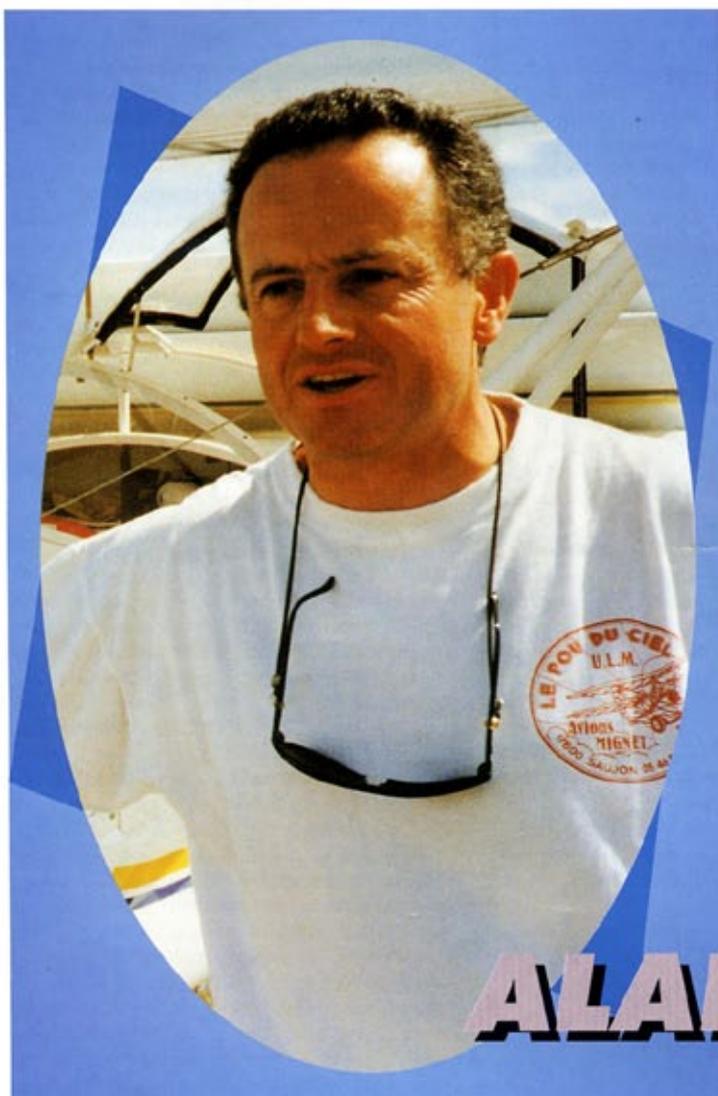


who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER



Mignet, ce nom fait partie de notre patrimoine national et le mouvement ULM peut s'honorer de le compter parmi les siens. En effet, qui n'a jamais entendu parler du Pou du Ciel, un ULM avant l'heure, qui revendiquait déjà, en 1936, le même esprit de liberté et la même philosophie que le nôtres.

ALAIN MIGNET

Cette famille a affronté le siècle en conservant son cap pendant les heures de gloire, mais aussi pendant les tempêtes : critiquée, contestée, elle doit son salut au véritable esprit de corps cultivé depuis toujours par les membres qui la composent, qui sont restés solidement attachés à leurs racines. La vie des Mignet ressemble à une véritable saga parsemée de moments de bonheur et de déceptions. Avec Alain, nous allons survoler notre siècle pour atterrir sur les Champs-Élysées où la famille était représentée avec l'effigie du grand-père en guise d'oriflamme.

Pour parler d'Alain, un flash-back historique s'impose : petit-fils du génial concepteur Henri Mignet et neveu de Pierre Mignet de qui il reprendra le

flambeau, il créera sa société en 1983. Dès le début, elle bénéficiera d'un nom connu dans le monde entier. Les Pou Mignet ont été construits dans le monde entier et ont connu tous les aléas de notre siècle.

