

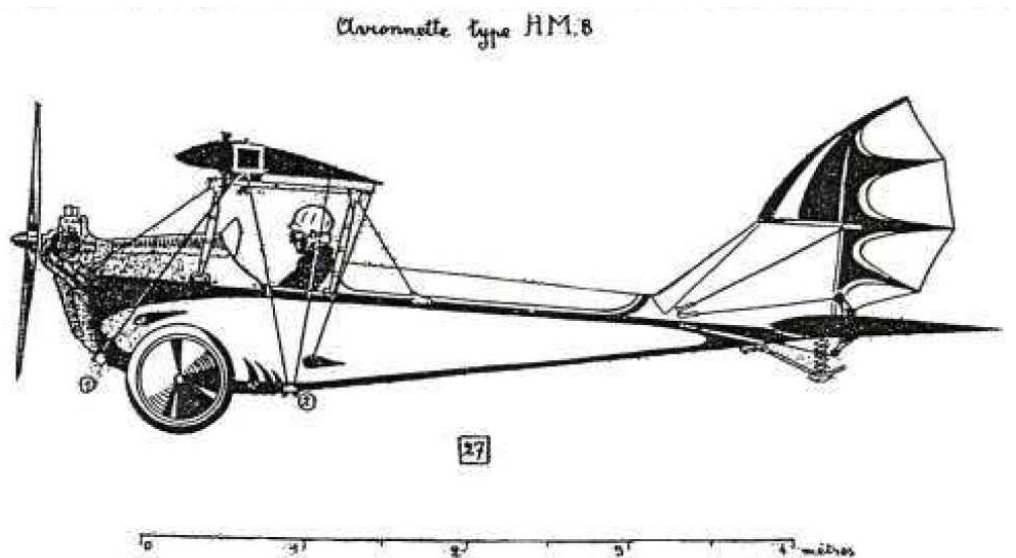
L'aviation pour tous et la « formule Mignet »

Alors que "l'aviation populaire" mise en place dès l'arrivée du Front populaire au pouvoir mi-1936 avait pour but de démocratiser les sports aériens en fournissant gratuitement des avions et des moniteurs aux sections d'aviation populaire (SAP), dès le **début des années 1920 Henri Mignet** militait pour une autre approche : **construire son propre avion, petit, léger et économique.**

Chronologie succincte

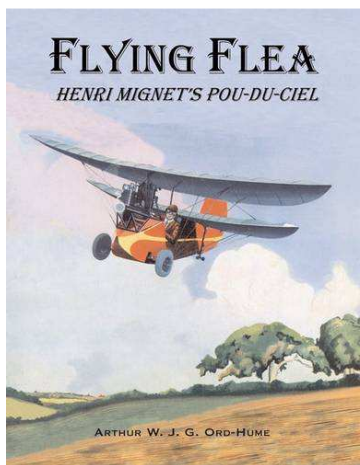
Henri Mignet est cité dans un premier article du magazine **Les Ailes** en **1923** à l'occasion de la présentation à Orly du HM-4 – une "avionnette" à aile repliable – et du HM-5, un planeur d'entraînement.

Dans le magazine **Les Ailes**, parait en **1928** une série d'articles : "Comment j'ai construit mon avionnette". Il s'agit alors du HM-8 de conception classique (3 axes).



Le Pou-du-ciel vole en 1932 mais la notoriété de cet appareil va "exploser" en **1934** après la présence de cet appareil au salon de l'Aéronautique et la parution du livre : « Le sport de l'air – Pourquoi et comment j'ai construit le Pou-du-ciel ».





Le livre « Le sport de l'air » aura un succès considérable, connaîtra plusieurs éditions "augmentées" en français et sera traduit en plusieurs langues. En anglais, pour une question d'allitération, la traduction sera : "puce volante"...

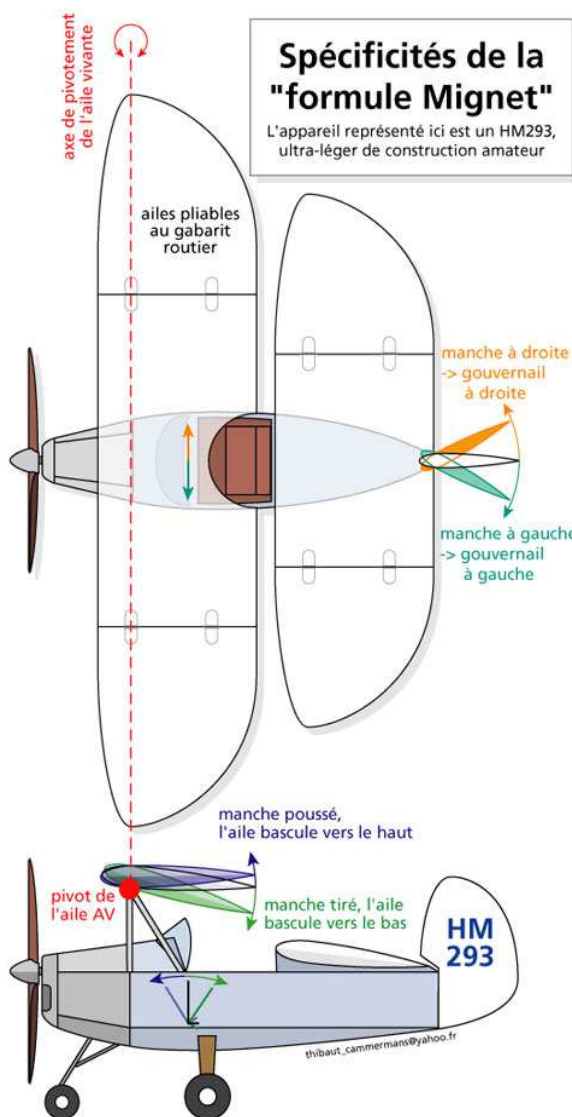
Dans ce "bouquin" cher à Henri Mignet, les conseils et les descriptions techniques jugés nécessaires pour mener à bien la construction d'un Pou-du-ciel ne débutent vraiment qu'à la page 159 ; précédemment, on trouve diverses considérations dont certaines très personnelles : "une vie d'amateur" ou "je ne suis pas pilote", par exemple.

