

Jean VAISSIER

pilote FAFL sur *Tempest*, à 38 ans : voler et se battre à tout prix !

Georges-Didier Rohrbacher

Né le 16 juillet 1907 à Besançon (Doubs), Jean Vaissier obtient en 1928 son brevet de préparation militaire supérieure au titre de l'aéronautique. Incorporé en avril 1929 comme élève officier de réserve, à Avord, il y est breveté observateur et promu sous-lieutenant de réserve la même année. Libéré deux ans après, il continue néanmoins de voler comme réserviste à Valdahon et Belfort (Groupe Aérien Régional 543, sur Bréguet 27) mais, de la mobilisation de septembre 1939 à l'armistice de juin 1940, alors qu'il cherche à tout prix à devenir pilote, il est affecté dans une compagnie de munitions air, à Dijon. Il totalise alors 330 heures de vol en tant qu'observateur.



Jean Vaissier (1907-1994)
SHAA

Le 24 juin 1940, le lieutenant de réserve Vaissier est à bord du *Capo Olmo*, un cargo italien saisi à Marseille et devant faire route vers Oran. Son nouveau commandant, le capitaine au long cours Hubert Vuillemin (neveu du chef d'état-major général de l'armée de l'Air, Joseph Vuillemin), est décidé à rejoindre Malte ou Gibraltar, tout comme le sous-lieutenant Pierre Messmer et le lieutenant Jean Simon¹, appartenant à l'armée de Terre et brevetés observateurs en avion. Les autres passagers ignorent cependant leurs intentions réelles ; parmi eux, 23 aviateurs sous les ordres du lieutenant Vaissier. Simulant une avarie de chaudières, Vuillemin réussit à quitter le convoi. Reste à annoncer aux passagers la destination finale du navire...

« Le lendemain matin, seuls sur la mer déserte, il faut s'expliquer ; Vuillemin rassemble l'équipage sur le pont. Monté sur un baril de pétrole, il fait connaître son refus de rendre aux Italiens le bateau qu'il commande et sa décision de rallier Gibraltar où chacun sera libre de choisir ce qu'il fera ensuite. Je regarde la scène de la passerelle où je continue de barrer le Capo Olmo, un pistolet chargé dans ma poche, au cas où... »²

Au même moment, le lieutenant Simon tente de rallier les aviateurs³ : *« J'avais profité de la présence du lieutenant Vaissier, qui avait rejoint la passerelle, pour lui révéler ma véritable identité ainsi que celle de Messmer, que tout le monde ignorait à bord, à part le commandant. Lui montrant le macaron d'observateur en avion et la carte d'identité d'officier, que j'avais soigneusement cachée dans mes chaussures, je lui exposai notre plan pour quitter le convoi et rejoindre le général de Gaulle. Un peu surpris, il siffla et déclara sur-le-champ que pour « un coup bien monté, c'était vraiment remarquable », allant même jusqu'à me reprocher de ne pas l'avoir averti plus tôt.*

¹ Le général d'armée Jean Simon est Chancelier de l'Ordre de la Libération, depuis 1978

² Pierre Messmer, *Après tant de batailles*, Albin Michel, 1995

³ Jean Simon, général, *La saga d'un Français Libre*, Presses de la Cité, 2000.

Il objecta ensuite qu'il était de cœur avec nous, mais qu'il avait la responsabilité de son détachement et d'un matériel important⁴. « Autant, ajouta-t-il, je suis déterminé à poursuivre la lutte personnellement, autant j'appréhende d'entraîner mes hommes dans une telle aventure. Je souhaiterais remplir ma mission jusqu'au bout, puis reprendre ma liberté à Oran et gagner avec vous Gibraltar. » Je lui répondis qu'une fois arrivés à Oran, nous serions neutralisés et qu'il nous serait impossible de gagner Tanger ou Gibraltar. Enfin, à bout d'arguments, je lui demandai de prendre position rapidement dans un sens ou dans l'autre. Après avoir réfléchi un instant, il me déclara avec beaucoup de générosité et même d'enthousiasme, qu'il marchait « à bloc avec nous ». Je poussai un soupir de soulagement. J'avertis aussitôt le commandant, qui lui serra chaleureusement la main. »

