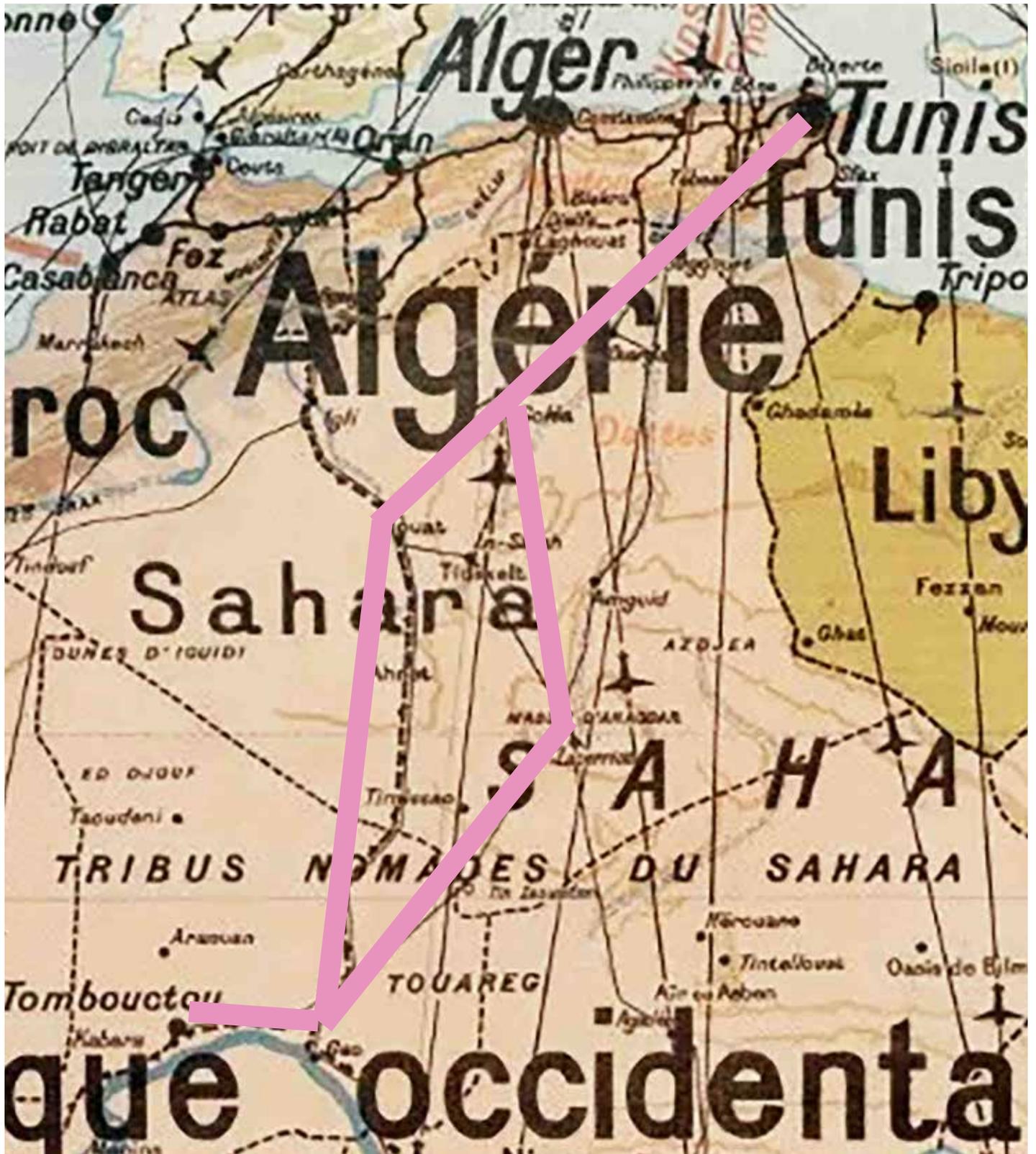


La Croisière Rose



Lucien Morareau

Prologue

Mon ami Lucien Morareau, historien amateur de l'Aéronautique Navale, a reconstitué l'histoire de ce voyage organisé par l'amiral Jean de Laborde, préfet maritime de la 6^{ème} Région (AFN), et nous fait profiter, avec talent, de ce savoureux récit.

