

SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION

KAROUBA, Base Aéronavale oubliée

...Ou le repère des Corsair de la Bataille de Bizerte

Au Pic des Fées, sur l'un des sommets du Mont des Oiseaux, un vaste complexe abrite des télescopes d'astronomes amateurs qui scrutent chaque soir les planètes et galaxies, le regard perdu dans l'espace sans mesures. Un peu plus bas, sur ma terrasse et sur une table basse, j'ai posé un reflex numérique doté d'une focale de 300 mm car je ne veux en aucun cas manquer la courte finale sur la base du Palyvestre, d'un avion parfois inconnu. Du pied de ma colline, là où les flots de la Méditerranée frappent depuis 3000 ans les restes d'un vieux quai de commerce grec, montent les clameurs un peu étouffées de la Beach Culture. Faire trempette, ce n'est pas vraiment mon truc et je ne suis rarement plus heureux ici qu'avec la compagnie d'un bon livre et le chant entêtant des cigales mais, un jour, je succombe aux reproches à peine voilés de ma femme qui se plaint, légitimement, d'être toujours seule à la plage.

En remontant le petit chemin pentu de terre rouge un peu pulvérulente, bordé d'amandiers séchés par la canicule et de figuiers odoriférants, qui me ramène chez moi, ma vue est attirée par un éclat brillant et métallique. Je me penche et découvre une petite plaque de cuivre doré et un peu oxydée. Je la retourne et « oh surprise », elle est émaillée de vert et de bleu.

Je l'examine de plus près et distingue alors très nettement un motif gravé en creux qui évoque un bateau antique surmonté de trois très petits hippocampes, le tout noyé dans une forme de porte nord africaine couleur émeraude. La silhouette du navire est celle d'un acatium, vaisseau de petite taille de la Grèce Antique, manoeuvrable à la voile ou à la rame et souvent employé par les pirates. Il est doté d'un rostre en proue et d'une poupe arrondie et courbée vers l'avant. Au dessus du bateau, l'emblème de l'Aéronavale avec son ancre et sa paire d'ailes est finement gravée. La plaque rectangulaire est surmontée d'une couronne où sont ciselées les initiales B.A.N mais le plus intéressant de la médaille, c'est un nom, au pied du motif, où est écrit KAROUBA. La pièce est un petit peu abîmée car je n'ai pas d'idée du nombre d'années qu'elle vient de passer à être piétinée dans l'indifférence...



C'est donc un insigne d'une base de l'Aéronavale Française basée à Karouba. Comme plus aucune BAN ne porte ce nom, je suis intrigué. Où était cette base ?

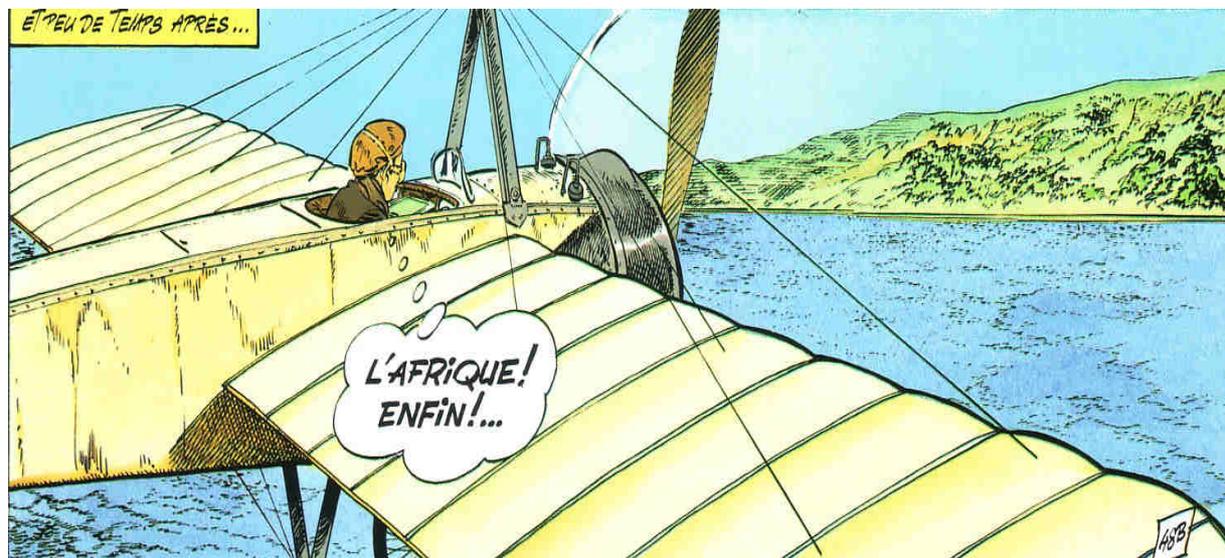
HISTOIRE DE LA PRESENCE FRANCAISE EN TUNISIE