Le *Capo Olmo* arrive donc à Gibraltar le 28 juin, puis à Liverpool. Le 16 août 1940, Jean Vaissier signe à Londres son engagement dans les FAFL et y reçoit le matricule 30638. En octobre, avec le lieutenant Ladous, il est chargé de vérifier l'état des avions fournis par les Britanniques à l'école franco-belge d'Odiham. « Alors qu'il



aurait du occuper un emploi de sédentaire, à cause de son âge » c'est d'ailleurs dans cette *Elementary Flying Training School (EFTS)* qu'il commence son apprentissage de pilote en février de l'année suivante, sur *Miles Magister*. Son entraînement se poursuit dans les écoles de la RAF, à la *5 Service Flying Training School* de Ternhill (*Miles Master* et *Hawker Hurricane*), où il est par ailleurs « chef du détachement français ». Il est victime d'un accident aérien le 20 juin 1941 mais, malgré une blessure très sérieuse à un œil, il obtient son brevet de pilote le 19 décembre de la même année et termine sa formation à la *53 Operational Training Unit* de Heston.

Elementary Flying Training School (EFTS) d'Odiham, février 1941, devant un Westland Lysander : de gauche à droite, au premier rang, assis : Malbranque, X, Chatillon, Pierre Delange, Chauvin, Arnoud, Traisnel, Jean Vaissier, Bernard Fuchs, Boyer ; debout : X, X, Blitz, Pabiot, Réveilhac, Cravoisier, Van Wymeersch, Mazon, Laurent, Béraud et Lambert (photo revue ICARE, avec l'aimable autorisation de Jean Lasserre)

Le 24 février 1942, alors capitaine de réserve, il est affecté tout d'abord au *154 Squadron*, puis le 3 mars, au *610 Squadron* et enfin, au *616 Squadron* quatorze jours plus tard. Mais le mois suivant, sa blessure le contraint finalement à des soins importants. En août 1942, il est finalement déclaré « apte au vol avec goggles » (les lunettes de vol) et retrouve le *610 Squadron* le 7 septembre. Il n'y reste administrativement que trois jours et rejoint finalement une unité de seconde ligne : le *288 Squadron*, basé à Digby est en effet chargé de faire du remorquage de cibles pour le compte des artilleurs antiaériens. Le 23 juin 1943, il y est victime d'un nouvel accident, lors d'un atterrissage forcé sur le *Hurricane Mk I V7304*, sans conséquences cette fois.

⁴ 12 bombardiers Glenn-Martin 167 en caisses auraient été « récupérés » par les Britanniques et vivement réclamés ensuite par le vice-amiral Muselier, commandant les FAFL et les FNFL. Jean Simon indique lui que la cargaison (qui comprenait aussi 1 307 tonnes d'aluminium et beaucoup d'autres matériels et matières premières diverses), estimée à 230 millions de francs de l'époque, a permis de payer les soldes et traitements de l'ensemble des personnels militaires et civils de la France Libre pendant trois mois environ.

Le 16 novembre 1943, alors que l'état-major des FAFL le destine au Groupe de bombardement *Lorraine* « *malgré son âge et parce qu'il est très méritant* », il rejoint une unité de chasse opérationnelle, le 501 *County of Gloucester Squadron*. Il y côtoie Pierre Delange⁵, Régis Deleuze⁶ et Bernard Fuchs⁷ et, comme eux, participe à des *Sweeps*, reconnaissances météo, attaques de navires et objectifs terrestres, etc., sur *Spitfire* Mk V.

Promu commandant de réserve en juin 1944, il fait partie des seize pilotes qui, début août, sont mutés au 274 *Squadron*, sur Hawker *Tempest* : il participe d'abord à la chasse diurne des V1 et en abat même un (fait évoqué dans sa citation du 17 avril 1945). Il continue de se distinguer dans les missions contre des objectifs terrestres, notamment contre les positions de Flak près des zones de largage des parachutistes alliés, en Hollande, lors de la célèbre opération aéroportée *Market Garden*, (immortalisée par le film *Un Pont trop loin*) déclenchée le 17 septembre 1944.

