

Joseph ROIG

Roig, pilote militaire, grand de courage, de stature et de gueule, un véritable mousquetaire (*R.Vanier*), a démontré la viabilité des lignes Casablanca-Dakar et Rio de Janeiro-Buenos Aires, un des créateurs de l'Aéropostale...

En **1907**, il s'engage pour 5 ans au 36^e Régiment d'Artillerie à Clermont-Ferrand. Il entre le 1^{er} octobre 1911 à l'Ecole militaire de l'Artillerie à Versailles. Il est nommé sous-lieutenant au 13^e Régiment d'Artillerie à Nîmes, le 1^{er} octobre 1912. Entré dans l'aviation comme observateur à l'Escadrille 13 le 15 septembre 1914, il devient chef d'Escadrille de la C 224 en décembre 1916.

En **1917**, il est détaché du front pendant 4 mois, comme professeur à l'école de Fontainebleau, puis retourne au front comme commandant de la Salmson 58 jusqu'à l'Armistice.

Avec 9 citations, il est décoré en 1918 de la Croix de Guerre et est promu Officier de la Légion d'honneur.

En **1919**, il devient chef de la 1^{ère} Section du personnel du 4^e Bureau de la 12^e Direction Aéro.

En janvier **1921**, il est mis à la disposition des lignes aériennes Latécoère comme chef de service au Maroc.

Grâce à son action auprès du Maréchal Lyautey et des services de la Résidence au Maroc, de M. Walter, directeur général des P.T.T., créateur des timbres aériens au Maroc, du Colonel Gaden, gouverneur de la Mauritanie, de Oulad el Baggy, Emir de Trarza, il donne une impulsion décisive aux lignes aériennes Latécoère .

En **1922**, il effectue seul la reconnaissance des terrains de Cap Juby, Villa Cisneros, M'Terert et Port-Etienne, avec mise en place du ravitaillement en essence et huile, au moyen d'un voilier "La Frasquita".

Du 3 mai au 5 mai 1923, chef de mission du premier courrier postal aérien Casablanca-Dakar, Jean Roig effectue la liaison avec trois Bréguet XIV avec les pilotes Louis Delrieu, Cueille et Victor Hamm, les mécaniciens Lefroit et Bonnort et un passager M. G. Louis de la " Vigie Marocaine ".

En **1924**, il est envoyé en mission par M. P.G. Latécoère, pour préparer en Amérique du Sud la liaison aérienne Rio de Janeiro-Buenos Aires. Mission facilitée par l'amitié née pendant la guerre avec le héros national argentin Vicente Almandos Almonacid qui le fait recevoir par le Président Alvear.

Le 14 janvier 1925, chef de mission du premier courrier aérien Rio de Janeiro-Buenos Aires, il effectue la liaison avec trois Bréguet XIV et avec les pilotes Paul Vachet, Victor Hamm. Etienne Lafay et les mécaniciens Chevalier, Estival et Gauthier. Après son duel (l'armée argentine était alors germanophile), Almandos Almonacid lui offre son gant taché de pourpre : "Gardez-le. Il porte une marque de sang..., Ce sang, je l'ai répandu pour notre aviation".

En **1926**, Jean Roig retourne à l'armée de l'Air où il commande successivement les bases de Fez, Alger-Maison-Blanche, Istres et Casablanca avant d'être mis en congé du personnel navigant en 1940.

Au cours de son passage aux lignes aériennes Latécoère, Jean Roig a joué un rôle déterminant dans la création de la liaison aérienne française entre la France et l'Amérique du Sud, et a servi avec un dévouement total M. P.G. Latécoère qui lui avait fait entièrement confiance.



