

Naufragés dans le désert

Des machines et des hommes

Après l'accélération technologique due à la guerre 1914/1918, les années vingt et trente du XX^e siècle sont celles de tous les défis. En effet, il subsiste dans toutes les nations, nombre de pilotes expérimentés, sans emploi, et une quantité extraordinaire de matériels militaires réformés comme les « **Breguet XIV** », par exemple, dont une réplique unique, en état de vol subsiste à **Castelsarrasin**. Ces avions seront ceux des **Costes**, **Saint-Exupéry**, **Mermeo** et autres pionniers de **L'Aéropostale**. Une terrible compétition s'engagea entre ces pilotes et les compagnies qui les employaient. Ce fut l'époque des grands raids intercontinentaux, chacun se devant de surpasser son prédécesseur, au mépris de tous les dangers.

Joseph Touge, un grand pilote Beaumontois

Joseph Touge est né à Beaumont-de-Lomagne le 16 mars 1902. Engagé volontaire en 1921, il est breveté pilote militaire en 1925, puis passe le brevet de pilote de transport public en intégrant les **Lignes aériennes Latécoère**, devenu **L'Aéropostale**. Il décide de s'acheter un avion, un **Caudron C125**, avec lequel il fait de la publicité (photo) pour les meubles **LEVITAN** dans toute la France. Il faut vivre...



Caudron C125

De passage à Beaumont, il donne des baptêmes de l'air et...casse son avion. Il se lance alors dans l'aventure des raids.

Mais après l'échec retentissant de 1932, relaté ci-dessous, il devient chef pilote à l'école Potez d'Angoulême, puis chef pilote à **Poitiers** de 1937 à 1939.

On sait peu de choses du devenir de **Joseph Touge** après 1940, il avait déjà 6 000 heures de vol... Il est décédé en 1986 à Toulouse.

La tentative de raid sur Madagascar de 1932 un échec retentissant

Le 30 janvier 1932, un équipage composé des pilotes **Jean Réginensi**, **Joseph Touge** et du radio-télégraphiste **Roger Lénier** tente d'ouvrir une nouvelle route aérienne vers Madagascar, via le Sahara, à bord du **Farman 199 « Saint-Didier »**. Une publicité considérable est organisée autour de l'expédition avec bénédiction solennelle de l'avion et de son équipage par Monseigneur Crespin, sur le terrain même du Bourget. La presse internationale s'apprête à se faire l'écho des exploits à venir, mais dès le début du vol, tout tourne mal.

Manque d'expérience, impréparation ou excès de confiance, le pilote ne s'en tient pas au plan de route initial. Les trois hommes s'égarèrent et doivent se poser, à court d'essence, dans un paysage chaotique que des cartes imprécises ne permettent pas d'identifier. De plus, la radio est tombée en panne, après avoir émis un signal de détresse qui va tenir en haleine la presse quotidienne et l'ensemble des médias de l'époque.

L'avion est perdu dans le désert, et un long calvaire de sept jours va commencer pour l'équipage, sans eau ni provisions suffisantes. Des recherches sont aussitôt entreprises dans un rayon de 200 km autour de la zone de la disparition possible de l'avion, tous les moyens disponibles y sont affectés, sans résultat. Le quatrième jour, un message radio semblant provenir de l'équipage est enfin capté, on peut y lire :

« **Avons trouvé excréments chameaux et brebis. N'avons pas encore trouvé Antinea et préférions voir venir un hectolitre de bière fraîche...** ».

Ce message, reproduit immédiatement par toutes les agences de presse, s'avère être un leurre d'un goût douteux, Antinea étant un personnage de « **L'Atlantide** » roman de **Pierre Benoît**, qui vient de recevoir le prix Goncourt... Les recherches reprennent donc et le 8 février, par chance, les trois hommes sont retrouvés épuisés, mais vivants après avoir parcouru 120 km à pieds en quatre jours. Ayant repris des forces, **Touge**, **Réginensi** et **Lénier** sont rapatriés en France et accueillis triomphalement au Bourget, vu leur notoriété, acquise bien malgré eux...

Les leçons d'un échec

Rarement un échec aura été aussi médiatisé... Les journaux ont tenu en haleine leurs lecteurs pendant plus d'une semaine et les pilotes seront passés pour des héros. Le vol du **Saint-Didier** avait été mal préparé et son histoire aurait pu se terminer tragiquement. Ce récit est digne d'une aventure des **Pieds-Nickelés**, célèbre bande dessinée de l'époque...

Le Ministère de l'air, considérant le coût du sauvetage, imposera désormais aux aviateurs en quête d'émotions fortes, le respect de consignes de base en matière d'équipement et le dépôt d'une caution considérable pour d'éventuelles recherches.

Le raid sur la Réunion de 1936

Joseph Touge était trop fier pour rester sur l'échec de 1932. En 1936, Touge retrouve son vieux Farman 199 qui est rebaptisé « **Roland Garros** », en l'honneur de l'aviateur natif de la Réunion qui sera l'objet du nouveau raid. L'équipage se compose des pilotes **Jean Laurent**, lieutenant de Vaisseau et chef de bord, **Joseph Touge**, pilote et **Roger Lénier**, radiotélégraphiste. Le plan de vol prévoit les escales ravitaillement à Marseille, Tunis, Syrte, Quadi-Alfa Djibouti, Dar-es-Salam, et Tananarive.

Les trois hommes quittent **Le Bourget** le 16 décembre 1936. Le lundi 28 décembre 1936, ils arrivent enfin à Saint-Denis de la Réunion. La radio de l'appareil était en panne depuis quatre jours et l'équipage n'avait plus donné de nouvelles... Nos trois aviateurs poursuivirent leur périple jusqu'à l'île Maurice où ils furent accueillis triomphalement.

Touge, Réginensi et Lénier avant le départ



Les mêmes après avoir été récupérés dans le désert



Un accueil triomphal au Bourget