Le 8 décembre 1944 (il comptabilise alors 176 missions de guerre, en 218 heures de vol), au décollage de Volkel pour reconnaissance armée, son *Tempest* (EJ597) sort de la piste et roule dans la terre meuble : l'avion passe sur le dos et la verrière lui sectionne l'avant-bras gauche. Juste avant cet accident, l'état-major des FAFL avait décidé de l'affecter comme sous-chef d'état-major du 1^{er} Corps aérien, à compter du... 4 décembre. Hospitalisé, Jean Vaissier ne désarme pourtant pas et espère reprendre le combat, après avoir été muni d'une main artificielle.



Tempest V du 501 Squadron en octobre 1944. RAF Museum

La guerre s'achève cependant et il est démobilisé, puis rayé des cadres à cause de son infirmité. En 1946, il s'occupe activement de faire admettre dans l'armée française son camarade Régis Deleuze, ainsi que de le faire décorer, également à titre posthume⁸.

⁵ Le capitaine Pierre Delange est disparu en mer le 25 février 1944, son *Spitfire* s'abattant en mer lors d'une mission de sauvetage d'un équipage de bombardier polonais

⁶ Sur les combats et la disparition de Régis Deleuze (qui a abattu officiellement huit bombes volantes V1, à bord de *Tempest*), le lecteur pourra se reporter à l'article intitulé « *Le Grand Cirque* » de Régis Deleuze, pilote de *Tempest* dans la RAF, par le sergent-chef Georges-Didier Rohrbacher (Service Historique de l'Armée de l'Air), revue « Air Magazine » n°7/mars-avril 2002, pages 46 à 55

⁷ Bernard Fuchs a terminé une carrière bien remplie en 1969, avec les étoiles de général de brigade aérienne ; on pourra lire son témoignage sur ses combats avec les FAFL et la RAF dans la revue ICARE n°143/4^e trimestre 1992, « Les FAFL tome V: 1943-45 Les chasseurs français en Angleterre », article intitulé *Un pilote de chasse parmi tant d'autres*, par le Général Bernard Fuchs-Valéani, pages 40 à 66

⁸ Le civil Régis Deleuze avait été refusé par la France Libre, qui le jugeait « trop jeune », et c'est pourquoi il s'était engagé directement dans la Royal Air Force et était mort avant d'avoir signé un engagement avec effet rétroactif, dans l'armée de l'Air...

Dans une longue lettre adressée au général Corniglion-Molinier, président de la Commission FAFL, il évoquait ainsi son jeune frère d'armes: « *Il fut toujours un exemple pour nos camarades Anglais. Je n'ai jamais vu son magnifique esprit combatif se ralentir, bien qu'il ait subi de sérieux 'coups durs'. Volontaire pour les missions dangereuses, il était en plus toujours à la recherche d'une occasion, d'un camarade à remplacer, d'une mission à 'resquiller'.* ».

Alors qu'il était assureur avant-guerre, Jean Vaissier est désormais responsable du service aviation de la compagnie Shell. En 1948, à sa demande, il est réintégré dans les cadres de réserve, « *espérant servir à nouveau en cas de guerre* » : il participe ainsi à de nombreuses périodes et même à des rallyes aériens, ce jusqu'en 1960 ! Après bien des formalités, son infirmité au bras gauche est reconnue « *blessure de guerre* », et non plus injustement « *blessure en service aérien commandé* », en... 1963 ! Définitivement rayé des cadres en 1967, il s'éteint le 30 décembre 1994, à Marseille.



Avril 1945 : deux Tempest V du 274 Squadron décollent depuis la piste en plaques Marston (PSP) de Kluis. *RAF Museum*

Jean Vaissier avait été promu lieutenant-colonel de réserve en 1959 et fait Commandeur de la Légion d'honneur en 1965. Il était également titulaire de la Croix de guerre avec palme et étoile d'argent, de la médaille de la Résistance avec rosette et de quatre citations.