En 1881, la France de Jules Ferry chasse les occupants turcs et envoie 30 000 soldats qui vont demeurer en Tunisie sous le prétexte de contrer des incursions de tribus sur la frontière de l'Algérie Française. Un accord est conclu avec le Bey de Tunis qui lui reconnaît certains pouvoirs...Tandis que les colons valorisent le nord par une arboriculture intensive, les industriels s'attaquent à l'exploitation des phosphates au sud. Des revendications nationalistes naissent au début du XX^e siècle et ne feront que s'accroître après la participation de contingents tunisiens à la guerre de 14-18. En 1934, Habib Bourguiba (que j'aurai l'occasion de rencontrer avec Fabienne en 1968) fonde le parti Néo Destour. En 1942, les allemands débarquent avec l'Afrika Korps dans le but de stopper l'offensive des forces françaises libres qui arrivent d'Afrique Noire et de gagner le Caire pour neutraliser les positions anglaises qui contrôlent le canal de Suez et la route maritime Gibraltar – Malte – Alexandrie.

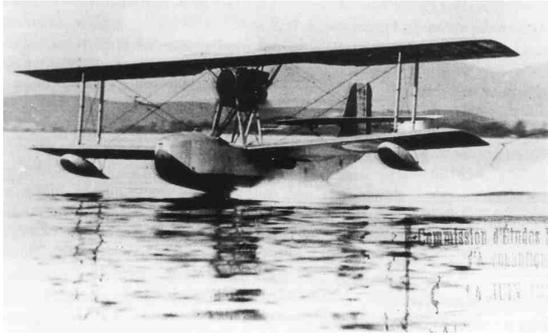
La France reprend les rênes à la libération mais l'indépendance est proclamée en 1957 et Bourguiba devient le premier président en 1957. En 1958, de Gaulle décide de conserver « pour un certain temps » la base aéronavale et toutes les installations militaires de Bizerte.

En 1961, la situation politique mondiale est délicate. La guerre froide entre les pays occidentaux et la Russie bat son plein avec le début de la construction du mur de Berlin et l'échec du débarquement de la Baie des Cochons à Cuba, prélude à l'affaire des missiles l'année suivante. Le 27 février, lors d'un entretien qu'il a avec le président Bourguiba, le général de Gaulle expose l'importance stratégique de Bizerte « maillon de la chaîne des bases nécessaires à la défense française et à son dispositif atomique ». Il sait, par ailleurs, que seules les aides financières françaises permettent à la Tunisie de vivre.

HISTOIRE DE L'AVIATION A BIZERTE



Le 23 septembre 1913, Roland Garros réussit la première traversée France – Tunisie. Il se pose à Bizerte après 8 heures de vol sur un Morane Saulnier parasol. La France coloniale est déjà bien présente à Bizerte où elle a fait élargir le goulet pour permettre à ses navires de guerre l'accès à une petite mer intérieure très protégée. La Marine ne tarde d'ailleurs pas à construire sa base d'hydravions non loin du port militaire car une trace écrite signale la première nomination de son commandant en 1917. Cette base, c'est Karouba : la base aéronavale de ma médaille !