Aujourd'hui, des exemplaires font la fierté des plus grands musées du monde : Washington, Prague, Zurich, Montréal, Barcelone, Tokyo entre autres, sans oublier le Bourget.

Durant cette rencontre avec Alain, nous aurons la confirmation que notre pays a, depuis longtemps, du mal à reconnaître à leur juste valeur ceux qui innovent et apportent un concept, une idée. Se retrouvant à contresens des hautes sphères administratives, ils préfèrent s'expatrier vers des contrées plus compréhensives et plus reconnais-

santes de la valeur de leur matière grise ! Après avoir longuement conversé avec Alain, il m'est naturellement venu à l'esprit le poème de Kipling : "Si tu peux voir détruit l'oeuvre de ta vie, si tu peux supporter d'entendre tes paroles travesties par des gueux, si tu peux affronter triomphes après défaites, etc, etc, tu seras un homme mon fils". Cela colle parfaitement à cet ingénieur des Bâtiments et Travaux Publics, qui a tout remis en cause pour l'ULM. Aujourd'hui, l'essai est transformé. Alain est un être passionnant et passionné par ce qu'il fait, mais aussi par la vie. Il doit cet équilibre à sa foi profonde en ses aïeux et l'amour de son épouse qu'il qualifie d'extraordinaire, auquel s'ajoute celui de ses trois filles, 8 ans, 6 ans et 1 an !

Ghislain Fournier : Pourrais-tu en quelques mots nous retracer l'histoire des Mignet ?

Ghislain Fournier : Henri Mignet, mon grand-père, né en 1853, avait toujours été attiré par le vol des oiseaux. A 18 ans, il fabriquait des cerfs-volants sur lesquels il fixait un appareil de sa conception afin de prendre des photos de sa maison. Par la suite, il s'est passionné pour le cinéma, fabricant sa propre caméra et son projecteur comme il avait fabriqué son appareil-photo. Nous avons encore des archives de ces années qu'il nous est arrivé de prêter à la télévision française lors de manifestations ou commémorations.

Puis, il a été captivé par les études de Chanut et Lilienthal, il était en relation avec ce dernier. En 1923, il participe au concours de vol à voile de Vauville avec le HM 5, son planeur à bretelles et réussit à voler. Par la suite, il passe à la construction d'avionnettes selon des critères anticonformistes, suivant ses propres convictions et son observation constante des oiseaux. S'en est suivie une série d'appareils plus ou moins manœuvrables. Ça allait d'un appareil à queue pivotante par exemple, jusqu'à l'hélicoptère. Le HM 7 avec un moteur Anzani de 17 cv 8 cylindres réussit en 1926 à décoller du sol juste le temps qu'on s'aperçoive que tout fonctionnait très bien, mais pas en

même temps ! Mon père se souvient encore d'avoir vu les roulements à billes éclater.

Suite à cette période, il arrête là toutes ses recherches et range ses dossiers, se promettant de les rouvrir un jour !

Mais de quoi vivait ton grand-père à l'époque ?

Il commençait à avoir une vie de famille et avait étudié les intérêts que représentait l'élevage de poulets de façon industrielle. En 1930, il en tira les conclusions suivantes : s'il faut un hectare pour 1 000 poules plus un homme, il se dit qu'il aurait un demi-hectare, 500 poules et un demi-homme : une moitié d'homme pour l'élevage, l'autre moitié pour l'aviation !

Après avoir rangé ses dossiers, qu'en a-t-il fait ?

Il s'est dit : "J'en ai marre de me casser la gueule, je vais m'orienter vers une aviation plus traditionnelle". Il fabriqua alors un avion de type parasol formule classique, dite Blériot, le HM 8.

