu, les trois autres sont touchés sérieusement. Il semblerait normal de rentrer à la base, mais avec un autre pilote des FAFL, Ottino Sabbadini, ils repartent de nouveau à l'attaque ; cette fois-ci c'est l'appareil de Sabbadini qui est abattu (ayant réussi à s'extraire de son avion en feu, ce dernier sera repêché en mer et fait prisonnier par les Allemands). Alors, pour la troisième fois, avec un appareil criblé de trous, Max Guedj repart faire un dernier passage. Son retour, avec un avion en lambeaux, est un exploit peu ordinaire.

Au printemps 1942, le *248 Squadron* entame une série d'opérations consistant à rechercher des navires ennemis ou bien attaquer les chasseurs allemands qui harcèlent les patrouilles alliées anti sous-marines dans l'Atlantique. Il continue ensuite à effectuer une série d'attaques et de reconnaissances photographiques sur les côtes de Norvège et de Hollande. Puis son groupe opère dans le golfe de Gascogne.

En juillet 1942, ils sont envoyés à Malte, protégeant les fameux grands convois qui passent alors en Méditerranée. Guedj effectue de nombreuses attaques au sol contre les aérodromes ennemis, particulièrement celui de Cagliari (Sardaigne – Italie), où il détruit des hangars remplis d'avions, et, au sol, trois autres appareils torpilleurs, italiens et allemands. Le 15 décembre 1942, Max Guedj accède au grade de lieutenant.

Le *Squadron* revient ensuite au Pays de Galles pour des opérations sur le golfe de Gascogne. En mars 1943, il abat un *Junker* 88 au-dessus de la baie de Biscaye mais son avion est très endommagé pendant le combat. Il réussit, dans des conditions extrêmes, à ramener son appareil malgré les éclats d'obus qu'il a reçus à la tête et aux jambes au cours du combat et, pour cela, reçoit la médaille britannique du *Distinguished Service Order*.

Voyant que son tour d'opérations touche à sa fin, il demande alors à ce que lui soient confiées prioritairement les attaques de bateaux, considérées comme les missions les plus dangereuses. S'appuyant sur sa grande popularité parmi ses camarades, son commandant, le *Wing Commander* Montagu-Smith, désire faire de Max Guedj un de ses chefs d'escadrille. Il part comme instructeur à la *2 Operational Training Unit* où il est en charge de l'*Air firing flight*, volant et s'entraînant au tir sans arrêt. L'intérêt qu'il porte à cet entraînement améliore beaucoup ses résultats et l'amène à battre un record considéré jusque-là comme imbattable (250 points sur un maximum de 300). Il obtient le grade de capitaine le 2 octobre 1943.

En février 1944, il réussit enfin, après avoir insisté de tous côtés, à retourner en opérations, au *248 Squadron*, et repart de nouveau pour le golfe de Gascogne ; il fait entre-temps sa "transformation" de *Beaufighter* sur *Mosquito*. Avec beaucoup de cran, il prend, au cours d'une mission de reconnaissance photo, des vues du port de Cherbourg à moins de 300 mètres d'altitude.

Le printemps 1944 est marqué par une intense activité combattante. Max Guedj prend part à de nombreuses opérations dans la perspective du *D Day*. Son groupe travaille à l'extrême, non sans pertes (22 équipages sont perdus en six semaines). Il prend part à toutes les sorties, faisant jusqu'à trois patrouilles par jour, parfois plus de huit heures de rase-mottes sur l'eau en moins d'une journée. Il reçoit alors une barre à sa *Distinguished Flying Cross*, reconnaissance rarement accordée par la Royal Air Force à des pilotes non britanniques.

En septembre le *248 Squadron* est envoyé à Banf en Ecosse pour opérer au-dessus de la Norvège et en décembre 1944, Max Guedj est nommé *Wing Commander* de la *RAF* (lieutenant-colonel) ; il prend le commandement du *143 Squadron*, sur *Mosquito*.

Le 15 janvier 1945, il participe à l'attaque d'un convoi de navires ennemis au-dessus du port de Leirvik (Norvège). Fonçant sur un pétrolier, il réussit à l'endommager, mais son avion est touché et un moteur est arrêté. Il repart quand même de nouveau à l'attaque, sur un seul moteur et réussit à couler son adversaire. Un second bateau se présente : toujours sur un seul moteur, il l'attaque et l'endommage. Douze *Focke-Wulf 190* se trouvent dans les parages. Attaqué de toutes parts, Max Guedj disparaît avec son navigateur britannique, le *Flight Lieutenant* Langley.