- De 1917 à 1936, elle ne va héberger que des hydravions légers (FBA de 100 à 150 Cv, Donnet Denhaut de 150 à 200 Cv, Tellier de 200 Cv avec ou sans canon, Georges Lévy de 280 Cv puis, plus tard, des CAMTS 37 A).

- De 1936 à 1939, sa dotation en hydravions va évoluer car l'Armée de l'Air a décidé de construire sa BA 156 à Sidi Ahmed sur le terrain contigu de Karouba. On y retrouve des hydravions comme les Latécoère 298, Léo 258, Loire 70, Breguet Bizerte et toute une collection de modèles CAMTS. Mais les avions sur roues font leur apparition dans ce qui deviendra l'Aéronavale avec le Hanriot 185 et le Caudron Simoun.
- De 1939 à 1944, la base est endommagée par les combats de la seconde guerre mondiale et occupée par les Allemands à partir de 1942. Elle sera reprise par les Américains en 1943. Je n'ai pas retrouvé le nom des flottilles d'occupation ni le type des appareils les équipant.
- De 1944 à 1951, Karouba héberge la 9 F, flottille d'hydravions à coque de type Dornier 24 et des escadrilles plus classiques équipées d'avions à roues comme le NC 101 Siebel, le NC 702 Martinet, le Nord 1001, le Junker 52 Julie et le Goéland.



- De 1951 à 1954, la flottille 9 F, basée, a troqué ses Dornier pour des Helldiver et l'escadrille 53 S s'est équipée d'hydravions Nord 1402 Noroît et de Walrus anglais, de

T 6 et de SO 95 tout en conservant ses Juncker 52.

- De 1951 à 1963 c'est un profond changement avec la disparition des hydravions basés. Sept flottilles se succèdent sur la base aéronavale en utilisant les pistes de la BA de Sidi Ahmed.



- La 4 F (septembre 52 à juillet 58) équipée de TBM Avenger.
- La 15 F (novembre 53 à avril 55) équipée de Hellcat pendant son déplacement en Indochine et qui reçoit sa dotation de nouveaux Corsair F4U7 peu avant d'être basée à Karouba.



notamment à Bizerte où elle est de retour de décembre 55 à juillet 63 date à laquelle elle est dissoute.