En 1928, il put enfin voler du premier coup et atterrir sans problème. Afin de pouvoir transmettre ses conseils pour la construction d'un appareil semblable, il écrit son premier livre dans lequel il donne toutes ses astuces, comme ses études de matériaux ou la théorie du vol afin que le lecteur puisse réaliser le plus simplement du

monde son avion, avec plans et dessins à la clef ! Deux cents appareils ont ainsi été construits par des amateurs du monde entier suite à la parution de l'ouvrage. Il avait appris à piloter avec un certain Collin sur un Potez 36, mais il resta un pilote médiocre jusqu'au jour où, lors d'un décollage sur son HM 8, il a perdu le contrôle au premier virage un peu serré, en sous vitesse. Il ne s'est pas fait mai, mais il a compris que l'avion classique avait un domaine de vol qu'il fallait respecter impérativement, faute de quoi on risquait sa vie. Ce type de pilotage n'était pas en accord avec sa philosophie. Suite à cet événement, il fit passer dans les colonnes des Ailes, célèbre revue aéronautique de l'époque pour laquelle il était correspondant, le message suivant : "Mes amis, arrêtez de construire mes avions, je brûle ce que j'ai adoré, il y aura des morts et des accidents, le domaine de vol de ce type d'avion est trop limité, je vais chercher autre chose !"

Ton grand-père s'est mis en quête d'une formule plus sûre, mais qui n'existait pas encore ?

En 1930, la formule traditionnelle séduisit tous les constructeurs de l'époque comme Farman, Breguet, Caudron, uniquement parce que Blériot

Le prototype du Cordouan en vol au-dessus de Royan à quelques encablures du phare qui lui a donné son nom.



who's who

a eu la chance de traverser la Manche. D'ailleurs, son petit-fils a réessayé avec le Blériot 12 ou 11 l'année dernière et a échoué par perte de contrôle ! Je possède un article que je peux présenter à qui me le demandera, écrit par un certain Wling - un surnom sûrement - dans la revue des Ailes de 1934 qui dit : "Quel dommage que Blériot ait réussi sa traversée, car cela eut été un Wright qui l'aurait réalisé, toute la physionomie de l'aviation actuelle aurait été différente. Même de nos jours encore, mis à part les chasseurs en forme de delta, tous les avions sont des Blériot, rien depuis, rien n'a été innové au niveau du pilotage !"

Alors que cette technique est un non-sens, et cela s'explique, le Blériot était un monoplace, le câble de la pédale de droite du palonnier allait au guignol du gouvernail du côté droit, idem pour le côté gauche, on ne voulait pas croiser les câbles, cela provoquait donc une réaction au pied contre nature, contraire à la conduite automobile, au vélo, au cheval, etc. Il est nécessaire dans tous les cas précédemment cités de tirer à droite pour aller à droite et relâcher à gauche ! J'ai dû me faire violence lors de la création du Cordouan avec Pierre Mignet et Didier Estene pour le mettre en pilotage classique...

Revenons à ton grand-père. Il a donc poursuivi ses expériences ?

Il a construit sa propre soufflerie comme il l'explique aux amateurs dans "Le Sport de l'Air" afin qu'ils en fassent de même. Puis rapidement, il s'est orienté vers les effets dits fente ou aile à fente, parallèlement et en même temps, un grand théoricien aérodynamique Nenadovitch avait publié des données sur les ailes à fentes. Consultante ces données, mon grand-père opta pour une disposition des ailes à laquelle Nenadovitch n'avait pas pensé : le biplan décalé. Cette configuration consiste à donner une aile mobile en incidence supérieure qui, aux grands angles, crée une dépression en arrière de la fente, aspirant ainsi la couche limite de l'extrados de l'aile avant vers le bas, ce qui empêche de décrocher aux grands angles. C'est le secret de la formule Mignet qui a été brevetée en 1934.

Nous parlons là du HM 14 ?