Hélas, il n'a pas été possible de retrouver d'éventuels membres de la famille de Jean Vaissier : j'espère qu'il sera possible de le faire grâce à cette modeste contribution, de leur porter ainsi le message que l'un des leurs n'est pas oublié.

Georges-Didier Rohrbacher

Carnets de guerre de Jean Vaissier

RAF STATION HAWKINGE, 501 SQUADRON

Première mission d'opérations le 13 décembre 1943. Ci-dessous, le compte-rendu des 5 attaques au sol que j'ai faites depuis ma première sortie, jusqu'au 1^{er} avril 1944.

20 décembre 1943 : attaque d'une position de « rocket guns », région d'Abbeville. Mission : reconnaissance météorologique, région St-Omer et St-Pol. Patrouille de 2 avions, Capitaine Fuchs chef de patrouille. Après St-Pol, nous passons sous les nuages volant sud et découvrons l'objectif (nord du bois de Crécy) que nous attaquons en piqué. Ouvrant le feu (canons et mitrailleuses) à 800 mètres.

Mon n°1 et moi-même observons de nombreux coups au but (confirmés par le film). DCA très violente, nous esquivons en rase-mottes. Nos deux avions ont été touchés par des balles de petit calibre, mon n°1 dans le moteur et le pare-brise, moi-même dans les deux ailes.



Tempest V du 501 Squadron au-dessus des côtes de l'Essex.
RAF Museum

18 février 1944 : attaque d'un camion, région de Marseille en Beauvaisis, et d'une camionnette à l'avant de Crèvecoeur (nord de Beauvais). Mission : reconnaissance météo, région Dieppe, St-Saens, Amiens, Abbeville. Patrouille de 2 avions, Capitaine Fuchs chef de patrouille. Reconnaissance commencée au-dessus d'un plafond de 10/10, nous passons sous les nuages pour connaître l'altitude de leur base après St-Saens (à l'estime). Nous attaquons successivement un camion ennemi léger et un deuxième de fort tonnage (ce dernier attaqué 2 fois) dans la région de Marseille en Beauvaisis. Très peu de DCA et mal réglée. Ces deux objectifs sont endommagés ainsi que confirmé par le film. Je n'ai plus que 30 gallons d'essence et un vent violent nous a entraînés trop au sud. Nous rentrons au minimum de consommation, contre le vent cette fois. Nous nous posons à Friston, mes réservoirs sont complètement vides.

9 mars 1944 : attaque d'un camion au sud d'Eu. Mission : Reconnaissance météo sur St-Omer, Abbeville, Le Tréport. 2 avions : Capitaine Fuchs chef de patrouille. Nous passons sous les nuages, volant S.O. après St-Pol et attaquons un camion ennemi de fort tonnage. Il est déjà en feu quand je commence à tirer après mon n°1. J'observe encore de nombreux coups au but. Aucune DCA.

23 mars 1944 : attaque d'un remorqueur sur la Seine, ouest de Rouen. Mission : reconnaissance météo à Beaumont le Roger, région d'Évreux. 2 avions. Chef de patrouille : Flight Lieutenant Peglar. Aller au-dessus de 6/10 de nuages, nous apercevons des péniches sur la Seine en passant Rouen. Au retour, nous passons sous les nuages et attaquons une péniche et son remorqueur. Mon n°1 attaque la péniche qu'il atteint. J'attaque le remorqueur que je mets en feu. Très bon film le confirmant.

