



EPIDOSIS

Regards croisés sur l'innovation

n°32

Bimensuel

Novembre 2014

Rompre avec l'existant pour tout reconstruire

Entretien avec le commandant Paul Ibos, Compagnon de la Libération



Z. Martins©armée de l'air

Né le 18 août 1919 d'un père officier général d'infanterie de marine, Paul Ibos suit une formation d'observateur comme élève-officier de réserve lorsque la Seconde guerre mondiale éclate. Alors qu'il est affecté au Centre d'instruction du bombardement de Toulouse depuis mai 1940, **il refuse la défaite de la France, rejoint Londres via l'Espagne et le Portugal, et s'engage dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL) fin août 1940.** Dès lors, il contribue, au sein du groupe de bombardement « Lorraine », une des premières unités aériennes gaullistes, à la reprise de l'initiative de la France libre dans les colonies françaises d'Afrique et du Proche-Orient aux côtés des Britanniques. Il est breveté pilote en octobre 1942. En janvier 1943, il rentre en Angleterre et participe aux opérations en Europe comme navigateur du chef d'escadrille. Blessé au cours d'une mission aérienne, le capitaine Ibos est affecté à l'état-major des FAFL, d'août 1944 à la fin de la guerre. Muté au Groupe de transport 1/15 « Touraine » en juillet 1945 en qualité d'officier de renseignement avant d'être démobilisé en mars 1946, **il totalise 74 missions de guerre.** Ses actions autant en vol qu'au sol sont saluées par l'attribution de la Croix de guerre et par trois citations à l'ordre de l'armée. **Le 20 novembre 1944, il est fait Compagnon de la Libération.** Détenteur de la médaille coloniale (aujourd'hui médaille d'outre-mer) avec l'agrafe « Libye », **il est fait Commandeur de la Légion d'honneur en 1996.**

Il a fait honneur à la rédaction d'*Epidosis* en répondant à ses questions.

Alors que beaucoup étaient stupéfaits et démoralisés par l'appel du maréchal Pétain à cesser le combat, dans quelle disposition étiez-vous en ce 17 juin 1940 ?

Avant ce discours, au Centre d'instruction de bombardement (CIB) de Toulouse, on ressentait un esprit défaitiste. **Le discours de Pétain nous a navrés.** Le Maréchal n'avait pas une figure d'icône dans la famille qui était pourtant très militaire. Mon père avait fait Saint-Cyr, puis la guerre du Maroc en 1910, puis la guerre de 14-18 et ensuite la campagne du Maroc en 1926. Mon frère aussi avait fait Saint-Cyr. Personnellement, moi qui ne connaissais que le milieu militaire, j'envisageais initialement de faire autre chose, comme travailler dans le secteur civil, dans le monde de l'entreprise. Mais, en 1939, à la veille de la guerre, je prépare l'École de l'air et je décide de signer un engagement volontaire dans l'armée de l'air. Mon père m'avait déconseillé de faire la coloniale. Pour lui, l'époque des militaires était finie, c'était le temps des administrateurs. Quand il a su que j'allais m'engager dans l'armée de l'air, il s'est montré très satisfait et m'a encouragé.

En juin 1940, on a eu vent de ce qu'il se passait quelque chose en Angleterre. On ne parlait pas encore de De Gaulle, mais on savait qu'un officier cherchait à rassembler du monde pour poursuivre la lutte. Au CIB de Toulouse, un officier avait recensé le nom des volontaires pour continuer le combat hors de France. A l'époque, beaucoup de gens étaient intéressés par l'idée, mais ils n'ont pas donné suite parce que rejoindre l'Angleterre était déjà un défi. **Beaucoup ont donc baissé les bras. Pas moi ni deux de mes camarades qui avons décidé de tenter l'aventure.**

EPIDOSIS

Dans la littérature grecque, le terme *ἐπίδοσις*, issu du verbe *ἐπίδωμι*, est employé pour exprimer le don volontaire, l'engagement personnel. Par extension, notamment chez Isocrate, le terme prend le sens du progrès effectué, de l'innovation. Don de soi et innovation, deux valeurs que l'armée de l'air porte en ses gènes.