Exact ! Il a été construit à Colombes, en région parisienne où mes grands-parents habitaient, bien qu'ils soient originaires de Charente-Maritime. Pour la petite histoire, mon grand-père a planté le premier clou le 1^{er} août 1933, et le 1^{er} septembre, l'appareil volait ! Il n'a pas travaillé le 15 août ! Pour l'essayer en vol, il est parti en side-car Harley Davidson accompagné de ma grand-mère avec le HM 14 en remorque. Les essais se sont déroulés dans le maintenant célèbre camp du Bois de Bouleau qui se trouve à Veil-sur-Aines, à côté de Soissons, loin des regards indiscrets. La machine a volé du premier coup.

Explique-nous pourquoi ton grand-père n'a pas pu réaliser son projet : produire de façon industrielle ?

Il est tellement admis qu'un avion échappe au

contrôle en basse vitesse qu'il est obligatoire qu'il puisse sortir de vrille en moins de 2 tours. Or, le Pou du Ciel ne peut pas entrer en vrille, donc par la force des choses, il ne peut pas non plus en sortir. De ce fait, il nous a été impossible d'obtenir le CDN (Certificat de Navigabilité) indispensable pour construire un avion en série de façon industrielle. D'ailleurs, en 1984 à Brienne-le-Château, lors du RSA, regroupement de constructeurs amateurs qui s'appelaient à l'origine le RAA (Réseaux des Amateurs de l'Air) et dont mon grand-père est fondateur, nous présentions le prototype du Balerit qui avait remporté la coupe européenne de l'avion de sécurité, pas uniquement en tant qu'ULM mais dans la catégorie aviation en général ! Lors de la remise du trophée par le président du Jury, Monsieur Fekete du SFACT, mon oncle lui demanda pourquoi donc, si l'avion est tellement "sécurité", ne pouvions-nous pas obtenir de CDN ? Pour parfaire l'injustice, les pilotes d'essai du CEV (Centre d'Essai en Vol), Coste et Brian avaient déclaré le Balerit "Idiot Proof" car impossible à mettre en vrille ! Monsieur Fekete a répondu : "Monsieur Mignet, vous le savez bien, votre appareil doit pour cela sortir de vrille !" Mon oncle : "Mais puisqu'il ne s'y met pas ?" Monsieur Fekete : "Et s'il s'y mettait... ?" Heureusement, avec l'ULM, nous nous sommes fait une seconde jeunesse, et ce n'est pas par hasard non plus si l'armée nous a commandé et acheté en 1987 un premier Balerit, 25 autres suivront ! Les militaires s'en servaient comme relais radio et pour l'observation entre autres dans l'armée de terre, ils appréciaient sa fiabilité et sa facilité de convoyage.

Que signifient les noms de vos appareils Pou du Ciel, Balerit, Cordouan ?

Le Pou du Ciel doit son nom à un journaliste. Lors d'une conférence de presse avec mon grand-père au cours d'un meeting à Valenciennes, ce dernier expliquait qu'avec le HM 14, nous avions une machine simple, sûre, un peu à l'image de la Ford T, la voiture la plus vendue au monde. Le surnom de cette automobile était le Pou de la route, mon grand-père avait dit que peut-être un jour nous aurions le Pou du Ciel. La formule a été reprise par la presse, lançant ainsi un nom que nous avons adopté depuis ! Mais cela n'a rien à voir avec la forme de l'appareil, de plus, un pou est un insecte qui ne vole pas !

Le Balerit HM 1000, HM pour Henri Mignet, inventeur de la formule, 1000 pour le numéro du modèle. Originaires de Saintes en Charente-Maritime, nous avons choisi le nom saintongeais du faucon crécerelle. Avec un avion Mignet, nous sommes dans les airs comme cet oiseau et jamais vous ne verrez un oiseau tomber en vrille. Nos appareils ont "l'aile vivante", ce qui est scientifiquement nommé la portance directement contrôlée. Ce procédé consiste à contrôler la portance directement, instantanément, contrairement aux appareils de type Blériot, où on la commande par effet secondaire. Exemple : lors d'une rafale ascendante, se retrouvant cabré, on corrige en baissant la gouverne de profondeur pour

remonter l'arrière du fuselage en remuant toute la masse de l'avion, qu'il pèse 300 kg ou 30 tonnes, ce qui est complètement aberrant ! Avec l'aile dite vivante, c'est elle qui obéit seule à l'instant même de la rafale en l'absorbant, l'amortissant de façon formidable.