ACTIVITES DU 274 SQUADRON – 3^E TRIMESTRE 1944

Volant sur Spitfire Vb et dépendant de l'Air Defence of Great Britain jusqu'à la fin de septembre, mon escadrille n'a eu que les missions de second plan et très rarement le droit ou l'occasion de faire des attaques au sol. Pendant tout ce trimestre, aucun pilote n'a rencontré un seul avion ennemi. La défense contre les bombes volantes nous a été donnée pendant la 2e quinzaine d'août et le début septembre. D'une part la DCA descendait la plus grande part de ces bombes avant que nous n'ayons pu intervenir car notre secteur était entre la ceinture de DCA et les ballons. D'autre part la tactique allemande consistait de plus en plus à envoyer ces bombes par rafales serrées de 12 environ et par mauvais temps. Ces deux faits ont fortement réduit nos succès et l'escadrille n'a détruit que 14 bombes V1. Notre transformation sur Tempest nous a fait perdre aussi quelque temps.

Missions auxquelles j'ai participé :

- juillet, sur Spitfire VB : 7 patrouilles sur les points de débarquement et la Normandie, 5 escortes de bombardiers sur la Normandie, Bretagne et région parisienne, 2 Sweeps

sur la région parisienne, 1 reconnaissance sur Le Havre. Aucune opposition de l'ennemi.

- juillet, sur Tempest V : entraînement.

- août, sur Tempest V : 20 patrouilles contre les bombes volantes dont 17 à vide. Mauvais temps lorsque j'ai rencontré des bombes. Tiré sur deux. Fait exploser une en l'air : tirée à 120 mètres derrière et en dessous, traversé le centre de l'explosion, avion indemne

- septembre, sur Tempest V : 4 patrouilles contre les bombes volantes ; aucune lancée pendant ces dernières patrouilles, 6 missions d'attaque au sol sur la Hollande et l'Allemagne, 3 accompagnements de bombardiers sur la Hollande, 1 reconnaissance sur Osnabrück.

Résultats de mes attaques au sol :

13 septembre – attaque au canon d'un objectif ennemi spécial près de La Haye. Munitions vidées sur objectif. Résultats difficiles. J'ai endommagé un baraquement ennemi. DCA modérée. 9 avions, tous rentrent, deux touchés.

16 septembre - Mission : reconnaissance armée région de La Haye. Attaqué et endommagé un camion. Je n'ai pu tirer sur les 3 autres objectifs (2 autos et 1 camion sur lesquels j'ai fait ensuite des attaques, n'ayant pu les identifier comme ennemis [?]); fini mes munitions sur même objectif que 13 septembre – 4 avions – DCA très faible

17 septembre – Mission : destruction des postes de DCA de l'île de Schouwen (Hollande). Trouvé presque tous les postes abandonnés. J'ai attaqué et endommagé un « phare » de radiolocation [*une antenne radar, NdA*]. DCA faible – 8 avions, l'un sévèrement endommagé qui rentre de justesse.

27 septembre – Mission : reconnaissance armée dans un secteur au S.E. du Zuiderzee. 4 avions. Résultat : 6 camions détruits ou endommagés, un camion citerne mis en feu, un train de matériel militaire endommagé, locomotive mise en feu. Part personnelle difficile à déterminer sauf pour le camion citerne mis en feu. J'ai fait cinq bonnes attaques. DCA très légère. Personne touché.

ACTIVITES DU 274 SQUADRON – 122 WING (TEMPEST) – VOLKEL (HOLLANDE)

Le groupe quitte Coltis hall pour Anvers le 29 septembre puis Volkel (Hollande) le 10 octobre, où il reste basé pendant tout le trimestre. Le travail se limite presque exclusivement à des patrouilles entre la Meuse et le Rhin, dans le but d'intercepter les avions ennemis qui de loin en loin attaquent les aérodromes du secteur à la bombe ou au canon. Ce sont presque exclusivement des avions à réaction très difficiles à intercepter. Notre groupe en endommage trois jusqu'au déclenchement de l'offensive allemande en Belgique. Pendant cette offensive, le groupe rencontre une fréquente et parfois importante opposition (Fw 190 et Me 109), remportant de nombreux succès auxquels je n'ai pu prendre part, ayant été arrêté et blessé par un accident le 8 décembre (panne de moteur au décollage). Cependant, le « score » de l'escadrille en destructions au sol a été sensiblement amélioré grâce aux « armed reccos » effectuées sur le Hanovre et le nord de la Hollande (trop peu souvent au gré des pilotes) pendant cette première période avant l'offensive allemande. L'activité du groupe fut très ralentie par un mauvais temps persistant.