Pierre Jarrige

Sigles

BAN : base aéronavale

CF : capitaine de frégate

EV : enseigne de vaisseau

EV1 : enseigne de vaisseau de première classe

Mt : maître

PM : premier maître

QM : quartier maître

VAE : vice-amiral d'escadre

Mise en pages par Pierre Jarrige
Illustrations de Lucien Morareau

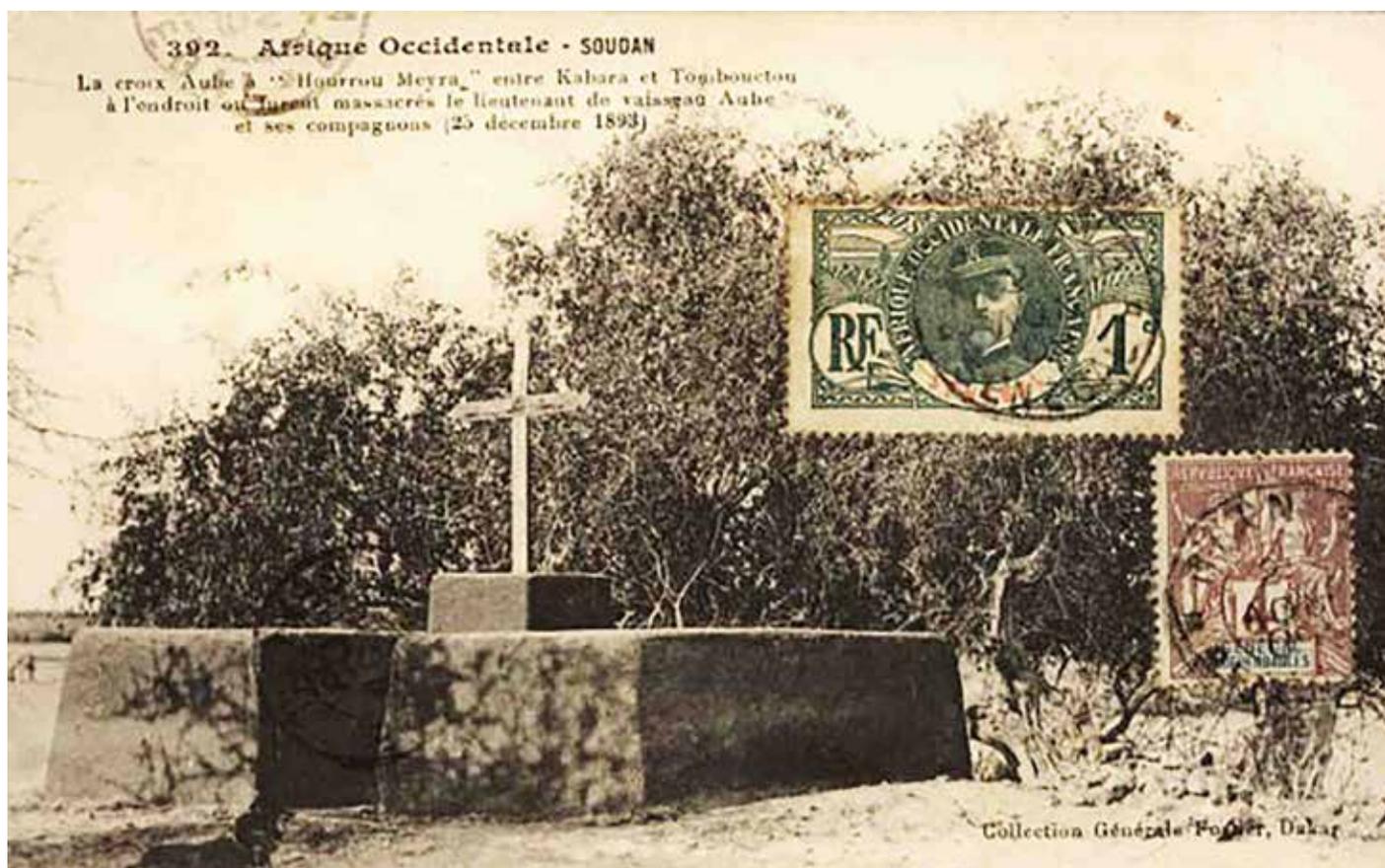


Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Mai 2025
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue

L'amiral Jean de Laborde	1
La préparation	2
Tunis - Tombouctou	2
Tombouctou - Tunis.....	6
Conclusion	8



Près de Tombouctou, le lieu où le lieutenant de vaisseau Louis Aube et 17 de ses Marins de la canonnière « Mage » tombèrent dans une embuscade tendue par les Touaregs le 28 décembre 1893.