Quant au dernier né, le Cordouan, c'est le nom d'un phare marin, deuxième monument classé en France, après Notre Dame de Paris. Il y a quelques années, j'avais proposé à Nicolas Hulot de filmer pour son émission, le posé sur un fond marin au pied de ce monument à marée basse, du Mignet de 1933 et du Balerit de 1980. C'est en souvenir de ce superbe reportage que nous avons décidé d'appeler notre dernier-né le Cordouan !

Quelle est la devise des Mignet ?

Lors de l'exposition sur les Champs-Élysées pour le centenaire de l'aviation, devant chaque constructeur était dressé un drapeau avec le portrait de ce dernier, et une phrase devait y être inscrite. J'ai repris celle que nous a laissée mon grand-père dans son livre : "Voler, vivre une féerie, être oiseau dans un paradis !" Car qu'importe la situation sociale, simple ouvrier ou gros PDG, si tu as le moindre souci sur terre, tu décolles, tu montes et tous tes tracassés restent en bas. Quand le soir, le soleil reflète ses derniers rayons dorés sur les nuages immaculés, alors que la terre déjà s'assombrit, là tu te trouves au paradis !

Actuellement, si l'on suit les consignes indiquées dans le sport de l'air, à combien revient un Pou du Ciel ?

Sans moteur, un HM 293 le plus construit en ce moment, un monoplace, revient entre 15 000 et 20 000 F, avec le moteur et les instruments, vous pouvez construire un avion pour moins de 50 000 F.

Quel est ton plus gros malheur ?

Ce qui me fait encore aujourd'hui le plus de mal est d'entendre des aberrations sur la sécurité de la formule Pou du Ciel. En 1936, mon grand-père a interdit de vol le Pou du Ciel de façon très temporaire pour connaître et analyser la raison de neuf accidents mortels. Il a pour cela fait des essais très poussés en soufflerie, qui ont révélé que centré arrière, le Pou du Ciel était instable à haute vitesse et pouvait entrer dans un piqué irrécupérable ! C'est suite à cette constatation en 1936, je le répète, que mon grand-père a dessiné pour tous les appareils qui étaient fabriqués, un système permettant de rendre l'aile arrière mobile en incidence inverse de l'aile avant, si bien que même centré arrière, l'appareil pouvait être récupéré. Ensuite, il organisa une conférence de presse où il annonça que le Pou du Ciel, mal réglé, mal centré, était dangereux comme tous les avions centrés arrière, mais que dorénavant, il l'avait guéri totalement. Il ajouta "Aujourd'hui en 1936, il est maintenant impossible de perdre le contrôle avec un avion Mignet en vol entre le décollage et l'atterrissage". Aujourd'hui, moi Alain Mignet, je confirme que depuis cette date, il n'y a plus eu d'accident dû à la formule !

Pour ce qui me concerne, je voulais, dès mon plus

jeune âge, me consacrer à l'aéronautique, tant j'avais d'admiration envers mon grand-père et mon oncle. Mon souhait était de devenir ingénieur en aéronautique, mais quand est arrivé l'âge de mon orientation, mes parents ont refusé, me disant que mon grand-père avait toujours vécu pour l'aviation sans jamais pouvoir en vivre ! Ils ajoutèrent que des ponts et des murs seraient toujours à construire. En bon fils, je me suis orienté dans le génie civil, urbanisme à INSA avant de faire une école d'administration d'entreprise, une IAE. Diplômes en poche, je suis parti en coopération comme ingénieur au Maroc avant d'entrer chez Bouygues, le temps passait et je n'étais toujours pas pilote...