#### ▪ Décorations et citations

Commandeur de la Légion d'honneur

Compagnon de la Libération - décret du 20 novembre 1944.

Croix de guerre 1939-1945 (6 citations)

Citation à l'ordre de l'armée de l'Air du 9 septembre 1942 :

*« Brillant officier pilote de chasse bi-moteur. A effectué de nombreuses opérations sur les côtes norvégiennes et hollandaises. S'est particulièrement distingué le 17 mai 1942, en prenant une part active à l'attaque sur le "Prince Eugène". Vient de participer avec brio à des opérations en Méditerranée Centrale, au cours desquelles il a détruit deux hangars et endommagé trois appareils ennemis sur des terrains. Compte à son actif 104 heures d'opérations et 31 missions de guerre. »*

Citation à l'ordre des Forces Françaises combattantes avec attribution de la Palme de vermeil en date du 9 avril 1943 :

*« En opérations depuis plus d'un an, a effectué 280 heures de vols de guerre au cours de 72 missions dont 58 missions offensives à longue distance dans les ciels de Norvège, de Hollande, du Golfe de Gascogne et de la Méditerranée centrale. A la suite d'un combat difficile contre un Junker 88 au large de la Bretagne ; a abattu en flammes son adversaire au moment où il cherchait à s'échapper dans les nuages. Blessé à la tête et aux jambes, a réussi à regagner l'Angleterre malgré les graves avaries causées à son appareil par le feu de l'adversaire. »*

Citation du 11 janvier 1944 de la main du général martial Valin, alors commandant des forces aériennes françaises en Grande-Bretagne et en URSS :

*« L'un des "as" des F.A.F.L. et de l'aviation du Coastal Command de la R.A.F. où il fait montre de qualités exceptionnelles qui ont placé très haut le prestige de l'armée de l'air. »*

Citation n°1 à l'ordre de l'Armée de l'Air du 30 octobre 1944 :

*« Officier d'élite et magnifique combattant, continue à donner la preuve de brillantes qualités de chef et d'une ardeur remarquable dans la lutte contre l'ennemi. Le 10 juin 1944, a coulé une vedette ennemie. Le 27 juin 1944 s'est vu confier la direction d'une opération contre le port de Lorient, à la tête d'une formation comprenant 43 mosquitos provenant de 4 Squadrons britanniques. Le 29 et 30 juin 1944, a attaqué au canon plusieurs navires allemands sous une DCA violente, endommageant sérieusement deux frégates et un pétrolier au large de Penmarch et 2 navires de commerce à l'ancre dans le port de Concarneau ».*

Citation n°2 à l'ordre de l'Armée de l'Air du 30 octobre 1944 :

*« Officier supérieur et commandant de groupe de tout premier ordre qui continue à maintenir très haut le prestige de l'Armée de l'Air dans la RAF. Le 4 juillet 1944, au cours d'une mission spéciale et périlleuse, comprenant trois Mosquitoes, s'est heurté à une D.C.A. extrêmement violente avant d'atteindre l'objectif, ayant son appareil deux fois touché. A, malgré tout, continué sa mission en vol rasant, touché une troisième fois et son Leader abattu en flammes. En arrivant sur l'objectif a mis en feu deux unités navales ennemies dans le port de Quimper.*

*A réussi à rejoindre sa base avec son équipier dont l'appareil avait été également endommagé.*

*Les résultats magnifiques de cette opération ont été confirmés le 5 juillet 1944, au cours d'une mission de reconnaissance photographique. »*

Citation n°1 à l'ordre de l'Armée de l'Air du 22 février 1945 :

*« Magnifique entraîneur d'hommes, ayant un sens parfait de la discipline et une haute conception du devoir. Par sa conduite héroïque et ses qualités de chef, donne sans cesse le plus bel exemple aux équipages qu'il commande. Vient à nouveau de se distinguer, le 11 juillet 1944, en attaquant en vol rasant six unités navales ennemies, dans le goulet de Brest, dans des conditions particulièrement périlleuses et méritoires. Se trouvant à la tête de 19 appareils britanniques, ses canons se sont enrayés au moment d'arriver sur l'objectif, a néanmoins, malgré une D.C.A. des plus violentes, poursuivi avec calme et détermination son attaque à la mitrailleuse seulement, assurant ainsi le succès de l'opération. A eu son avion touché. Toujours leader d'importantes formations de "Mosquitoes" a, au cours des mois de*

juillet et août 1944, détruit ou mis en feu 9 navires ennemis dont plusieurs destroyers de poche ».