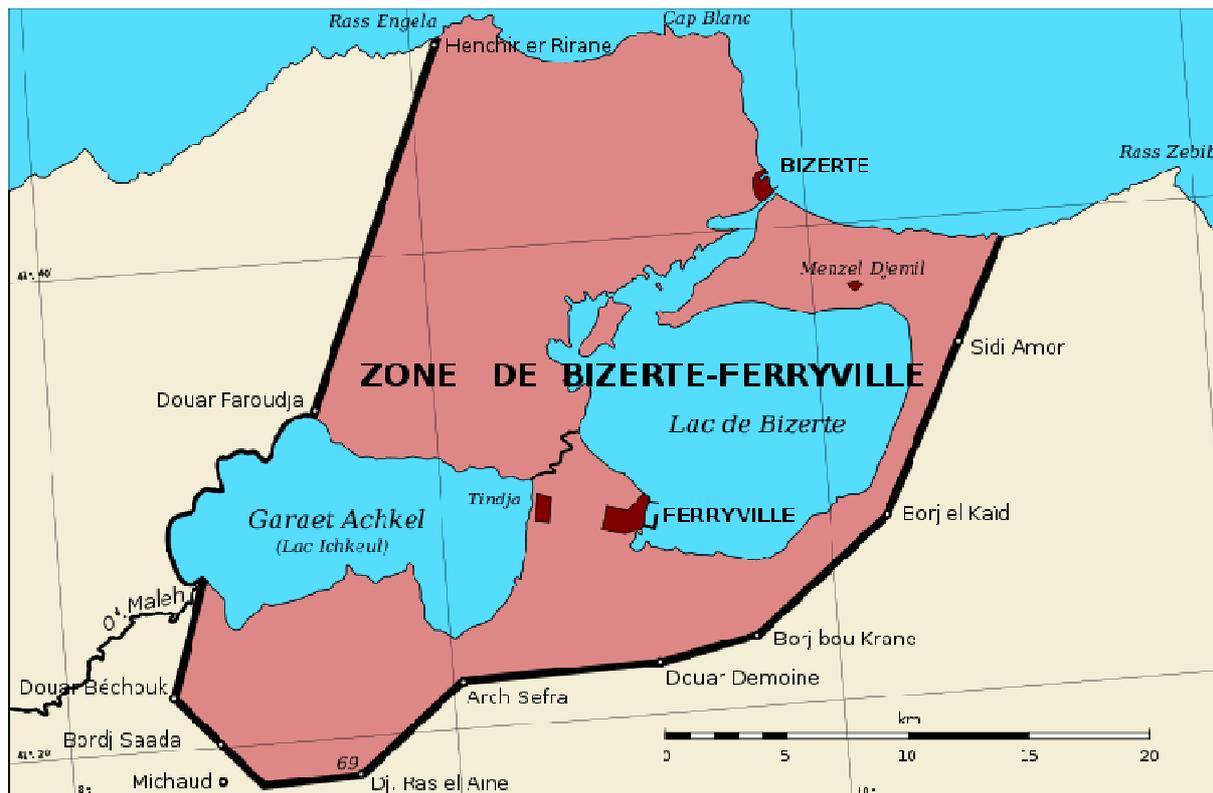


Sur la base, les flottilles ne sont pas forcément au complet et quelques détachements de la Marine opèrent depuis d'autres terrains que celui de Karouba.



3. La 28 F (mars 56 à décembre 60) équipée de Privateer.
4. La 11 F (mars 57 à janvier 62) équipée d'Aquilon.
5. La 12 F (août 53 à novembre 53) équipée de Hellcat à son départ pour l'Indochine et qui sera équipée de Corsair F4U7 lors de son déploiement en AFN et
6. La 17 F (août 58 à mars 62) équipée de Corsair F4U7.
7. La 14 F (juillet 61 à juillet 63) équipée de F4U7 et d'un reliquat de F4AU1 ramenés d'Indochine et formant la première commande de Corsair passée par la France.

LA GUERRE DE BIZERTE



La période des années 60 est marquée par une exacerbation de la volonté des anciennes colonies et protectorats d'AFN à manifester leurs libre choix politiques.



La Tunisie, malgré la proclamation de sa jeune république indépendante n'y échappe pas et entre violemment dans le concert des menaces en menant des actions en accord avec les jeunes états voisins arabes. Elle commence par interdire le survol national par tout avion français.



Le **4 mai 1961**, l'Amiral Amman qui dirige la base stratégique de Bizerte informe le gouvernement tunisien de travaux d'agrandissement de la piste de Sidi Ahmed qui devraient déborder de 1,5 mètres sur le domaine tunisien... Bourguiba profite de cet incident pour faire monter la pression par différentes manœuvres vexatoires et les travaux sont interrompus.

Le **4 juillet 1961**, un communiqué du Néo Destour, le parti politique de Bourguiba proclame vouloir « obtenir l'évacuation complète, si possible immédiate, de la base ».

Du **7 au 13 juillet 1961**, des kilomètres de tranchées sont creusés autour des installations militaires (où 7 700 français sont affectés) par des milliers de jeunes de tous horizons, encadrés par le parti.

La tension monte entre les protagonistes et le **16 juillet**, Amman décide d'un plan à appliquer à Bizerte en cas d'attaque – en accord avec le grand quartier général d'Alger : ce sera le plan Bouledogue.



Bourguiba met l'armée tunisienne en alerte renforcée et fixe un ultimatum au 19 juillet minuit. Le gouvernement français réplique en envoyant une Task Force devant Bizerte composée entre autres du porte avions Arromanches, du croiseur de Grasse et des escorteurs d'escadres Chevalier Paul et la Bourdonnais.

