

<http://menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article672>

# Henri Martinet, le pharmacien volant...

- Revue N°51 -

Date de mise en ligne : samedi 25 juin 2011

---

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

réservés

---

### 1969 : Comme il y a trente ans...

Henri apprend un jour que l'Office des postes de Nouvelle Calédonie a décidé d'émettre un timbre rappelant le raid de 1939.

Réaction immédiate : *« Si vous émettez un timbre commémoratif, je réédite le voyage, avec le même type d'avion, en compagnie, de mon épouse ! »*

France a 52 ans et Henri, à 62 ans, retrouve sa jeunesse.

Il prévoit, cette fois, un aller-retour Paris Nouméa Paris, soit 45 000km. Il calcule les dates, voit les escales, fixe le calendrier... Il compte s'envoler du Bourget le 2 février 1969 et retour à Paris en juin.

A cette date en effet, les prototypes du Concorde et du super géant Douglas DC 10 doivent être présentés au Bourget. Henri voit déjà son Aiglon atterrir au milieu de ces merveilles de l'aéronautique...

Mais en attendant, il faut déjà le trouver, l'Aiglon !

Grâce à l'aide des services aéronautiques, on lui en signale un du côté de Lyon, un vrai, fabriqué en 1934, qui lui convient bien. Des pièces de rechange sont dénichées *« dans des fonds de tiroir »*. C'est la Société Rousseau Aviation de Dinard qui se charge de la remise en état de l'appareil et des modifications à lui apporter pour affronter l'équivalent du tour de la terre. Réussite totale, supervisée par les spécialistes de la compagnie aérienne U.T.A. L'Aiglon est métamorphosé. Des filets de peinture rouge sur le fond jaune soutenu accentuent sa ligne élancée. Les Martinet sont satisfaits.



Quant aux formalités, véritable marathon, elles ont été facilitées heureusement, là aussi, par U.T.A.

Administrations tatillonnes, règlements plus sévères. Insupportable pour Henri, qui fait la comparaison avec 1939 : *« Je suis plus expérimenté, mais l'opération est plus difficile. La législation en vigueur m'a contraint d'installer à bord des appareils de radio, de sauvetage. Ce sont 100kg de plus dont je me serais bien passé. C'est du poids parasite et de la place en moins et qui, de plus, ralentit l'allure : 150km/h au lieu de 180. Il me faut des obtentions de visas, des plans de vol, des autorisations de franchissement de frontière ou de survol de zones de sécurité, que sais-je encore... »*

*Comment voulez-vous, trois mois à l'avance, connaître la minute précise et le point exact où vous comptez franchir telle ou telle zone ? Ah, c'était plus simple avant... »*

L'appareil, le F-BCEV, est réceptionné par Henri le 1er février. Après la prise en mains de l'appareil et trois heures de vol pour revenir au Bourget, enfin, le 9 février, c'est le départ. France est copilote.

### L'aller Paris Nouméa...

Première étape, Cannes, premier caprice de l'Aiglon, il fait trop froid, il n'aime pas ça du tout et refuse de partir. Il faut le mettre à l'abri, le réchauffer, pour qu'enfin, il consente à ronronner. Ce scénario se reproduit à Ajaccio, puis à Naples. Il ne s'en tient pas là : il lui arrive aussi d'obliquer soudainement d'un côté ou de l'autre ou mieux encore, alors que France *« tient le manche »* en quittant Naples, de s'arrêter brutalement en plein ciel, au dessus d'une mer agitée. Henri, qui a les réflexes rapides du pilote expérimenté, commande les manoeuvres de sauvetage, le moteur se remet en route. Ils ont eu chaud ! Mais, *« n'eume don »*, dirait-on en Argonne, ça fera des souvenirs !

Les étapes se suivent, plus ou moins mouvementées, avec juste un peu de retard sur les prévisions jusqu'en Indonésie. Là, des trombes d'eau les contraignent à se poser en urgence sur l'aérodrome de Tolioto. Arrêt non prévu, on ne les laisse pas repartir. Henri, excédé, décide de passer outre. Il décolle en hâte, beaucoup trop vite.

Quelques cinq cents mètres plus loin, l'atterrissage est encore plus rapide et surtout plus brutal. Hélice cassée, roues arrachées ou repliées, ailes endommagées !

C'est la catastrophe ! Adieu la fête du Bourget à côté du Concorde...



## Henri Martinet, le pharmacien volant...

Deux jours après, c'est l'arrivée au Bourget, mais le Concorde et le DC10 n'y sont plus...

« *Tout s'est bien passé, l'avion, réplique exacte de mon Caudron de 1939 a répondu aux prévisions. Ce Nouméa Paris a demandé 160 heures de vol avec une cinquantaine d'escales, mais depuis la Turquie, le mauvais temps nous a beaucoup gênés* » a déclaré Henri,

La compagnie UTA s'est occupée pour ce voyage des problèmes techniques et du transport du matériel. La compagnie Shell a offert le carburant.

C'est fini ! France et Henri se sentent maintenant un peu désemparés. Après un petit tour d'Europe, quelques conférences, l'Aiglon fut confié à l'escadrille du souvenir à Etampes où les pilotes le promènent de temps en temps, histoire de lui rappeler le bon temps.

Les Martinet regagnèrent Nouméa pour d'autres aventures dont un crash qui faillit leur coûter la vie le 18 septembre 1973 et qui leur valut 23 heures dans un canot de sauvetage, toujours en compagnie des requins bien sûr ! Ils firent un grand raid international en 1978, le rallye de la mer de Corail et un autre l'année suivante en Nouvelle Zélande. Ce sera le dernier.

C'est là qu'Henri décèdera le 20 janvier 1980, des suites d'une opération....



Henri Martinet a beaucoup marqué l'histoire de la Nouvelle Calédonie. Son souvenir y est toujours bien vivant. Non seulement l'aéro-club de Nouméa porte son nom, mais aussi une école et un boulevard de la ville. A quand une rue Henri Martinet à Sainte-Ménehould ?

*Sources principales ; Â« Air Passion Aventure Â» de Robert Laffon aux éditions Pégase, divers journaux dont Â« Les Nouvelles Calédoniennes Â». Horizons d'Argonne, sous la plume d'Hubert Barthélémy dans son numéro de 1969, a consacré un article à leur arrivée à Mitry Mory*

