

**AI 8 Z 816**

## **Général Jean THEPIN**

Entretiens réalisés au SHAA le 3 décembre 1996 et les 5 février, 11 mars et 6 mai 1997.

Durée : 6 h (4 bandes).

Libre communication.

## **BIOGRAPHIE**

Né le 15 août 1929 à Quantilly (Cher). École de l'air en 1950. Envoyé en perfectionnement de pilotage aux USA. Pilote de chasse affecté à la 2e escadre à Dijon en 1953, puis en Allemagne à la 9e escadre de chasse en 1954 ; affecté en 1957 en Algérie comme commandant du groupe II/9 Auvergne à Tebessa ; en 1959, affecté à la 9e escadre de chasse, puis repart en Algérie. Nommé au 1er commandement aérien tactique à Lahr en 1962, à la 1re escadre de chasse à Saint-Dizier en 1964, à Solenzara en Corse aux moyens opérationnels en 1965 et sur la base de Salon-de-Provence au groupement instruction en 1967. Suit les cours de l'École de guerre en 1968 ; en 1970, affecté au bureau de l'EMAA à la sécurité des vols. Nommé professeur à l'École de guerre en 1972 ; il prend le commandement de la base aérienne de Tours en 1974, est affecté à la mission militaire au Zaïre à Kinshasa en 1976, puis affecté à la 3e région aérienne en 1979 ; en congé du personnel navigant en 1983.

Grades:

- sous-lieutenant 1952
- lieutenant 1954
- capitaine 1958
- commandant 1963
- lieutenant-colonel 1968
- colonel 1973
- général de BA 1980

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

### **Bande 1 – Face 1**

(Entretien du 3 décembre 1996)

Ses études ; n'a pas une vocation de militaire ; préparation du concours de l'École de l'air ; son entrée à l'École de l'air en 1950 ; développement d'un esprit de corps ; l'enseignement théorique et pratique ; le lâcher envol

- Le perfectionnement du pilotage à Marrakech ou aux États-Unis ; l'encadrement à l'École de l'air : le colonel Leroy, le colonel Hutter, les capitaines Bruyère, Depardon et Jarry ; la discipline librement consentie par tout le monde ; les sanctions, les locaux, le mess, la nourriture, le sport
- La formation aux États-Unis ; embarquement à bord de « L'île de France » ; la vie à bord ; le témoin envoyé à Greenville (Mississippi) ; des aspirants considérés comme « rien »
- Les différentes nationalités présentes sur la base ; la discipline américaine

- différente de la discipline française : beaucoup de brimades, de marches et distribution de demerites ; la dernière semaine, tous les Français punis
- Reprise à zéro de tout ce que les Français savaient : leur compétence ; la vie sur la base ; sorties les weekends et invitations dans les familles
  - La vie quotidienne aux États-Unis
  - La sélection des pilotes ; les vols sur T-6 ; aucune élimination de Français ; anecdote sur les tests de pilotage ; les pistes recouvertes d'avions ; le témoin fait une manœuvre interdite et manque de se faire éliminer ; le cinéma en plein air ; le problème de la langue : le témoin très mauvais en anglais ; les élèves français mélangés aux Américains ; les blagues des Français ; les différents grades ; les relations avec les élèves d'autres nationalités ; une sortie à la Nouvelle-Orléans chez un élève américain
  - Vols sur différents appareils : T-6, T-33, F-80 et le nombre d'heures de vol par mois à Williams (Arizona) ; anecdote sur un américain qui abandonne le pilotage ; passage du brevet de pilote en 1953 ; entraînement au tir et au bombardement sur F-84F ; les différents grades américains des pilotes ; la cérémonie de remise des Ailes ; le retour en France sur le « Dixmude » ; les officiers français prennent le quart.