L'inauguration d'une plaque à la mémoire de ces Marins est l'objet du raid organisé par l'amiral Jean de Laborde. Ce raid a été surnommé « La Croisière Rose » à cause de la présence de l'épouse de l'amiral dans son Potez 25.



L'amiral Jean de Laborde

Tout le monde ou presque a entendu parler de la « Croisière Noire », ce périple africain réalisé en 1933 et 1934 sous la conduite du général Vuillemin et qui conduisit une formation composée d'une trentaine de Potez 25 TOE à travers le Maghreb, l'AOF et l'AEF. Mais il est peut-être moins connu que, dans la Marine d'une manière générale et plus particulièrement bien sûr dans l'Aviation maritime, la publicité (on ne disait pas encore « *la com* ou *le buzz* ») un peu tapageuse faite à et par l'armée de l'Air à l'occasion de cette expédition, fut peu appréciée. Les chefs de nos forces navales reprochant à leurs homologues des forces aériennes d'avoir un peu trop voulu « *tirer la couverture à eux* » Les membres de l'Aviation maritime, plus pragmatiques, estimant eux que la participation de marins aviateurs à ce voyage, imposée à la dernière minute par le ministre de l'Air, avait été des plus symboliques (trois officiers et quatre officiers-mariniers seulement).

Parmi les plus anciens pilotes de l'Aviation maritime en service actif, l'amiral Jean de Laborde était, sans conteste, l'un des plus ardents défenseurs du concept avions-bateaux. Le « *Comte Jean* » comme le surnommaient ses admirateurs aussi bien que ses détracteurs, était ce qu'il est convenu d'appeler, une forte personnalité. Sur le plan du physique, c'était un grand bonhomme plaisant beaucoup aux dames, il était doté d'une moustache abondante et d'une voix portant loin. Il était par ailleurs très connu pour son franc-parler et son mauvais caractère légendaire le faisait craindre aussi bien par ses subordonnés que par ses supérieurs. Sur un plan professionnel, il avait très tôt compris les avantages que la Marine pouvait tirer de l'utilisation des aéronefs et, dès 1910, il s'était porté volontaire pour faire partie du premier groupe d'officiers que la Marine envoya en école de pilotage, mais il n'avait pas été sélectionné. En 1912, alors que jeune lieutenant de vaisseau il servait en Indochine à bord du croiseur *Dupleix*, il acheta de ses propres deniers un monoplane Blériot. L'appareil lui fut livré par cargo à Saïgon et, après que le montage en ait été réalisé par un mécanicien embauché localement, Laborde s'initia seul au pilotage, aidé par des notes que l'EV1 Conneau lui avait fait parvenir de France ! En mai 1913, après son retour en métropole, il passa les épreuves de pilote civil, puis celles de pilote militaire. Pendant le premier conflit mondial, il servit exclusivement dans des unités aériennes. En 1915 il commanda une escadrille de bombardement de l'Aéronautique militaire, la VB2, puis de 1915 à 1917, le Centre d'aviation maritime de Dunkerque. Enfin, de 1917 à l'armistice il fut commandant des patrouilles aériennes de la zone des armées du Nord. En 1919, il prit le commandement du Centre de Fréjus-Saint Raphaël qu'il conserva jusqu'en 1921. De 1924 à 1926, il fut chef du Service central de l'Aéronautique maritime et, en 1926, il devint le premier commandant du porte-avions *Béarn*. Il prouva d'ailleurs, que ses qualités de marin égalaient celles d'aviateur car, au cours du premier appareillage du bâtiment, les remorqueurs qui devaient l'aider à quitter son mouillage aux chantiers de la Seyne étaient en retard et Laborde décida d'appareiller seul. La manœuvre déjà réputée difficile en temps normal et pratiquée de plus par un navire entièrement nouveau n'ayant jamais navigué, réussit parfaitement et le prestige du « *Comte Jean* » en fut rehaussé d'autant.