19 juillet 1961



Dans la matinée, trois bataillons tunisiens et de l'artillerie se mettent en place autour des installations de la zone militaire. On parle d'une quarantaine de canons dont un très dangereux pour les pilotes car positionné dans l'axe de la piste principale. Les tranchées sont occupées par des soldats en armes et les forces tunisiennes reçoivent l'ordre de tirer sur tout avion militaire français violant le territoire

national. Des hélicoptères français sont la cible de tirs et une escouade de 35 militaires français en corvée et de quelques civils sur un chantier sont faits prisonniers. Un long câble est tendu à travers le goulet pour empêcher tout mouvement aux navires français. L'escorteur la Bourdonnais se positionne au niveau du cap Bizerte tandis que d'autres navires de guerre français mettent en place un blocus de tous les ports. Les premiers tirs venant du côté tunisien ne tardent pas. Bâtiments, hangars et pistes se retrouvent sous le feu des mortiers avant l'expiration de l'ultimatum. Le général de Gaulle décide de ne pas céder au chantage et de déclencher l'opération planifiée. Les premiers tirs et la volonté d'en découdre viennent de l'adversaire.

19 juillet 1961 vers 18 heures. 14 Noratlas du Groupe de Transport 1/62 Algérie, pré positionnés depuis la veille avec à bord près de 275 parachutistes du 2° RPIMa ont décollé de Blida et survolent la ville de Bizerte avant de prendre un cap ouest vers le terrain de Sidi Ahmed. Leurs chutes ne sont pas de tout repos car ils se font tirer dessus par l'infanterie tunisienne.



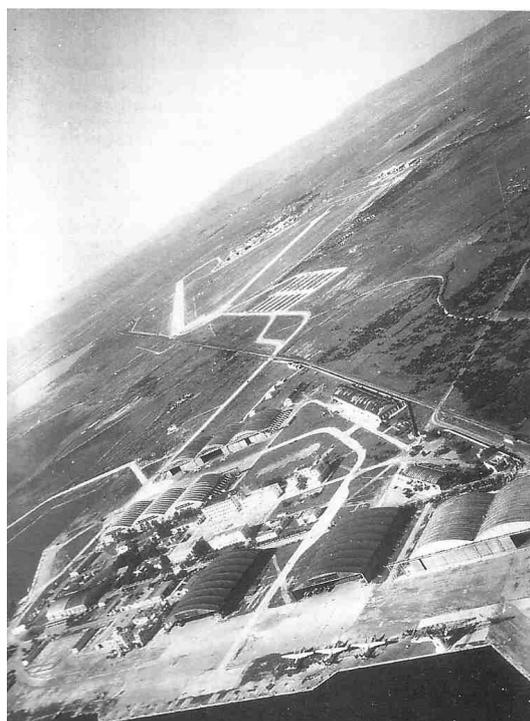
6 Corsair de la 17 F et 4 Mistral du 7° EC survolent le terrain à 2 000 pieds sans intervenir car ils n'ont pas reçu d'autorisation de tir...C'est au moment où les 6 derniers Nord 2501 de la première vague apparaissent à l'horizon que l'ordre leur est donné d'intervenir. Les Corsair se mettent en ordre de bataille pour un tir de roquettes et un straffing des tranchées au canon de 20 mm. Ils vont multiplier les passes et neutraliser un certain nombre de canons dont celui situé dans l'axe de piste.

Au même moment, 2 Mistral du 2/7 Nice sont en attente sur une bretelle de la piste à porté de feu ennemi. Alors que la seconde vague de Noratlas du Groupe de Transport 2/62 Anjou se présente en longue finale pour se poser avec leur renfort de parachutistes à bord la situation des deux avions de chasse devient impossible à tenir et ils décollent à contre QFU à pente max pour passer au dessus des gros porteurs. Bien qu'ayant décollé sans ordres ils

reçoivent bien vite une autorisation de tir sur un canon de 105 menaçant la base 156.