## **Bande 1 - Face 2**

La vie à Phoenix ; les ballades en voiture dans la région ; « une vie très agréable »

– A son retour, choisit d'aller à Dijon : les premiers réacteurs au II/2 Côte-d'Or ; l'accueil à son arrivée : bahutages et plaisanteries ; sa présentation officielle à l'escadre ; détaché à Reims sur F-84E pendant trois mois, puis muté à Lahr en Allemagne ; lâché sur Siebel avant de partir

- La vie à Lahr très agréable ; effectue des missions de pénétrations et d'attaques au sol mais peu de vols vers l'est ; il forme des élèves équipiers ; l'installation à Metz avec des missions données par l'OTAN ; transformation sur F-84F : un avion plus performant mais plus complexe ; réflexions sur le pilotage d'un avion de chasse
- Le témoin détaché en Algérie en avril 1957 sur T-6 ; les conditions de vie à Tebessa: logement et nourriture ; a le sentiment d'être utile ; l'inconfort à Tebessa
- L'activité aérienne : beaucoup de reconnaissances à vue, protections de troupes, appui-feu et protections de convois ; beaucoup d'hélicoptères ; la difficulté de tirer sur un homme; récit d'une mission dans un chott.

## **Bande 2 – Face 1**

Difficultés des missions ; les pertes ; protection des convois à basse altitude ; atterrissage difficile à Tebessa, une cuvette souvent couverte de nuages ; les missions au profit de l'armée de Terre : les appuis d'hélicoptères

– La vie quotidienne à Tebessa dans des conditions précaires ; les sorties et les loisirs ;« on parlait de cette guerre mais on ne se posait pas de questions » ; la peur d'être capturé si on se parachutait ; la composition d'un équipage

– Les qualités du T-6 ; un incident à l'atterrissage près de la ligne Morice ; il effectue un deuxième séjour de deux mois ; les pilotes se rebellent et refusent de faire des missions à cause du nombre d'accidents

- De retour d'Algérie, affecté à la 9e escadre de chasse en 1959 ; une très bonne

- ambiance, un bon esprit de corps ; un encadrement très jeune ; le lâcher sur Morane-Saulnier et les vols sur Siebel
- Vol en montagne avant de repartir en Algérie ; obligation de repasser par Aulnat
- Le témoin pro-Algérie française ; ses réflexions sur le Putsch de 1961 ; il est contre les actions de l'OAS ; les répercussions dans l'armée de l'Air : les sous-officiers se posent beaucoup de questions ; un choix difficile ; des officiers se sont laissés entraîner
- Comparaison avec la guerre d'Indochine ; problèmes rencontrés par les Américains qui ont mis en œuvre des moyens énormes ; l'action des politiques ; les sabotages
- L'activité aérienne de la 9e escadre : des missions de pénétration très longues ; des missions « équivalentes » vers l'est et le sud ; le témoin nommé responsable de la sécurité des vols à Lahr en 1962 ; inspections des bases de l'est ; une anecdote lors d'une réunion ; fautes de pilotage sur F-84F.

## **Bande 2 – Face 2**

Des accidents sur Ouragan ; les rapports d'accidents compliqués ; anecdote sur un accident

- La vie sur la base de Lahr ; des conditions de vie confortables ; affectation du témoin à Saint-Dizier en 1964 avec le colonel Girardon et le colonel Depardon ; son équipe de travail ; un vol sur Dassault 312 ; un vol sur T-33 ; à cette époque « on était encore assez libres » ; pilotage du Fieseler Storch
- Mutation à Salon-de-Provence, chargé de l'instruction des élèves pilotes ; les changements intervenus depuis sa formation ; la division des vols toujours dans des baraques ; les différentes sections de vol à voile et parachutisme ; retour en arrière sur les accidents à Saint-Dizier : un atterrissage en catastrophe à Hyères ; les sauts en parachute ; récit d'une collision en vol entre son équipier et lui-même
- L'entraînement des jeunes pilotes à Salon ; les vols de contrôle de missions ; les élèves en difficulté ; une bonne ambiance ; il effectue plusieurs sauts en parachute ; les pilotes choisissent leur spécialité ; le témoin fait l'École de guerre : utilité de l'École ; rédaction de sa thèse sur l'instruction en vol
- Le général Rajau ; les cours au CSI (centre supérieur interarmées).