En 1934, lors du retour en France de la Croisière Noire, le vice-amiral d'escadre de Laborde était Préfet Maritime de la 4^{ème} Région (Afrique du Nord) et avait son quartier-général à Baie Ponty, sur le lac de Bizerte. Bien qu'il ait pratiquement déjà atteint les sommets de la hiérarchie militaire, Laborde continuait à se passionner pour les choses de l'air et, surtout, à s'entraîner régulièrement. Comme la grande majorité des marins aviateurs, le tapage que fit la presse à l'occasion de la « *Croisière Noire* », dut l'agacer au plus haut point. Mais, à l'inverse de la plupart de ses camarades marins-aviateurs qui ne pouvaient que ronger leur frein en silence, du fait de son grade, de sa position et de sa notoriété, Laborde possédait lui les moyens de relever le défi.

Parmi les unités placées en Tunisie du Nord sous les ordres de l'amiral de Laborde, il y avait, bien entendu, la grande base d'Aviation maritime de Karouba, proche de Bizerte mais également le terrain terrestre voisin de Sidi-Ahmed. Sur ce petit aérodrome était stationnée une section de servitude dont l'équipement se composait justement en partie de Potez 25 TOE, du même type que ceux utilisés par les aviateurs du général Vuillemin pour leur périple africain. Le côté matériel étant pourvu, il ne restait qu'à attendre l'occasion et, surtout, un motif inattaquable par les autorités supérieures. Le fameux alibi se présenta opportunément à la fin de l'année 1934, l'amiral de Laborde apprit qu'une plaque à la mémoire de l'enseigne de vaisseau Aube et de ses marins allait être inaugurée à Tombouctou ! Il lui apparut immédiatement évident qu'un tel événement ne pouvait prendre place hors la présence d'une très haute autorité maritime. Laborde prévint donc de manière formelle la rue Royale, qu'en tant que marin le plus ancien dans le grade le plus élevé en poste sur la terre d'Afrique, il était dans ses prérogatives et dans ses intentions de se rendre à Tombouctou pour y représenter dignement la Marine. Il y a cependant fort à parier que, par simple inadvertance probablement, ne furent mentionnés dans ce courrier, ni les moyens de transport que l'amiral avait l'intention d'utiliser, ni la composition de la délégation.

La préparation

La date du départ fut fixée au 12 novembre avec Touggourt comme première étape. Trois Potez 25 TOE de la Section de servitude avaient été spécialement préparés et leurs équipages étaient composés de la manière suivante :

- Appareil BZ 65, pilote : VAE de Laborde, passagère, son épouse la comtesse de Laborde.
- Appareil BZ 66, pilote : CF Amanrich, commandant le BAN de Karouba, passager PM mécanicien d'aéronautique Hugonnier,
- Appareil BZ 68, pilote : EV1 Hepp, chef de la section de servitude de Sidi Ahmed, passager le maître Goumy, l'officier marinier pilote le plus expérimenté de la dite section et qui avait été mécanicien volant avant de faire son cours de pilote.

Chacune des machines embarquait un petit stock d'outils et de pièces détachées, de vivres de secours, d'une provision d'eau et, de plus, une roue de secours était amarrée sur le côté gauche de l'avant du fuselage. Dans les plus pures traditions navales, on avait aussi pris la précaution de peindre sur la dérive de l'avion de Laborde, le guidon à quatre étoiles de vice amiral d'escadre ! Chacun des passagers emportait un léger bagage incluant, bien sûr, tenues blanches et sabres et sans oublier un stock d'aiguilles à tricoter et de pelotes de laine destinées à faire passer le temps au QM *Trikhotine* (surnom donné par l'amiral de Laborde à son épouse). Enfin, « l'appareil amiral » emportait également la plaque de bronze qui avait été confectionnée par l'arsenal de Sidi Abdallah et qui devait être scellée sur les lieux du combat. En ce qui concerne les escales, l'état-major de Laborde avait pris le soin de faire prévenir les responsables civils ou militaires locaux, que six personnes devraient être nourries et logées, sans trop de précisions quant à leurs grades, sexes, etc.

Tunis - Tombouctou

Les 12 et 13, les conditions météorologiques, franchement mauvaises, interdirent le départ et ce n'est que le 14 que les BZ 65 et 66 purent décoller vers Touggourt.

Le BZ 68, victime d'ennuis de gicleur, devant rejoindre seul plus tard. Mais après quelques minutes de vol, Laborde se rendit compte que son compas était bloqué et, suivi de son sectionnaire, il préféra sagement retourner à Sidi-Ahmed.