Ce faisant, l'association Corsair – Mistral va anéantir une grande partie de l'artillerie puis faire un carnage dans les tranchées. Parallèlement les dépôts pétroliers de Menzel Jémil sont incendiés. L'un des Nord 2501 a été touché à l'atterrissage sur une poutrelle de queue et des éclats dans le fuselage ont fait un blessé léger. Il est immobilisé et ne pourra repartir le soir vers 20 heures avec tous les autres avions de transport pour regagner sa base. L'inquiétude des militaires ne vient plus des forces qui leur font face mais du sort de leurs familles demeurées pour la plus part en ville, dans Bizerte occupée par l'armée tunisienne.

Bilan des pertes du premier jour : France, 7 tués et 70 blessés ; Tunisie, 302 tués et 144 prisonniers.



20 juillet 1961

Durant la nuit des lucioles ont été lancées par les Aquilons de la 11F pour éclairer les zones de combat mais les armes ont peu parlé. Avant que le jour ne se lève, 2 Corsair de la 17 F dégagent l'arsenal de Sidi Abdallah à la roquette et au canon. Et puis 4 Corsair de la 12 F reviennent de leur détachement à Telergma pour épauler leurs collègues.

Une quarantaine d'obus tunisiens tombent sur la base et le Nord 2501 immobilisé la veille par des tirs au but est incendié. Les négociations avec le Néo Destour n'évoluent pas et l'amiral Amman décide de contre attaquer. 2 Aquilon de la 11 F et 8 Corsair détruisent le QG tunisien à la gare de Sidi Ahmed avec des bombes de 500 livres tandis qu'une autre équipe de Corsair de la 17 F et les Mistral de l'EC 2/7 anéantissent une colonne montante de camions transportant de l'artillerie puis mitraillent les tranchées méthodiquement.



Un hélicoptère H 34 « Pirate » (avec 1 canon et 2 mitrailleuses) doit se poser à portée de feu ennemi car victime de problèmes de pression d'huile consécutifs à des impacts de balles.

L'aviation appuie la progression des paras lorsque 2 Corsair font

sauter la cimenterie que 'armée tunisienne a transformé en place forte. Mais des snipers camouflés dans les marais tout proches ralentissent la progression et sont à l'origine de nombreux blessés.

La réunion des deux flottilles, la 12 et la 17 F permet la création d'un groupe aéronaval nommé GAN 69. L'explication de ce numéro fantaisiste est donnée par Patrick Charles Renaud dans son livre « Aviateurs en guerre ». Un grand quotidien parisien – bien dans la ligne de ceux qui encensaient les saboteurs de matériel militaire destinés à l'Indochine – a écrit que les pilotes français tiraient sur les femmes et les enfants et étaient des cochons. Alors, puisqu'ils étaient des cochons, les pilotes ont décidé de donner un numéro « cochon » à leur GAN...Ce groupe aéronaval aligne 14 appareils et 20 pilotes.



Au soir du 20 juillet, le terrain de Sidi Ahmed est safe et seul l'accès à la Pêcherie (port militaire) est encore bloqué.

Les Noratlas transportent un régiment du 3° RPIMa en renfort.

Bilan des pertes du deuxième jour : France, 1 blessé ; Tunisie, 20 tués, 45 prisonniers et 12 canons détruits.