Interview du colonel Roig, publié le 30 janvier 1965 par Georges Nieter (coll Didier Lecoq)

L'aventure africaine



Toutes les têtes brûlées de l'armée française semblaient s'être donné rendez-vous au Maroc dès 1929. Parmi tant de chefs dont les noms allaient devenir célèbres, les aviateurs se montraient les plus intrépides, sinon le plus turbulents. Déjà, l'émulation jouait. Ils rêvaient tous de rejoindre Dakar par la voie des airs. C'était le mirage des villes interdites, le dangereux survol du désert. A Rabat, à Casablanca, les langues allaient bon train, surtout après l'échec de Bossoutrot, obligé de se jeter sur les côtes de Mauritanie entre mer et sable. Le Capitaine attendait son heure. Elle vint en 1922.

La paix avec le sol.

Ouvrir la voie jusqu'à Dakar représentait, à cette époque, une énorme somme de dangers. Pilotes ou mécaniciens avaient le choix, fort électrique, de mourir écrasés sur le sol à la suite d'une panne moteur, se perdre en mer à la moindre faute de navigation, se faire assassiner par les tribus rebelles qui peuplaient le Rio de Oro et la Mauritanie, mourir de soif sous l'aile d'un "coucou" en panne d'essence, au fond d'une vallée perdue et torride de cette immensité sablonneuse.

Préparer les étapes.

Pour un aviateur de cette époque, l'étape était avant tout l'huile et l'essence que réclamait l'appareil, incidemment, la nourriture pour les hommes.

En septembre 1922, il monta à bord d'un cargo aménagé pour le transport des bananes, chargé cette fois, de fûts. La "Frasquita"; ancien yacht de Jacques Lebaudie (Jacques Lebaudy, dit Jacques 1er ou encore l'empereur du Sahara 1868-1919, était un cryptarque qui fonda en 1903, l'empire du Sahara, royaume imaginaire reconnu par lui seul), qu'on appelait l'Empereur du Sahara, bourlingua pendant trois mois tout au long de cette côte de solitude, mal de mer, Haine de cet Atlantique sans fin, comme le désert, dans lequel avaient sombré, déjà tant d'équipages. La "Frasquita" faillit même faire naufrage à l'embouchure du Sénégal, à la suite d'un échouage.

Après une lutte de trois mois, la capitaine Roig dut s'avouer battu. La triple et énorme barre qui défendait la côte ne permettait pas la constitution de points d'escale. Le déchargement des fûts devenait, à chaque fois, un exploit. Battu mais non vaincu. Ce qu'il ne put avec la "Frasquita", il le fit à dos de chameau. En tête de la longue colonne de méhara, il reconnaissait les meilleurs points, enfouissait dans le sable l'essence et l'huile pour les protéger de l'évaporation et de la destruction, traçait, à la chaux un terrain de six cents mètres de côté, palabrait avec les notables, et représentait la France. A ses côtés marchait l'homme bleu, son ami Oul el Baggi, cadî des Bousba, descendant du prophète. Au près des grands silencieux qu'étaient les aviateurs défricheurs de la ligne, cet homme était le silence même. Mais lorsque le capitaine vint le saluer, au matin de son départ, il reçut la bénédiction charia, accompagnée de ces mots: - Pars tranquille, capitaine, mon fils. Le vrai ami est celui qui prend tes intérêts en ton absence. Souviens-toi que je suis ton ami, et va ton chemin dans la joie. Et puis encore: - La difficulté n'existe pas. Cherche l'homme.

Et louer le ciel... par mensualités

Le capitaine Roig avait vaincu le sol. Il lui fallait encore réduire les tribus toujours en effervescence en cette partie de l'Afrique. Les réduire par les armes? Tâche trop longue et peu élégante pour ses galons rouges d'aviateurs.