Cette publication du CESA a pour vocation de susciter des échanges, de croiser les regards entre les aviateurs, le personnel de la Défense et les décideurs publics et privés.

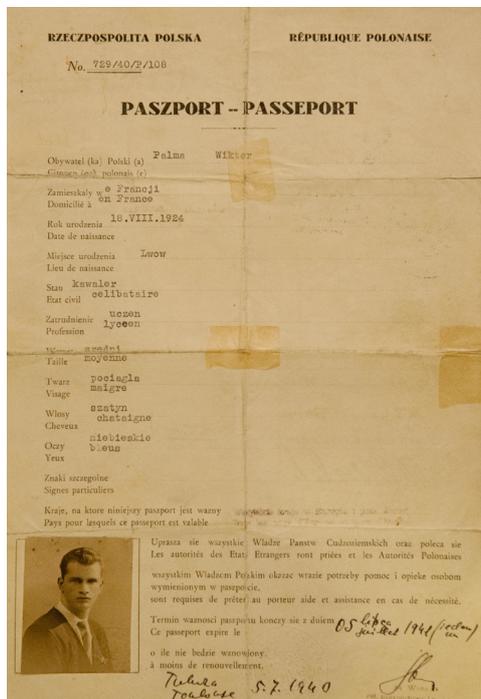
www.cesa.air.defense.gouv.fr

« Dans la vie, il n'y a pas de solutions, il y a des forces en marche : il faut les créer et les solutions suivent », Antoine de Saint Exupéry

« On n'envisageait évidemment pas d'arrêter ! Ça ne m'a même pas traversé l'esprit ! »

Comment, quand on a à peine vingt ans, quand on vit les heures les plus sombres que peut connaître sa patrie, trouve-t-on le courage et la force de résister à une situation qui paraît désespérée ?

Quand on a vingt ans, on ne réfléchit pas. Je m'étais engagé pour la durée de la guerre et elle n'était pas finie. On n'envisageait évidemment pas d'arrêter ! Ça ne m'a même pas traversé l'esprit ! Non, cela ne pouvait pas finir comme cela. Alors, il a fallu trouver un moyen pour rejoindre l'Angleterre. La suite a été rocambolesque.



Le faux passeport de Paul Ibos fourni par les Polonais pour passer les douanes françaises et espagnoles.

Quelques semaines plus tôt, à l'heure des combats, je m'étais rendu avec un détachement du CIB à Port-Vendres pour embarquer vers l'Afrique du Nord et pour continuer le combat¹. Mais avec le cessez-le-feu, un général vichyste plein d'énergie avait mis une barrière de militaires pour empêcher d'embarquer. Avec deux camarades, nous avons alors cherché un autre moyen pour quitter la France. Nous avons rencontré un commandant polonais qui devait rembarquer avec son unité. Il nous a pris sous son aile et nous a fourni de faux papiers d'identité. Je suis ainsi devenu le « podporucznik »² Victor Palma. Au bout de quinze jours, on a appris que le navire ne viendrait pas et qu'il faudrait se débrouiller tout seul. A Perpignan, le consulat polonais nous a alors donné un passeport polonais. Mais, pour passer en Espagne puis au Portugal, il fallait donner à ces pays la garantie que l'on ne resterait pas chez eux. Pour obtenir le visa espagnol, il fallait un visa portugais et le Portugal nous donnait un visa si l'on pouvait prouver que l'on quittait leur pays. Il a donc fallu en premier lieu trouver une destination à Lisbonne et avoir la preuve qu'on embarquait. Shangai s'est avéré être la seule destination possible pour assurer notre couverture. Le consulat de Chine à Marseille nous a ainsi fourni un visa. Le 16 août, arrivés à Lisbonne, on a repris notre identité pour embarquer pour l'Angleterre après avoir rejoint Gibraltar car les convois escortés vers l'Angleterre partaient du Rocher.