21 juillet 1961

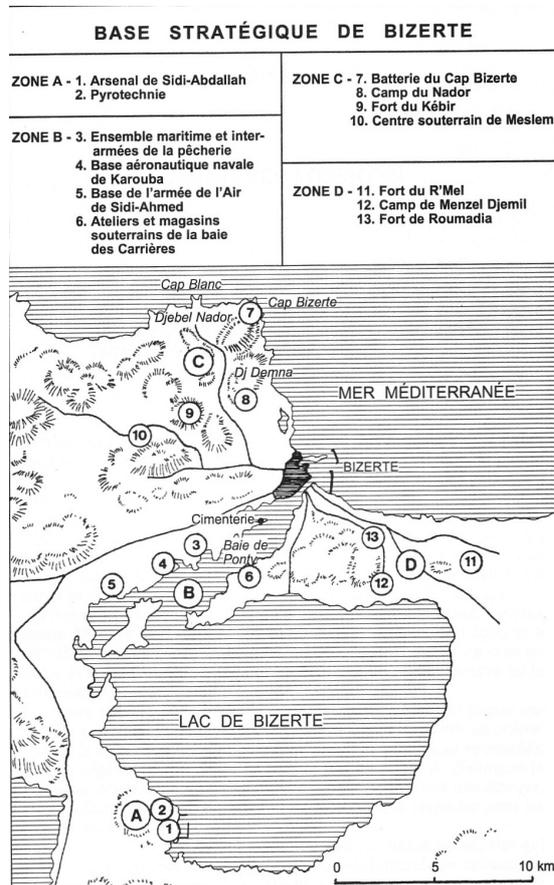
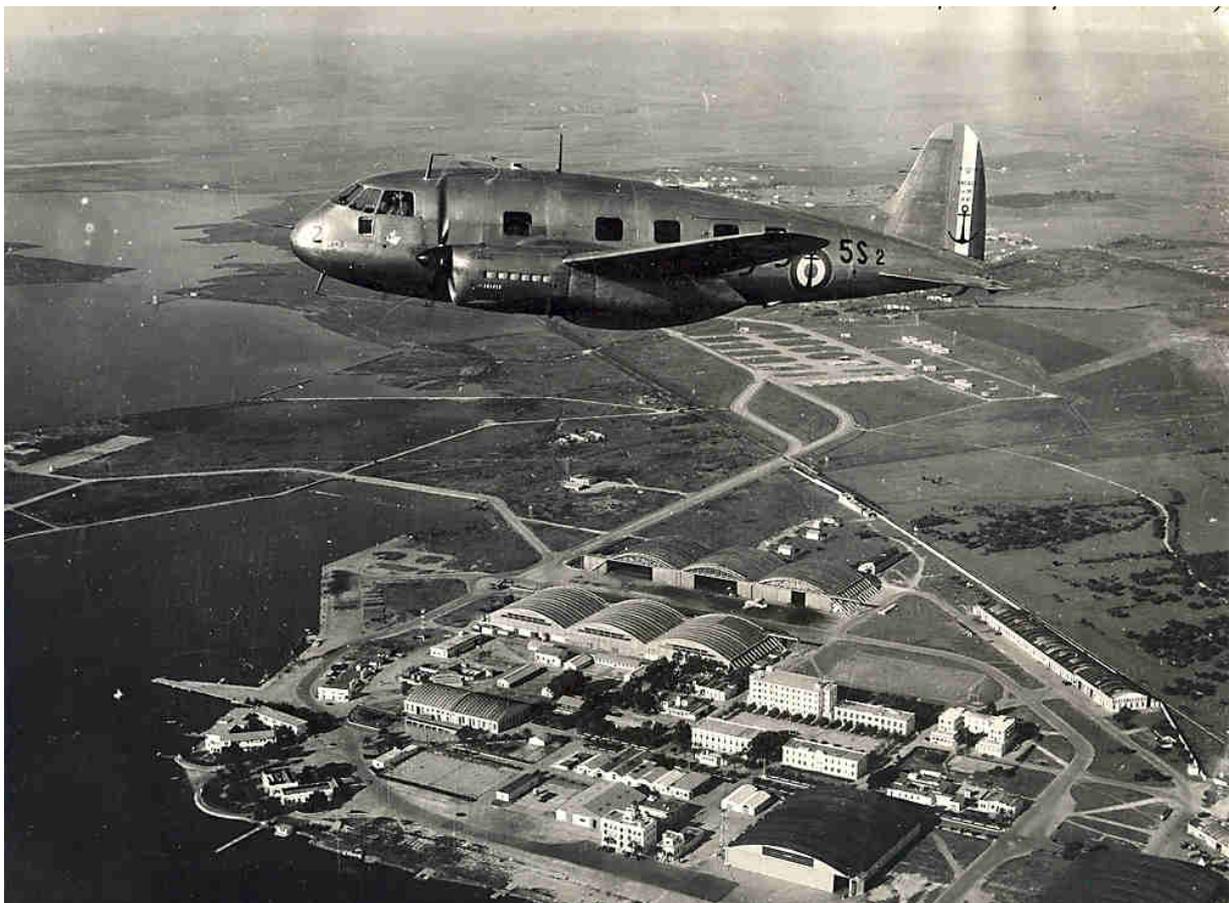
La journée commence mal par un accident aérien. Le crash d'un Aquilon de la 11F parti en patrouille vers 1 h du matin pour repérer une colonne de camions militaires sous éclairage par lucioles. Afin de mieux distinguer les détails au sol dans cette lumière artificielle, l'un des appareils prend des risques et vole bas – trop bas et heurte le relief les ailes à plat .