A l'aide du colonel Gaden, il réunit un jour les responsables des onze tribus dont le territoire s'étendait, le long des côtes, depuis le Maroc jusqu'au Sénégal. Au cours de la palabre, il promit un billet de cinq francs pour chaque tribu. Les guerriers acceptèrent cet étrange et riche marché et louèrent ainsi leur ciel aux Français. Ils promirent même, d'aider les équipages en difficultés. Et c'est ainsi que le capitaine Roig, pendant des mois, survola le marabout d'Ifni, en lâchant, dans l'enceinte, un petit sac contenant la location d'un bout de ciel africain: un tas de billets de "cent sous".

Il réussit !

Le départ pour Dakar eut lieu le matin du 3 mai 1923, dans les plus mauvaises conditions atmosphériques. Toute la nuit, la tempête fit rage, et toute la nuit, il fallut déplacer les avions afin de les protéger contre les rafales et les têtes qui s'envolaient comme d'immenses et dangereux oiseaux.

Sans doute, le capitaine Roig avait-il aux oreilles les mots du maréchal Lyautey qui l'avait reçu peu de mois avant:

- Tu ne reviendras pas, petit... Pourquoi t'obstines-tu?

Les Casablancais, eux, pensaient bien que le chef de cette expédition ne serait pas assez fou pour respecter l'horaire. A l'heure dite, trois Bréguet 14, pilotés par Delrieu, Cueille et Hamm, accompagnés par un journaliste de choc, Georges Louis de la "Vigie Marocaine", s'enfonçait dans le coton en direction du Sud.

- Dans le premier avion, dit plus tard le capitaine Roig, je brûlais les quelques fusées-signal pour rallier les camarades, car je n'apercevais plus la flamme des pots d'échappement, qui, dans la nuit, auraient pu nous servir de repères.

A l'aube, les trois avions s'étaient perdus de vue. Pourtant, trois heures après, ils se retrouvaient par le travers de Mogador, puis sur la baie d'Agadir. L'expédition était de nouveau au complet. Ce fut à cette première escale que les nerfs d'un pilote craquèrent. Les avions avaient déjà fait le plein. Il n'y avait plus qu'à lancer les moteurs:

- Non capitaine... Je reste... Ce serait aller vers la mort...

Le capitaine sortit son revolver et le braqua contre le pilote, un vieil ami pourtant:

- Si tu ne grimpes pas immédiatement, je te brûle la g...

Comme un automate, le pilote obéit, décolla... en oubliant d'emmener avec lui le mécanicien.

A ce lointain souvenir, le colonel Roig murmure:

-Ceux qui se tuent dans le désert sont ceux qui ont peur et qui n'ont pas la foi.

Le 5 mai, à 15 heures, il expédiait de Dakar ce télégramme: "Mission accomplie. Tout va bien".

Deux ans plus tard, allait s'ouvrir une ligne régulière, et les petites étapes deviendront des escales. Mais au prix de quels sacrifices. Gourp, assassiné par les Régueibat; des Pallières, brûlé vif à Port-Etienne; Reine, trois fois prisonnier des Maures; Riguelle, tué; Moreau, tué; Bury, tué; Guyollot, Sirvin, Jaladieu, Marsac, tués; Et tant d'autres...

En réchappèrent: Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, pour entrer dans la légende.

L'aventure américaine.

Les rêves des aviateurs sont toujours à l'échelle des continents. Tandis que l'Afrique se soumettait, le capitaine Roig pensait déjà à l'Amérique du Sud, où une autre épopée commençait.

Tout a débuté en mai 1924, à Madrid, par ce dialogue avec Latécoère :

- *Vous partez en Amérique.*
- *Quoi faire?*
- *La ligne*
- *Sur quelles bases?*
- *Vous verrez ça au cours du voyage.*
- *Y a-t-il quelque chose d'étudié?*
- *Rien. vous y allez pour ça.*
- *Suis-je annoncé?*
- *Certes pas...*

En d'autres termes, plus modernes, le capitaine Roig allait être "parachuté" dans l'inconnu. La gloire l'y attendait.

Six mois de préparation

Il faisait froid en ce mois de juillet 1924, à Rio de Janeiro. C'était l'hiver, et l'aviateur habitué aux canicules africaines frémissait dans son léger manteau gris.