La formule Mignet

Outre l'approche générale de Mignet quant à la construction par des amateurs d'appareils ultra légers, la "formule Mignet" fait surtout référence au fait que le Pou-du-ciel ne comporte ni ailerons ni palonniers afin d'éviter l'impérative conjugaison entre le roulis (ailerons commandés par les pieds) et le "lacet" ("gouvernail de direction" lié au déplacement latéral du manche).

Selon son créateur, le Pou ne pouvait ni glisser latéralement ni se mettre en vrille ; mais, suite à plusieurs accidents mortels, une correction sera apportée fin 1936. Il est recommandé de prévoir plutôt un centrage avant et le moins de recouvrement possible de l'aile arrière par l'aile avant.

Par la suite, les modèles qui ont suivi le HM-14 seront aussi appelés "Pou-du-ciel". En plus de la caractéristique "deux-axes" explicitée précédemment, ils garderont le principe des ailes repliables afin de pouvoir les transporter et les "hangarer" aisément.



Henri Mignet :
(1893-1965)





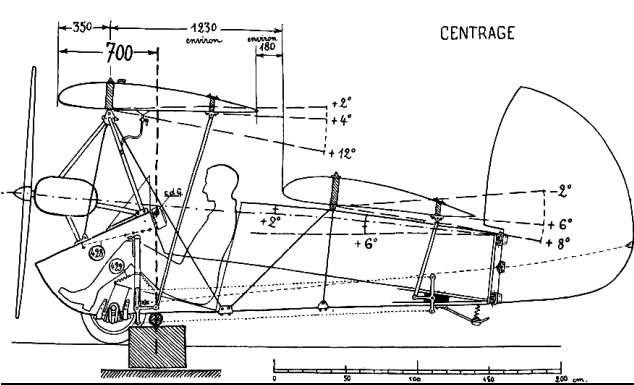
Henri Mignet



HM-18 à cabine fermée



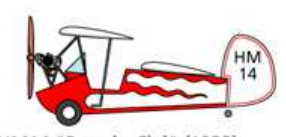
LE BIPLACE H.M.-210 D'HENRI MIGNET.



De 1928 à nos jours, quelques exemples d'avions Migne



HM8 (1928)



HM14 "Pou-du-Ciel" (1933)



HM290 "Sport de l'Air" (1946)



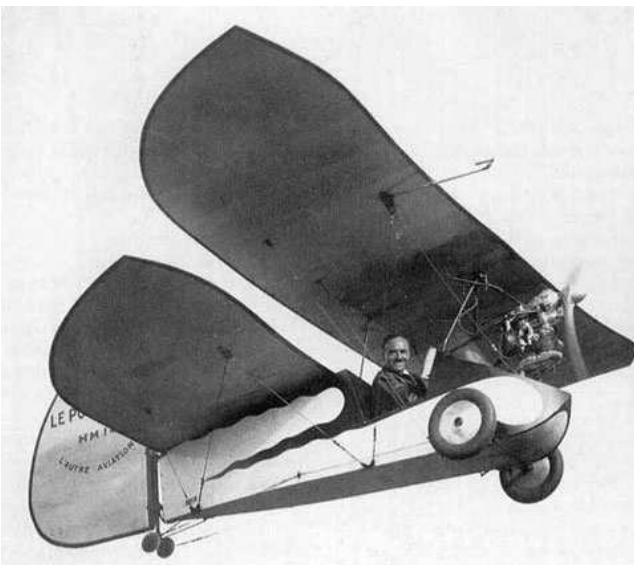
HM360 (1957)



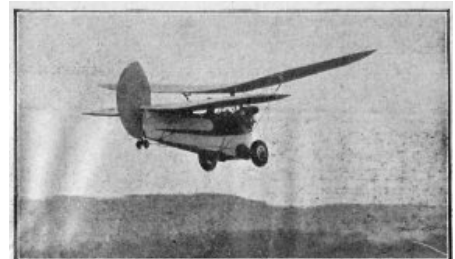
HM-1000 Balerit (1985)



HM-1100 Cordouan (1997)



Henri Mignet aux commandes de son HM-14



L'AVION DE L'AMATEUR
Un nouveau "Pou-du-Ciel"

Pas de palonnier. Pas d'ailerons. Pas d'équilibre.
Le dernier avion qu'a construit Henri Mignet vole déjà correctement
en dépit des caractéristiques extrêmement nouvelles qu'il présente.
La mise au point se poursuit avec des résultats fort encourageants.

Les Ailes 1933 :