J'ai fait tout ce périple sans en informer mes parents. Je voulais leur éviter des ennuis, d'autant plus qu'on disait que les militaires qui avaient rejoint Londres étaient condamnés à mort.

La construction des Forces aériennes françaises libres, en rupture avec l'armée de l'air d'armistice, obligeait à trouver les moyens de se réorganiser à partir de très peu de choses, non ?

Oh vous savez, je n'étais qu'un pion parmi les FAFL même si on était très peu nombreux ! Seulement cinq à six pilotes de chasse français ont participé à la bataille d'Angleterre en étant directement intégrés dans les *squadrons* de la Royal Air Force. Quand je suis arrivé en Grande-Bretagne, on commençait à se structurer à partir de pratiquement rien. Tout était très désorganisé par la force des choses. A l'école de pilotage d'Odiham, les Britanniques n'avaient pas le temps de s'occuper de nous. En deux mois, on a à peine volé. Henri Labit, un camarade, a préféré devenir parachutiste. Il a intégré le Service de renseignement de la France libre³ mais, en mission en France, il a dû avaler sa capsule de cyanure pour ne pas être capturé vivant par l'ennemi...

Puisqu'il ne se passait rien à Odiham, que l'on était las de rester inactif, les Anglais nous ont remis à la disposition des FAFL. L'idée des FAFL était d'essayer de former une escadrille en Afrique. Le gouverneur d'Afrique équatoriale française, Félix Eboué, s'était alors rallié à De Gaulle peu de temps auparavant. On est donc parti pour l'Afrique, mais sans projet du tout, ni sans savoir ce que l'on y ferait. Arrivés à Pointe-Noire, en février 1941, on a appris qu'il y avait des avions *Glenn Martin* à Takoradi. Seulement, ils étaient encore en pièces détachées dans des caisses livrées quelque temps plus tôt. Les Anglais nous ont donné l'autorisation de s'en servir, après que leurs mécaniciens les ont eu assemblés. Ainsi, s'est formée une petite escadrille commandée par le commandant Goumin. Je faisais équipage avec le lieutenant Ezanno, pilote, ainsi que Borel et Aubéry.

1. NDLR : au milieu du mois de juin 1940, le gouvernement français décide de passer ses forces vives en Afrique du Nord pour continuer la lutte. Le paquebot *Massilia* doit embarquer nombre de députés et de sénateurs vers l'Algérie ou la Grande-Bretagne, alors que, dans la tourmente de la débâcle, le Parlement vote les pleins pouvoirs au maréchal Pétain et qu'est signé l'armistice. Peu auparavant, une grande partie de l'aviation militaire française, soit 575 chasseurs modernes, 300 bombardiers et 200 avions de reconnaissance avaient déjà franchi la Méditerranée (cf. *L'Histoire de l'armée de l'air* de Patrick Facon, 2009).
2. NDLR : grade de sous-lieutenant dans l'armée polonaise.
3. NDLR : futur Bureau central de renseignements et d'action (BCRA).

« On disait que les militaires qui avaient rejoint Londres étaient condamnés à mort. »

Les pilotes ont commencé à voler sur cet avion qu'ils ne connaissaient pas, faisant quelques tours de piste pour prendre l'avion en main avant un lâcher très rapide. Et comme les *Glenn Martin* n'avaient aucun équipement de navigation, on est parti à Damas en convoi de six ou sept avions en passant par Fort Lamy, El Fasheer et Karthoum. Notre avion est resté en rade à El Fasheer. On a rejoint nos camarades plus tard en avion taxi. Pendant ce temps, le commandant Goumin, arrivé en premier, a été porté disparu après une mission au-dessus de la Crète. Le commandant de Marmier a pris le commandement de l'escadrille qui suivait de près les opérations en Cyrénaïque. Le front était peu actif à cette époque, mais je me rappelle que les *Glenn Martin*, qui étaient équipés de circuits électriques très affinés, ne supportaient pas le sable : qu'est-ce qu'on a eu comme ennuis !



Un moment de détente des Français libres à Damas avant de reprendre le combat. Paul Ibos est au premier plan.