- *L'accueil qu'on m'y réservait me réchauffa, sourit le colonel Roig, à cette époque-là, le prestige de la France en Amérique latine était immense.*

Le 27 juillet, M. de Alvear, président de la République d'Argentine, le recevait. L'audience, outrepassant les habitudes du protocole dura 50 minutes. De temps à autres un huissier se profilait dans le bureau présidentiel. M. le Président avait tant de devoirs...

Le premier succès de la mission française fut d'évincer les concurrents allemands qui se proposaient d'ouvrir une ligne Buenos-Aires- Tucuman sur la Cordillère. Un rapport construit dans la nuit allait convaincre le ministre des Postes argentin de l'inutilité de cette ligne. Elle ne pouvait se montrer rentable. Car, plus que l'exploit, c'était la notion de rentabilité qui guidait ces archanges. Roig se proposait de railler les capitales, comme le veut la vocation de l'aviation.

Selon le principe africain, il prépara ses terrains: essence, huile de ricin (acheté par bonbonnes en pharmacie), vivres. Chaque étape était marqué avec de la chaux aux quatre coins et au centre. C'était Rio, Sao Paulo, Florianopolis, Porto Alegre, Pelotas, Montevideo, et Buenos Aires. Pour donner d'avantage d'autonomie aux Bréguets 14, les pilotes allaient emmener avec eux un fût d'essence supplémentaire, comme en Afrique. C'était la bonne méthode. Il suffisait de pomper, à la main bien sûr, en priant que la pompe ne se désamorce pas, ou que le feu n'éclate pendant la manœuvre.

Mais bah!...

Une couronne de fleurs pour le départ

Le départ fut fixé pour le 14 janvier 1925. Les trois pilotes étaient Vachet, Lafay, Hamm. Les trois mécaniciens: Chevalier, Estival, Gauthier. Mais cette fois pas de journaliste.

Décollant à quatre heures du matin, le premier devoir du capitaine Roig fut de jeter une couronne de fleurs à la mémoire du pilote portugais Cabral qui, dix jours avant, s'était tué à Cherbourg. Cabral avait traversé l'Atlantique à bord d'un hydravion, le premier, et avait amerri à l'endroit de la baie où flottait la couronne des camarades français.

Le second geste (d'élégance, cette fois) fut de jeter une banderole aux couleurs françaises et brésiliennes au-dessus de la villa de Santos-Dumont, à Sao-Paulo. Oui, la délicatesse était

l'apanage de ces chevaliers du ciel, qui savaient rendre hommage à la façon des preux d'antan.

Le 15 janvier, après 21h.15 de vol effectif, le premier courrier était remis, suivant l'horaire, aux autorités argentines, devant une foule vibrante. Cependant, un fait odieux vint assombrir ce triomphe. Le commandant de l'aérodrome militaire refusa les hangars aux Français, qui reçurent l'hospitalité des civils de l'aéro-club de Buenos Aires. Un officier aviateur argentin, Almonacid, qui avait tant facilité la tâche de la mission, six mois auparavant, provoqua le commandant, après l'avoir giflé en public. Le duel eut lieu et le "Condor de la Rioja" ramena aux Français le gant ensanglanté du butor. L'honneur de l'Argentine était sauf...

Pendant les réceptions officielles, le mot le plus employé fut celui de "héros". Oui, ils l'étaient, mais ne voulaient pas l'admettre. Ils regardaient en cachette leur ligne de vie, la paume ouverte, et pensaient: "Je vivrais encore..."

Et quand le président de Alvéar déclara:

- *Rien ne m'étonne des Français*, le chef de mission répondit:

- *Je suis là parce que le mécano m'a réveillé*. C'était en peu de mots, faire rejaillir tout l'honneur de cette réussite sur l'équipe entière.