La situation parait plus calme avec le lever du jour. Une section de Corsair repère un camion tractant un canon vers le sanatorium. L'état du canon après leur passage explique probablement le coup de téléphone indigné de la mère supérieure...



Une autre mission d'appui feu sol au profit des paras sera leur dernière mission car il leur est demandé instamment de ne pas intervenir dans la libération de la ville de Bizerte où vit une importante population d'origine européenne, mission laissée aux soins des troupes au sol.



Le cessez le feu intervient le 23 juillet 1961 et chaque armée se replie sur ses positions antérieures à compter du 2 octobre. Le 1^{er} juillet 1962, l'arsenal de Sidi Abdallah est évacué définitivement et les relations diplomatiques avec la France rétablies. Les accords d'Evian avec le FLN garantissent à la France l'usage de la base de Mers el Kébir pour quinze ans rendant peu utile le maintien d'une implantation à Bizerte.

Le 10 avril 1963, de Gaulle répond à son ministre Peyrefitte qui l'interroge sur l'abandon de Bizerte : *« J'ai toujours dit que nous ne resterions pas à Bizerte. Par bonheur, Bourguiba a attaqué un beau jour à Bizerte pour apparaître comme ayant arraché par la force ce que nous nous apprêtions à accepter de nous même. Il nous a fait tirer dessus sauvagement. Il a cru que nous allions lever les bras en l'air, que nous allions hisser le drapeau blanc, que nous allions partir la tête haute. Naturellement, nous avons riposté. Si nous ne l'avions pas fait, nous aurions perdu tout crédit.*

Simplement, cette affaire a révélé la veulerie du monde politique français, qui a cru devoir faire massivement chorus à Bourguiba. Lamentable ! Déshonorant ! Maintenant, rien ne s'oppose à ce que nous partions. Nous disposons d'engins nucléaires. »



Le 14 octobre 1963, l'amiral commandant Bizerte signe l'ordre du jour : « La mission à Bizerte des forces armées françaises prend fin ». L'évacuation du dernier soldat français a lieu ce même jour vers 15 heures et, le soir, les quais sont vides.

Le 15 octobre est devenu depuis le jour de la fête nationale tunisienne. La base de Sidi Ahmed est devenue la base des chasseurs intercepteurs (F5) de l'aviation tunisienne et celle de Karouba, une base d'hélicoptères.

Bibliographie.



Corsair, trente ans de flibuste de Bruno Pautigny aux Editions Histoire et Collections
La légende des Corsair de René Bail Docavia n°54 aux Editions Larivière
Aviateurs en guerre de Patrick-Charles Renaud aux Editions Trésor du Patrimoine
Cent ans d'Aéronautique navale en France de Jérôme Baroë aux Editions Ouest France
Et quelques heures sur internet...

Jean Jacques TURLOT
Pour Aviatik 68