## **Bande 3 – Face 1**

Les cours du CSI

– Le témoin affecté à l'EMAA à la sécurité des vols en 1970 où il traite les dossiers d'accidents ; s'entraîne au vol sur Mirage III à Dijon ; traitement des dossiers d'accidents qui passent au CPSA, puis à la division sécurité des vols ; le cas particulier d'un accident à Tours sur T-33

- Rôle du CPSA dirigé par le général Mejean, conseiller direct du chef d'état-major ; une commission réunie lors d'une faute : exemple d'un 84e incident à Villacoublay ; les différentes causes possibles des accidents : beaucoup plus d'erreurs professionnelles que d'incidents matériels

- Affectation du témoin comme cadre à l'ESGA ; l'ESGA, une ouverture sur le monde extérieur ; les conférences de personnels extérieurs ; les voyages ; une année de réflexion ; le général Payen, directeur de l'ESGA ; évocation de ses

- différents chefs, « de bons chefs » ; le but de l'enseignement ; la stratégie de guerre
- Affecté comme commandant de la base de Tours ; le commandement de la chasse ; relations avec la défense aérienne ; le commandant des écoles ; rôle du commandant de la base : relations avec les autorités civiles, mairie, préfecture et différentes municipalités ; Saint-Pierre-des-Corps, mairie communiste, se plaint du bruit des avions
  - Relations avec l'École du train ; les services de police ; le problème des appelés: le bourrage de crâne ; les antimilitaristes ; les problèmes rencontrés avec les syndicats ; l'équipe de commandement qui l'entoure : le colonel Aymard, le groupement d'instruction et Jourden, chef des moyens administratifs
  - Un journal diffamatoire diffusé sur la base par les sous-officiers ; une enquête de la sécurité militaire.

### **Bande 3 – Face 2**

(Entretien du 11 mars 1997)

L'autonomie du commandant de base qui a l'autorité territoriale Air ; les présentations au drapeau dans les communes environnantes ; visites des maires sur la base ; relations avec le maire de Tours

- Les accidents de vol des pilotes de la base ; les commandants de base continuent à voler ; une relation très proche avec ses subordonnés
- Les appareils présents sur la base
- Son affectation au Zaïre en 1976 ; la situation du pays
- Les achats de Mirage par le Zaïre
- L'encadrement de l'armée zaïroise par des Français
- L'entraînement au vol des Zaïrois par des moniteurs français
- Présence de civils français de chez Dassault et de la SNECMA
- Les ordres venant de l'EMAA et de l'ambassade de France
- L'emploi des avions Mirage français pour les parades militaires
- Les affrontements avec les rebelles ; l'invasion des « gendarmes katanguais » ; intervention de l'armée française
- Déroulement de l'opération de Kolwezi en 1978 ; prise de décision de l'intervention au plus haut niveau ; une intervention franco-zaïroise à partir de Kamina
- Une région très isolée.

### **Bande 4 – Face 1**

Participation des Belges à l'intervention

- La présence de nombreux journalistes
- L'aide américaine
- Rencontre avec le Président Mobutu
- Les conditions de logement des Français ; la vie avec les autres occidentaux ; les relations avec les militaires zaïrois
- Relations avec la population locale ; anecdote sur les rapports monnayés
- Voyages à l'intérieur du Zaïre ; le pillage des voitures ; anecdote sur la mentalité

zaïroise ; le problème des vols répétés de carburant.

## **Bande 4 – Face 2**

La crise zaïroise aujourd'hui

- Affectation du témoin au commandement de la zone aérienne sud-ouest en 1979 ; ses activités sur la base
- Relations avec les autorités civiles
- La fin de sa carrière : les postes marquants de sa carrière militaire
- Départ pour le Tchad en tant que pilote civil en 1983 ; devient conseiller de l'armée de l'Air tchadienne
- Sa participation à l'opération Manta
- État de l'armée de l'Air tchadienne ; les différentes missions ; le matériel tchadien
- L'aide zaïroise apportée à cette armée
- Mauvaises relations du témoin avec l'ambassadeur français au Tchad
- Contacts au moment de la guerre du Golfe
- La traversée du Sahara en semi-remorque.