On a donc rejoint Damas où se sont retrouvées deux unités aériennes, la mienne et celle commandée par le commandant Jean Astier de Vilatte, qui avait participé aux opérations du Fezzan, d'Abyssinie et de Cyrénaïque. Ces unités ont formé la base du groupe de bombardement « Lorraine », deuxième unité de FAFL après le groupe de chasse « Alsace ». Le groupe est alors devenue une unité autonome au sein de la Royal Air Force, dénommée « *squadron 223* » faisant partie d'un *wing*⁴ avec deux autres escadrons britanniques.

Le groupe « Lorraine » reçoit alors des *Bleinheim* avant de repartir au front. A ce moment, les Britanniques reprennent l'offensive. Le front est fluctuant et les appareils opèrent depuis des pistes sommaires de sable. Le groupe « Lorraine » a suivi le mouvement des troupes au sol et bombardé des unités de blindés adverses sous la menace de la DCA et de la chasse adverse.

L'attaque d'objectifs allemands en France occupée tenait cœur aux FAFL. Avez-vous conçu de nouveaux procédés tactiques et opérationnels afin de limiter les dégâts sur vos concitoyens civils ?

Tout à fait. Nous suivions les procédures britanniques. Contrairement aux Américains qui avaient tendance à bombarder de façon très large, les Anglais étaient très sensibles aux dommages collatéraux lors des missions en France et en Belgique. On n'attaquait que des sites stratégiques, comme des usines, des gares, ou encore des convois ennemis ou des rampes de lancement des fusées V1. Dans le bombardement tactique, on opérait en « boîte » de six appareils protégés par une escorte de chasseurs. Chaque avion *Boston* était armé de quatre bombes de 250 kg. Et l'on pouvait aussi bien bombarder à une altitude de 10 000 pieds⁵ qu'en piqué.

Les consignes de tir étaient assez restrictives. Il n'y avait pas de bombardement d'opportunité et l'on s'en tenait à l'objectif désigné. Le leader menait la mission contre l'objectif assigné. Mais s'il y avait un doute de la part de ceux qui l'accompagnaient, le bombardement était annulé. Une vraie attention était accordée à frapper le bon objectif et non pas à côté. Ainsi, c'est vrai, je suis parfois rentré de mission sans avoir bombardé.

A l'armistice, l'armée de l'air connaît l'une de ses transformations les plus radicales en passant de 145 000 à 50 000 hommes. Elle aide au rapatriement dans leur pays des Français exilés ou déportés. Vous-même passez du bombardement au transport⁶. Comment avez-vous vécu cette période charnière ?

Après l'armistice, on n'avait évidemment plus besoin d'autant d'unités de bombardement. J'ai donc été affecté dans une unité de transport aérien. Au moment de la création du Groupement des moyens mixtes de transport aérien (GMMTA), l'objectif était de rouvrir les premières lignes avec les colonies françaises qui avaient été coupées pendant la guerre. Avec des DC3 *Dakota*, on a effectué les liaisons vers l'Indochine, Madagascar et l'Afrique du Nord. Il nous fallait trois jours pour rejoindre l'Indochine, en faisant étape à Karachi et à Calcutta entre deux vols de vingt-quatre heures. Cette étape de ma carrière m'a bien servi pour la suite.

4. NDLR : escadre.

5. NDLR : 3 000 m.

6. NDLR : à cette époque, le chef d'état-major de l'armée de l'air, le Général Gérardot, oriente l'armée de l'air vers le maintien des liens avec les colonies et le transport aérien devient une priorité (cf. *Le transport aérien militaire, 1945-1949*, mémoire de DEA du colonel Luc de Rancourt).

« Les Anglais étaient très sensibles aux dommages collatéraux lors des missions en France et en Belgique. »



Chargement des quatre bombes de 250 kg dans la soute du *Boston*. Sur l'une d'elles, les aviateurs ont inscrit « casse-croûte pour Hitler ».



Pris à partie par la défense contre avions (DCA ou Flak en allemand) un *Boston* largue ses bombes.