Tu n'as jamais eu l'occasion d'apprendre à voler ?

Je n'en avais pas les moyens, mes parents agriculteurs étaient de conditions modestes. Mais dès que mes possibilités financières me l'ont permis, je me suis rendu sur le terrain de Bordeaux-Livrac pour apprendre, et là, une fois de plus, j'ai été confronté à la bêtise humaine : je suis tombé sur un instructeur qui s'appelait Gillet, un salaud ! Pendant notre prise de contact, et avant de me présenter, je lui demande de m'informer sur le prix, la durée nécessaire pour une bonne formation. Il m'a répondu qu'il était qualifié sur tel type de machines, option train rentrant pas variable, etc. Quand je lui ai demandé ce qu'il pensait des avions Mignet, il m'a répondu que c'était de la merde, qu'il ne fallait surtout pas voler sur ces avions car ils avaient tué tous leurs pilotes, il ajouta qu'ils viraient en "table de bistro" m'expliquant que ces avions n'avaient pas d'ailerons, conclusion des appareils très dangereux ! Je me suis présenté et lui ai expliqué que je me rendais compte maintenant comment cette polémique s'était propagée depuis des dizaines d'années. J'enfonçais le clou en qualifiant son comportement d'immonde de la part d'un instructeur, qui, par sa fonction, est amené à rencontrer des personnes qui n'y connaissent encore rien dans le domaine aéronautique. Mais il n'est pas le seul, il arrive parfois que certains médias dérapent de façon diffamatoire, j'ai les noms et les dossiers prêts à péter en justice ! Aujourd'hui, je ne laisse plus rien passer, nous en avons trop souffert !

Ton grand-père s'est expatrié de nombreuses fois. Dans quels pays et pour quelles raisons ?

Tout d'abord en 1937, mon grand-père est parti en Amérique pour y créer la Mignet Aircraft Corporation à Chicago. Quand la déclaration de guerre est survenue, il a préféré rentrer en France où se trouvait sa famille et défendre son pays. S'il était resté aux USA, il y aurait actuellement des milliers de Pou du Ciel fabriqués en série dans le monde entier ! Mais l'histoire est ainsi faite ! Les Allemands à son retour lui ont demandé de travailler pour eux, ce qu'il a refusé, l'ont astreint de ce fait à cesser toute activité aéronautique et à demeurer en Charentes. Il réussit quand même à dessiner un avion, le HM 280, puis HM 290. Le HM 280 était un mono-

place à ailes repliables, commandé par le Général Déon, celui qui avait organisé le maquis de Bretagne. Ils étaient amis avant-guerre, et ce gradé lui avait demandé de concevoir un appareil destiné aux officiers parachutistes commando dans le but d'attaquer le nid d'aigle d'Hitler ! Huit appareils ont été mis en chantier pour cette mission. Contrairement aux parachutes qui se posaient au gré du vent, provoquant souvent la capture d'officiers avec l'argent et les plans de leur mission, le Pou pouvait rejoindre le sol en descente parachutale totalement contrôlée. Afin de le prouver, mon grand-père avait fait des démonstrations d'atterrissage dans les bois. Une série de huit "parachutes de commandement", appareil monoplace à ailes repliables, ancêtre du HM 293, avait été commandée mais la construction a été interrompue par l'armistice !

A la fin de la guerre, ma grand-mère a été enlevée puis assassinée par des francs tireurs partisans communistes, qui après avoir été arrêtés et jugés, ont été relâchés parce que certains des jurés étaient des collaborateurs. A la suite de cet événement, mon grand-père a été écœuré par la justice française.