▲ *Départ à Tunis, le 14 au matin*

▼ *Le Potez « amiral » orné comme il se doit du guidon de vice amiral d'escadre. Laborde, debout au poste de pilotage, s'assure de l'installation de son épouse en serre-tête blanc. Le CC Lapied, en casquette, commande la BAN de Sidi Ahmed, supervise l'opération.*



Le lendemain 15, tout ayant été remis en place, les trois Potez décollèrent de concert pour leur première étape qui les conduisit à Touggourt, soit environ 600 km qui furent accomplis en 5 h 25 de vol. Ainsi que l'on peut s'en rendre compte, il n'était pas question pour Laborde et ses pilotes de battre des records, mais simplement de durer et donc de ménager les machines. Le 16 les trois appareils s'envolèrent à destination d'El-Goléa, à 450 km de là et qui fut atteinte en 3 h 25 de vol. Le 17, l'étape devait conduire les Potez à Adrar mais, au moment de la mise de gaz, le Lorrain de l'appareil de Laborde cala. Les deux autres appareils qui avaient déjà décollé se posèrent mais ce n'était pas la fin des ennuis. Le PM Hugonnier, déjà souffrant, fut pris d'une crise d'épilepsie et du être hospitalisé. Laborde envoya alors un télégramme à Colomb-Béchar pour demander qu'un mécanicien de l'armée de l'Air soit mis à la disposition de la petite expédition à son arrivée à Adrar. Entre-temps le Mt Goumy avait procédé à la réparation du moteur du BZ 65 mais il était trop tard pour repartir et le départ est remis au lendemain. Dans l'après midi, Laborde et ses compagnons se rendirent pour lui rendre hommage, sur la tombe toute proche du RP de Foucauld. Le 18, les 450 km séparant El-Goléa d'Adrar furent franchis en 3 h 05 de vol sans aucun incident. Quelques minutes après l'arrivée de la petite escadrille, un Potez 25 de l'armée de l'Air atterrit avec le Cne Paolacci qui commandait l'escadrille de Colomb-Béchar. Il était accompagné du SgtCh mécanicien Vincent qui allait remplacer l'infortuné Hugonnier pendant le reste du voyage. Le 19 au petit matin, une mauvaise surprise attendait l'expédition, un des supports du démarreur du BZ.65 était cassé et sa réparation fit perdre 40 minutes sur l'horaire prévu. Après avoir suivi la piste qui mène à Reggane, les trois appareils s'engagèrent sur le Tanezrouft dont la traversée fut facilitée par les nombreuses balises d'aviation qui jalonnaient le trajet. Après 3 h 30 de vol, les trois Potez se posèrent à Bidon 5. On était vraiment maintenant en plein Sahara. Après une nuit passée dans des conditions plus que spartiates, Laborde et sa petite équipe décollèrent le 20 à 7 heures pour ce qui sera l'étape la plus longue du voyage. Les 900 km qui séparent Bidon 5 de Gao furent couverts en 5 h 10 d'un vol au cours duquel la petite formation quitta le Sud Algérien pour entrer au Soudan (Mali de nos jours). À 12 h 25, Laborde et Hepp se posèrent à Gao, porte du désert. Le BZ.66 piloté par le CF Amanrich retardé par une mauvaise carburation à certains régimes se posa 15 minutes plus tard.

À Gao, Laborde s'accorda une pause de 48 heures, surtout destinée à permettre à Goumy et à son camarade de l'armée de l'Air, de procéder à une inspection complète des trois Potez qui avaient tout de même un peu souffert de la traversée du Sahara. Le départ vers Tombouctou, étape finale, fut donc programmé pour le 22.

Le jour dit, à 6 h 15, les trois Potez décollèrent mais un petit changement était intervenu dans la composition des équipages. La comtesse de Laborde étant restée à Gao pour un repos « diplomatique », elle fut remplacée dans l'appareil de son époux par le Sgt/Ch Vincent, le CF Amanrich volant donc seul. Cependant, après 1 h 15 et 170 km de vol, la rupture d'un collier de serrage du réservoir d'eau l'obligea à un atterrissage non programmé sur le petit terrain de secours de Bamba, au bord du fleuve Niger. Le mal rapidement diagnostiqué fut réparé sommairement à l'aide de ficelles et Amanrich redécolla pour rejoindre le terrain de Tombouctou où les deux autres appareils s'étaient posés à 8 h 15.