Effectivement, une fois la guerre achevée, vous revenez à la vie civile et poursuivez une carrière auprès d'une grande compagnie aérienne (UTA) dont vous devenez sous-directeur « opérations ». L'esprit d'initiative dont vous avez fait preuve en tant qu'officier au sein des FAFL a-t-il été utile dans le relèvement de l'aéronautique française ?

Après la guerre, la réadaptation n'a pas été facile. Tout était désorganisé. En ce qui me concerne, je n'avais aucune idée de ce qu'était le travail civil, je n'avais pas de diplôme, uniquement une formation de militaire. J'ai commencé par rejoindre une petite entreprise privée, mais cela ne m'intéressait pas. Je voulais monter une section fret aérien. J'ai eu l'occasion d'intégrer une petite boîte suisse qui montait une filiale de fret aérien en Angleterre. Je suis parti à Londres pendant un an, en 1947. Puis j'ai passé deux ans au ministère des transports où on m'a recommandé auprès des dirigeants de l'époque lors de la création de l'Union aéromaritime des transports (UAT).

« Après la guerre, la réadaptation n'a pas été facile. Tout était désorganisé. »

UAT était alors une filiale des Chargeurs Réunis. **C'était des innovateurs en aéronautique. Ils avaient créé les premières lignes aériennes en Afrique.** Après la guerre, ils ont voulu recréer une filiale aérienne avec au départ des équipages en provenance d'Air France. Je suis alors rentré chez UAT et y suis resté trente ans, dont vingt à la direction des opérations. Au sein de la compagnie, j'ai retrouvé d'anciens militaires de la France Libre, comme Jean Cadeac d'Arbaud, un fusilier-marin devenu directeur de l'UAT, puis directeur général d'Air Afrique, et Bernard Barberon, mon pilote pendant la guerre. Les débuts d'UAT furent passionnants. Quand les avions tombaient en panne, il fallait trouver des solutions pour les dépanner et prendre en charge les passagers. **On devait aussi faire face à de nombreuses contraintes et trouver des solutions inédites à de nouveaux problèmes.** Ainsi, pendant l'opération de Suez en 1956, on a manqué de carburant. Il a fallu ajouter du plomb pour obtenir l'indice d'octane voulu, moyennant quoi les culasses de moteur se sont mises à casser !

Au départ, on a commencé avec quatre Douglas *DC4*. Par la suite, UAT s'est distinguée en étant la première compagnie à avoir commandé des De Havilland *Comet*, un appareil novateur pour l'époque. Mais, à cause de la faiblesse des structures du fuselage, un appareil anglais s'est disloqué en vol. Après, on est passé sur *DC6*, puis sur *DC8*. Par la suite, la compagnie UTA est née de la fusion de l'UAT, spécialisée dans les lignes aériennes vers l'Afrique, avec la TAI, une société privée qui avait comme président le général Fayet et spécialisée sur l'Extrême-Orient. C'est devenu une grosse entreprise au caractère plus routinier et j'ai alors pris ma retraite, en 1979.

Dans une situation préoccupante, quels seraient vos conseils pour conserver, voire insuffler l'état d'esprit qui permet de renverser la situation ? Faut-il regarder en arrière ou penser autrement ?

Il faut toujours regarder en arrière pour tirer des enseignements. On disait à l'époque que l'on était toujours en retard d'une guerre. C'était vrai ! On s'entraînait sur des avions des années 1920-30, alors qu'il y avait une foule de prototypes. **Il faut préparer l'avenir en innovant**, en ayant un seul chef et en évitant de faire les mêmes erreurs qu'hier !

Propos recueillis par le Colonel Bruno Mignot et le Lieutenant Aurélien Poilbout
le 15 octobre 2014



Epidosis

Une publication du CESA

Directeur de publication :
colonel Bruno Mignot

Contact :

bruno.mignot@intra.def.gouv.fr

Tél : 01 44 42 83 95

**Centre d'études
stratégiques aérospatiales**

1, place Joffre
75700 Paris SP 07

www.cesa.air.defense.gouv.fr