En 1946, il a été invité par des financiers français afin de créer des usines en Argentine. A cette époque, on appelait ce pays le nouveau monde, où tout était encore à faire au niveau industriel et aéronautique. Mon oncle l'a rejoint quand il se trouvait au Brésil, où mon grand-père avait déjà créé un biplace de 90 chevaux, un triplace de 100 chevaux, le HM 330, de très beaux avions. Entouré de requins de la finance, mon grand-père trop intègre fut lassé par les combines et le bakchich de coutume dans cette région du globe à l'époque. En 1950, conseillé par un proche qui connaissait le Japon, il s'expatria à nouveau et se retrouva au sein de l'usine qui fabriquait le Zero, il y fabriqua le RHM Saquocura (qui signifie cerisier en fleurs). Il s'agit d'un gros Pou du Ciel, un avion de voyage 100 chevaux. Ne bénéficiant d'un permis de séjour que de six mois, il se rapprocha de la France et se retrouva au Maroc à Casablanca où il créa SAM (Société des Avions Mignet). Pour la petite histoire, avant de partir pour les USA en 1936, il choisit un terrain en région parisienne pour y installer ses ateliers de construction et donna ainsi naissance à ce qui est aujourd'hui l'aérodrome de Meaux-Esbly.

Tu as repris un sacré flambeau...

Si aujourd'hui, nous pouvons enfin commercialiser nos appareils, nous le devons au mouvement ULM, qui autorise la construction en série sans CDN. Notre premier Balerit a été vendu en 1984, année de création de notre société, et là encore le passé familial et son patrimoine aéronautique ont été une garantie auprès de notre banquier au moment d'emprunter pour démarrer. De plus, notre société bénéficie d'une assurance "responsabilité civile professionnelle", pas évidente à obtenir dans l'ULM.

Combien avez-vous produit de Balerit depuis ?

Cent-trente-quatre appareils, 2 axes sûrs avec



une défense latérale suffisante, grâce à son procédé d'aile à fente ! Par principe, un avion classique 2 axes est la plupart du temps ingérable par vent de travers. Avec le Balerit, on vire de 45° en 2", avec le Cordouan en 1"6. Deux axes offrent aussi la possibilité d'être pilotés par des pilotes parapilotes sans aucune modification !

Combien de personnes employes-tu ?

L'entreprise comprend 15 personnes destinées au développement et à la mise en production du Cordouan. Nous projetons l'achat d'un bâtiment de 12 000 m² tout contre l'aérodrome de Royan pour une production beaucoup plus rationnelle.

Aujourd'hui, combien de Cordouan vendus ?

En septembre 98, 12 appareils ont été vendus, nous venons de livrer le 9^e. Il s'agit d'un appareil très performant et unique au monde de par sa conception. Je me souviens très bien de ce que Philippe Tisserant m'avait dit : "Avec ses deux ailes, cet appareil ne sera jamais performant !". J'aimerais lui rappeler qu'à puissance égale, nous sommes plus performants que beaucoup d'autres puisque nous volons à 190 km/h en palier, avec en plus, l'avantage de la repliabilité et la caractéristique aéronautique de non décrochage.

Quel est l'avenir des avions Mignet ?

Pour nous, l'avenir est mondial. J'apprécie les revues aéronautiques françaises en général, mais elles ont souvent un métré de retard par rapport aux revues étrangères. Exemple, en 1984, nous faisons la couverture de Kitplane avant même que la presse française daigne photographier nos appareils. Actuellement, nous recevons des commandes du monde entier, et ça, je le dois à mon grand-père. Je le répète, je ne fais que mettre en place les idées géniales qu'il nous a léguées !

Pour conclure, aurais-tu une anecdote à nous raconter ?

Quand on demandait à mon grand-père s'il était riche, il répondait : "L'aviation m'a fait vivre de privations et encore pas tous les jours !" ■ ■ ■

* Pour être exact j'ai dit à Alain : "Avec sa grande surface le Cordouan sera toujours handicapé en vitesse de pointe devant des appareils moins surfacés". Cette évidence ne remet, bien sûr, pas en cause les autres avantages qu'il énonce. Ph.T.