Dans l'après-midi, en présence de toutes les autorités civile et militaires du territoire dont le gouverneur et le général, commandant supérieur, l'amiral de Laborde dévoila la plaque à la mémoire de l'EV Aube et des ses compagnons. La soirée fut bien entendu marquée par un dîner d'apparat en présence des mêmes autorités mais Laborde avait décidé de se coucher tôt car il voulait profiter des heures fraîches pour le vol retour vers Gao. Le lendemain 23, tout le monde



▲ La comtesse de Laborde « quartier-maître Trikhotine » en place arrière du Potez 25 piloté par son mari
▼ Sur le terrain d'El-Goléa, attente de l'amélioration des conditions météorologiques sur Touggourt avant le départ. Si la comtesse de Laborde fait volontiers face au photographe, son amiral de mari, probablement de mauvais poil lui tourne franchement le dos !



était sur le terrain à 6 h 30 mais le moteur du BZ.65 fit encore des siennes et refusa de démarrer. On découvrit que c'est encore une fois un des supports du démarreur qui avait lâché et la réparation prit une heure. Au cours du vol, le moteur continua à faire des siennes et pétarada à qui mieux mieux, Gao fut néanmoins atteinte sans autre problème mais, afin de minimiser les risques pour le voyage retour, Laborde décida de profiter des ateliers de la 3^{ème} Escadrille d'AOF pour faire dégrouper le moteur récalcitrant et réviser ceux des autres appareils. Après deux dégroupages, les anomalies persistantes, on fini par découvrir que la coupable était une des deux magnétos qui cessait tout service lorsqu'elle est chaude ! Après changement, tout rentra dans l'ordre mais quatre jours avaient été perdus.

Tombouctou - Tunis

Pour le retour, Laborde choisit une autre route, un peu plus courte mais un peu plus risquée car jamais encore tentée par la voie aérienne. Le 27 à 7 h 20, les trois appareils décollèrent à destination de Kidal, petit poste situé à 300 km au nord-est de Gao et qui fut atteint après 2 h 10 de vol sans histoire. Le capitaine commandant le poste était en nomadisation et le sous-officier commandant la petite garnison en son absence crut certainement être victime d'une mirage en voyant débarquer de l'un des Potez, un grand bonhomme en vêtements de vol, mais coiffé d'une casquette blanche d'amiral ! Des marins en plein milieu du Sahara, c'était vraiment une chose inhabituelle.