Résultats personnels

21 octobre 1944 - « armed recco » sur Zwolle, Meppel [?] et [?] à 8 avions. Je participe à cinq attaques sur des camions (2 mis en feu, cinq endommagés), des wagons-citernes (2 mis en feu, 4 endommagés), part personnelle difficile à préciser, sauf pour une locomotive que je suis seul à attaquer et endommager. DCA en général faible.

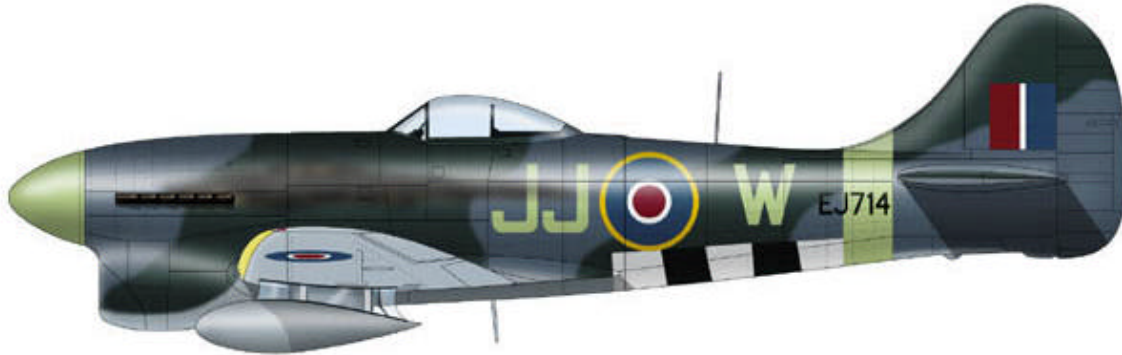
21 [?] octobre - attaque par sept avions d'une [?] de lancement de « V2 » sur la côte NE du Zuiderzee. 2 passages. DCA faible. Au retour, trouvé 4 transports de troupes ennemis dans le Zuiderzee ; deux attaques. Je constate une excellente densité de coups au but sur un de ces bateaux remplis de troupes et de véhicules, et sur lequel je concentre mon tir. Riposte modérée. 2 coéquipiers touchés. Tout le monde rentre.



Jean Vaissier, avant son accident en service aérien commandé de juin 1941, qui le blessa à un œil et l'obligea à porter des lunettes, après un long traitement. Cela ne l'empêcha pas de piloter ensuite des Spitfire et des Tempest.
SHAA

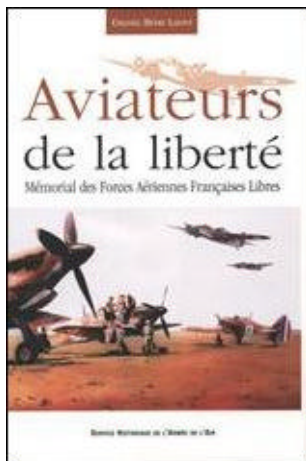
3 décembre - « armed recco » sur Lingen-Osnabrück. Remontant après avoir endommagé 4 véhicules blindés portés sur un train, je constate que je suis touché au moteur et je dois rentrer.

5 décembre - « armed recco » sur Lingen-B...[?]-Wiedenbrück. 2 camions endommagés, 1 loco endommagée, 1 hangar explose et brûle.



Hawker Tempest Mk. V (EJ 714)
N° 274 Squadron
Volkel (B.80), octobre 1944
Avion détruit au N° 80 le 12 avril 1945 à la suite d'un atterrissage forcé.

Infographie : Pierre-André Tilley
Avec l'aimable autorisation de © Aéro-Éditions, 2001



Georges-Didier Rohrbacher a collaboré à l'élaboration du Mémorial des Forces Aériennes Françaises Libres, du colonel Henry Lafont. (SHAA)

Cet ouvrage est disponible dans l'Aérobibliothèque : www.aerobiblio.org