Tornade pour le retour

Le 21 janvier, les trois Bréguet 14, chargés de 200 kg de courrier chacun et de leur fameux réservoir supplémentaire, décollaient en direction du Nord, en direction de Rio.

- *Y avait-il autant de monde sur le terrain pour votre retour?*

Le colonel sourit:

- *Non, mais près des appareils cuisait un demi-boeuf, sur une montagne de braises. J'en ai mangé une bonne demi-livre, pour me mettre en bonne forme.*

Le retour fut beaucoup moins calme que l'aller. Après Porto-Alegre, une véritable tornade, vent et pluie, s'abattit sur la formation. La visibilité fut réduite à une trentaine de mètres. En termes météo, visibilité nulle. Les trois pilotes, qui survolaient à ce moment la forêt vierge, virèrent vers l'Est, cherchant la côte. A la queue-leu-leu, à moins de dix mètres des vagues bouillonnantes, les avions fonçaient dans la nappe de pluie, secoués par les coups de vent. Sans doute, les trois pilotes se souvenaient-ils que plus d'un camarade avait percuté une vague et fut englouti par la mer.

Ça sent le mort

Depuis quelques instants, Vachet s'agitait sur son siège. Il tendit un billet à son chef:

- *Ça sent la mort, lut ce dernier.*

Lui aussi, sentait la mort.

Non, ce n'est pas un phénomène bizarre que de deviner l'approche de la camarade. Ceux qui vivent continuellement dans le danger acquièrent ce sixième sens qui leur sauve la vie.

Et ce fut par un geste totalement instinctif que le pilote tira sur le manche à balai, suivi des deux autres. Sous le ventre de l'appareil glissa la masse noire d'un énorme éperon rocheux sur lequel, à la seconde même, allait s'écraser l'avion de tête. Cet éperon avançait dans la mer comme un barrage et culminait à une trentaine de mètres alors que les trois appareils volaient à une dizaine de mètres d'altitude.

C'était à une vingtaine de kilomètres de Santos.

Dès lors, le capitaine Roig ordonna l'atterrissage sur la plage. La manœuvre réussit mais toute la nuit les équipages maintinrent les avions secoués par la tempête. Entre temps Santos avait été averti, puis Rio.

Il fallut attendre le lendemain pour décoller, dès que la tempête fit mine de faiblir. Et ce fut, toujours sous la pluie, que Rio reçut les vainqueurs, le 23 janvier 1925 sous les bravos enthousiasmes d'une foule immense.

Le courrier

Le colonel Roig secoue la tête:

- *Au fond ma mission était simple.*

Il explique:

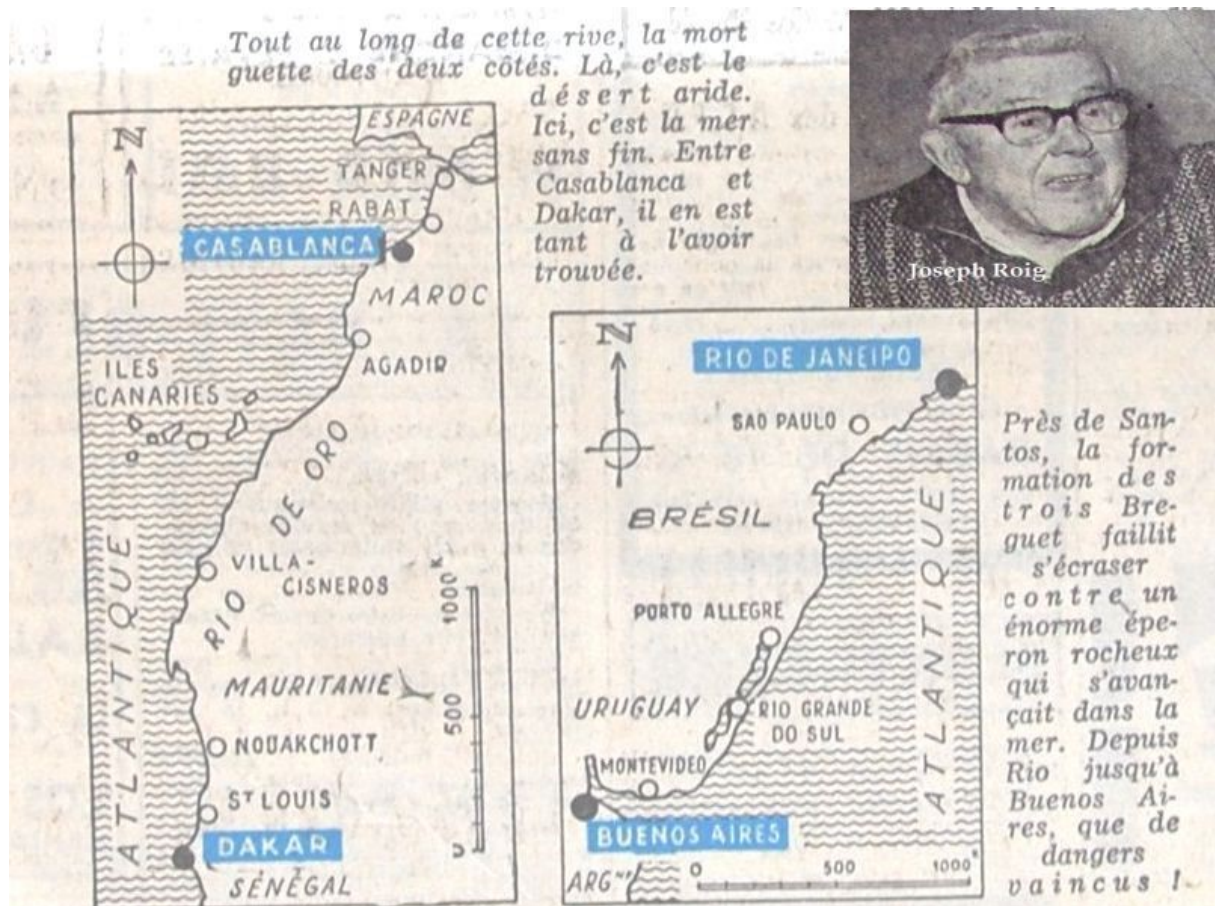
- *Vous comprenez, j'ai toujours eu de la chance de mon côté. Rien de fâcheux ne pouvait m'arriver. Alors le vrai travail, et la vraie gloire fut d'établir la ligne régulière. Quel que soit le temps, quelle que soit votre fatigue, que vous ayez peur ce jour-là ou non, il faut partir... et peut-être mourir. Les gens de la ligne régulière ont souffert plus que nous, gens de l'unique exploit. Pensez à Guillaumet dans les Cordillères: "une bête n'aurait pas fait ce que j'ai fait..." Mais auparavant, il dut vaincre une autre appréhension: il avait décollé, dans son Potez 25, le vendredi 13 juin 1930.*

Les morts jalonnaient la terre balisée et le ciel conquis. Les premiers furent Santelli et Francès, tombés en Uruguay, abattus par le Pampéro, le vent de la pampa, qui avait brisé les attaches des ailes; puis ce fut la Croix-du-Sud de Mermoz qui s'abattit au large de Dakar, sur la ligne Afrique-Amérique. il ne fut pas le dernier, s'il fut parmi les plus glorieux.

Tous, vivant et morts, ont mérité ce triple titre: ils furent les hommes de la Chimère, les hommes de l'Épopée, les hommes de la Légende.

Pour eux les difficultés n'existaient pas car ils s'étaient trouvés.

http://postale.free.fr/aeropostale/roig/good/Souvenirs_de_Joseph_ROIG.html



Dernière mise à jour 28 décembre 2011