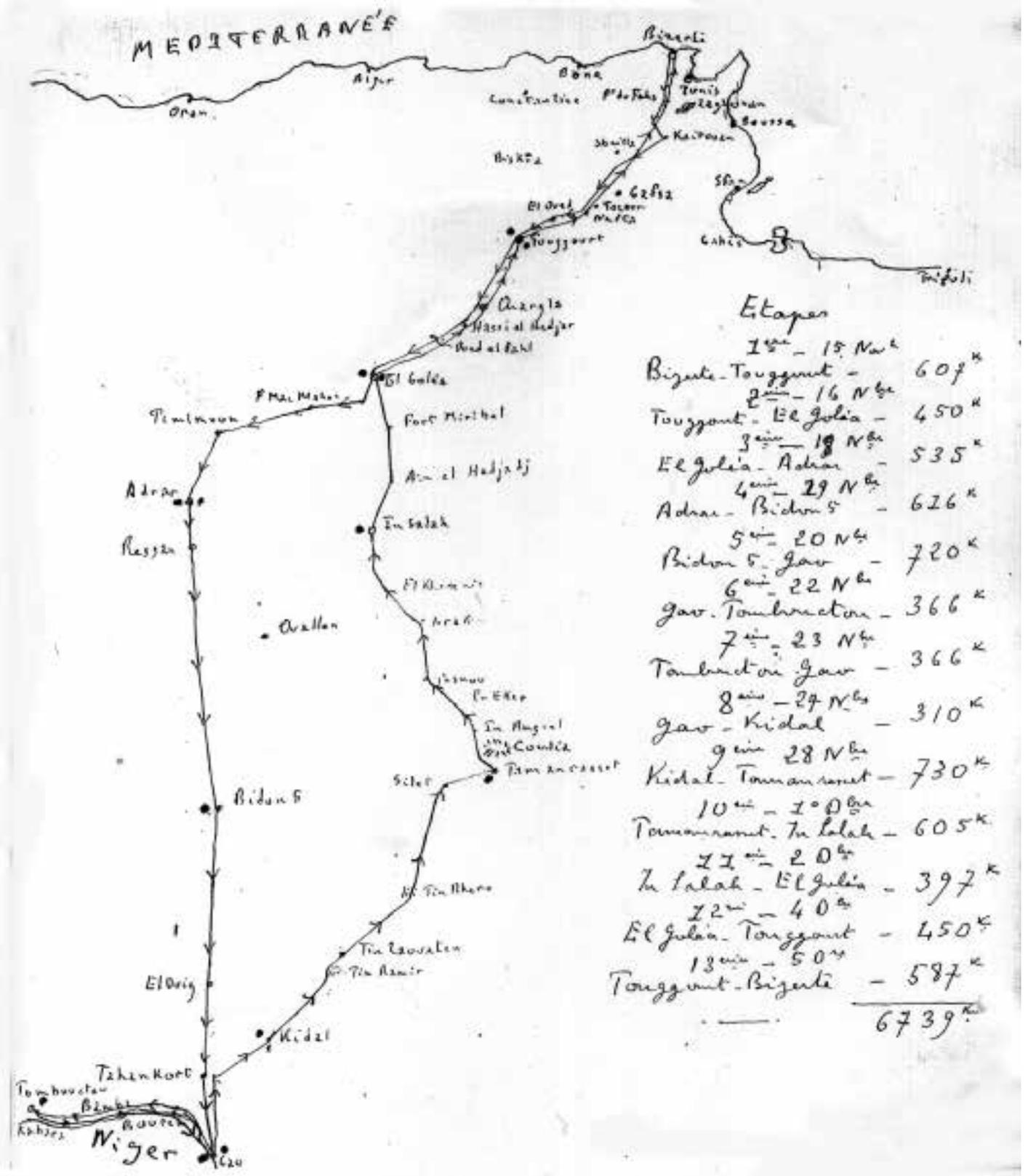
La route choisie pour l'étape suivante n'ayant jamais encore été entreprise par avion, Laborde et ses deux officiers étudièrent les cartes avec soin afin d'identifier des points marquants sur le trajet et ce d'autant que la piste terrestre, très peu utilisée, risquait de ne pas être repérable. À 15 heures, Hepp décolla pour un vol de sondage à 1 500 m. À son retour, il fut décidé que le lendemain, Goumy prendrait les commandes du Potez et que Hepp, en passager, serait chargé des mesures de dérive.

Le 28, Laborde et sa petite troupe, arrivés tôt sur le terrain, attendirent avant de décoller que le poste de météorologie de Tamanrasset leur communique par TSF les prévisions locales et les résultats d'un sondage en altitude.

Ce n'est finalement qu'à 8 h 30 que les appareils prirent l'air. Au bout de quelques kilomètres, ainsi que prévu, la piste terrestre disparut et Laborde dut naviguer au compas. La dérive en altitude étant faible, l'un après l'autre les points caractéristiques définis la veille sur les cartes apparurent aux yeux des pilotes. La chaîne de l'Adrar des Iforas qui constitue la frontière entre le Soudan et l'Algérie fut laissée sur la gauche. Dans son appareil, l'EV1 Hepp effectuait ponctuellement ses mesures au dérivomètre et, par signalisation à bras, transmettait les résultats à Laborde qui modifiait le cap en conséquence. Après 4 h 30 de vol et 600 km parcourus, Tamanrasset apparut enfin aux yeux des marins qui se posèrent à 12 h 40. Reçus par le capitaine commandant la garnison locale, Laborde et ses hommes (et femme) se couchèrent tôt car un programme chargé était prévu pour le lendemain.

Le 29 à 8 heures, en application stricte du protocole, Laborde en grande tenue passe en revue la Compagnie méhariste de Tamanrasset puis, à bord du (seul) véhicule officiel de l'oasis (et qui a connu des jours meilleurs), il rend visite à l'Aménokal Aramouk dont le campement se trouve à 15 km de là. Il en profite aussi pour rencontrer Dacine, la sœur de l'Aménokal, musicienne et poétesse du Hoggar.

Le lendemain 30 est également dédié au repos et au tourisme. Laborde et ses marins se rendent notamment sur le site de Tit qui, en 1902, vit le combat victorieux mené par le lieutenant Cottenest contre une tribu dissidente et qui paracheva la pacification du Hoggar.