Citation n°2 à l'ordre de l'Armée de l'Air du 22 février 1945 :

« Figure glorieuse, animé des plus hautes vertus morales, incarne les plus belles qualités du combattant. Remarquable exemple de ténacité dans la lutte contre l'ennemi, conduit son Groupe à la bataille avec une ardeur inlassable. Le 21 octobre 1944, se voit donner la direction d'une importante opération comportant 42 appareils contre des navires ennemis abrités dans un fjord norvégien. Arrivé au-dessus du fjord indiqué, les navires repérés la veille avaient disparu. Au lieu de rentrer, une fois sa mission accomplie, a divisé sa formation en deux, un groupe de 25 appareils partant vers le Nord et lui-même avec 16 autres appareils se dirigeant vers le Sud en quête d'objectifs à attaquer. Dans le port d'Hangesund, très fortement défendu, il attaque en vol rasant, 5 gros bateaux et 5 "flack-ships", laissant deux navires de 4 000 et 3 000 tonnes en feu, les autres étant gravement endommagés pour la perte d'un seul avion.

Une fois de plus, ses efforts sont couronnés de succès et est chaudement félicité par les Autorités britanniques. Au cours des mois d'octobre et de septembre 1944, a détruit 8 navires ennemis, ayant son appareil deux fois très gravement endommagé et rendu inutilisable par la suite. »

Médaille de la Résistance avec rosette à titre posthume (décret du 11 mars 1947)

Grande médaille d'or de l'aéronautique club de France

Médaille de la participation norvégienne (décision du 20 juillet 1948)

*Distinguished Service Order* (GB)

*Distinguished Flying Cross and Bar* (GB)

#### ▪ **Mémoire**

Il est mentionné par Romain Gary dans la *Promesse de l'Aube* (roman autobiographique paru en 1960).

Le 15 janvier 2001 est inaugurée l'Esplanade Max Guedj à Paris (15<sup>e</sup>), au croisement de la rue Balard et de la rue Gutenberg.

La base aérienne BA 151 de Rabat Salé (Maroc) a porté son nom jusqu'à sa dissolution le 21 février 1961.

A Casablanca, une rue a été dénommée « rue Félix et Max Guedj ».

#### ▪ **Sources**

SHD, Vincennes : 4 D 19445/89 ; DE 2013 ZL 144/420 ; AI 1 Mi 28 (dossier personnel).

Ordre de la Libération : <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/max-guedj>

#### ▪ **Bibliographie indicative**

ALLALI Jean-Pierre, *Les émeraudes de l'Etoile, cinquante figures juives*. Préface d'Elie Wiesel. Editions Romillat, 2001.

CLOSTERMANN Pierre, *Feux du ciel*, Paris, 1951, Flammarion. Réed. Ananké Lefrancq, coll. Attitudes, 2001.

FACON Patrick « GUEDJ, Max (1913-1945) in François Broche, Georges Caïtucoï et Jean-François Muracciole (dir.). *Dictionnaire de la France Libre*. Paris, Robert Laffont, 2010.

MARZAC Marcel, *Max Guedj, un héros de la guerre 39/45*, Barreau des avocats de Casablanca, 1951.

NOTIN Jean-Christophe, *1061 compagnons : Histoire des Compagnons de la Libération*, Éditions Perrin, 2000.

TROUPLIN Vladimir, *Dictionnaire des Compagnons de la Libération*, Elytis, 2010, 1230 p.  
*Mémorial des Compagnons - 1940-1945 : Compagnons morts en le 18 juin 1940 et le 8 mai 1945*, Paris, Imprimerie nationale, 1961.

« Les forces aériennes françaises libres, t.6 : 1941/1945 Max Guedj et les Français de *Coastal Command* », *Icare*, numéro 152, 1995.