Le trajet, aller et retour, de la Croisière Rose, du 12 novembre au 5 décembre 1934

Le 1^{er} décembre, les conditions météorologiques étant annoncées mauvaises sur la route directe de l'est qui passe par Fort-Flatters et Fort-Saint (près de Ghadamès alors possession italienne), Laborde décida de prendre la route de l'ouest qui rejoint In-Salah. Bien que le terrain de Tamanrasset soit situé à près de 1 500 m d'altitude et que les trois Potez soient chargés d'essence, le décollage se déroula sans encombre. Les 600 km de l'étape seront parcourus en 4 h 15 de vol et, à 11 h 30, les trois appareils se posèrent sur le terrain d'In-Salah. Laborde avait prévu de continuer dans l'après-midi sur El-Goléa qui n'est qu'à 380 km mais le ravitaillement en essence prit plus de temps que prévu et, de plus, un assez fort vent du nord s'était levé et, sagement, il décida remettre le départ au lendemain.

Le 2 décembre, le décollage initialement prévu pour 6 h 30 fut encore une fois retardé par le moteur du BZ.66 qui pissait l'eau de son radiateur ! La fuite fut rapidement colmatée à l'aide de force « chatterton » et c'est finalement à 7 h 50 que les trois Potez prirent l'air. Laborde avait à l'origine l'idée de rejoindre Ouargla en une seule étape mais, le retard au départ et un fort vent debout le firent changer de destination et la petite formation se posa à El-Goléa après 3 h 25 de vol.

Le 3, la météo était extrêmement mauvaise et aucune amélioration n'étant prévue pour la journée, Laborde décida reporter une nouvelle fois le départ au lendemain et ce d'autant que ses hommes commençaient à être fatigués et ce ne sont pas les conditions « hôtelières » rencontrées aux étapes qui pouvaient leur permettre de récupérer.

Le 4, il fallu attendre que les brumes basses, reliquats du mauvais temps de la veille se dissipent mais aussi que les bulletins météo d'Ouargla et de Touggourt soient favorables et ce n'est finalement qu'à 11 h 40 que la petite escadrille pu décoller. Du fait du retard, Laborde décida de brûler l'étape d'Ouargla et de faire directement route sur Touggourt qui sera atteinte sans anicroches après trois heures de vol. Il était cependant trop tard pour continuer sur Sidi-Ahmed.

Le 5 le temps est magnifique et les trois Potez décollèrent à 6 h 25. Après une véritable balade touristique, le lac de Bizerte apparut enfin et, après l'avoir survolé, les appareils que Laborde avait fait mettre en formation serrée, atterrirent sur le terrain de Sidi-Ahmed à 10 h 05.

Conclusion

En une vingtaine de jours, sans préparation particulière, ni « *tam-tam médiatique* », l'amiral de Laborde et sa petite escadrille avaient parcouru plus de 6 700 km au-dessus de territoires particulièrement inhospitaliers. Et s'il est vrai que les pilotes choisis par le « *Comte Jean* » bénéficiaient comme lui d'une immense expérience, il est tout aussi vrai que les conditions somme toute ordinaires dans lesquelles s'était déroulé ce voyage ET, surtout, la présence de la comtesse de Laborde, avaient singulièrement dédramatisé l'événement.

Bien qu'aucune publicité officielle n'ait été donnée à l'affaire, le bouche-à-oreille qui fonctionne si bien dans la Marine (*Radio-poulaine*), fit qu'en quelques jours, toute la petite communauté de l'Aviation maritime, de Brest à Cherbourg et d'Hourtin à Berre, fut au courant de l'escapade de l'amiral de Laborde et du camouflet ainsi infligé à la toute jeune armée de l'Air. Mais si cette réponse du berger à la bergère déclencha une franche rigolade sur toutes les bases aéronavales, très sagement de leur côté, les états majors respectifs des deux Armées ne firent aucun commentaire.

Avec le temps, tout comme les « *ronds dans l'eau* » provoqués par la chute d'une pierre dans une mare, les vaguelettes créées par cette aventure disparurent d'elles mêmes et s'il n'existait pas encore quelques clichés jaunis et, surtout, quelques carnets de vol, témoins infailibles de l'événement, on n'en aurait probablement plus jamais entendu parler, ce qui, convenons-en, eut été dommage.



▲ *Le 27 à Kidal, préparation des appareils pour le départ du lendemain. Le Mt Goumy, caché par un touareg, a les mains plongées dans les entrailles du Lorraine du BZ.68*

▼ *Escale sur un aérodrome saharien*





Le lieutenant de vaisseau Louis Aube, commandant de la canonnière «Mage» sur le Niger