

Ami(e) Internaute,

Ce quarante-sixième diaporama est le premier de deux diaporamas relatifs à la construction amateur en Algérie. Il concerne les adeptes des productions d'Henri Mignet : le HM 8 et le HM 14 *Pou du Ciel*.

Faites le circuler sans restriction !

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>



*Si je décolle une roue j'en fais un autre pour dix personnes !*

# Henri Mignet, le HM 8 et le HM 14 *Pou du Ciel*



H. Mignet 1893-1965 (Christiane Garelly)

La construction amateur a toujours eu de fervents adeptes en Algérie. De 1910 à 1939, de nombreux amateurs se sont lancés, avec plus ou moins de bonheur, dans la construction d'avions ou de planeurs selon des plans de leurs conceptions. D'autres ont construit leurs aéronefs selon des plans publiés qui devaient, en principe, leur donner satisfaction.

Avec persévérance, Henri Mignet tâtonne à la recherche de l'avion sûr, économique et facile à construire. Il conçoit plusieurs avions dont le HM 8 qui fait l'objet, en 1930, du livre *Comment j'ai construit mon avionnette*. Cet avion, vu ses performances médiocres, a peu de succès.

En 1934, Henri Mignet sort son livre définitif : *Le sport de l'Air*, aussitôt surnommé *Le Bouquin*. C'est tout à la fois un programme de construction, un cours de pilotage et d'aérodynamique, un recueil de souvenirs et surtout une doctrine. Il pose les bases d'une vie saine et naturelle, à l'image des principes de l'auteur dans l'élaboration de ses avions, en réaction contre l'aviation traditionnelle.

Le mouvement poucelliste, à partir de 1934, déchaîne les passions. Les amateurs trouvent enfin le modèle qui devrait leur permettre de construire facilement un avion sur lequel ils pourraient apprendre à piloter seuls.



Pour moins de 4 000 Francs, alors qu'un avion classique coûte plus de 20 000 Francs, *Le sport de l'air* donne la recette pour construire, en trois cents heures de travail, un avion au pilotage simplifié. Le manche à balai, actionné d'avant en arrière, agit sur l'angle d'incidence de l'aile avant et contrôle l'assiette, alors que latéralement il agit sur la gouverne de direction qui, largement dimensionnée, assure le contrôle de l'inclinaison par effet d'attaque oblique.

Dans l'esprit de son concepteur, cet avion révolutionnaire ne doit connaître ni la perte de vitesse, ni la vrille, réputées alors être les causes principales d'accident. Il est mû par un moteur dont le choix est guidé par l'opportunité ou par les finances de l'amateur, dans la gamme de 20 à 35 chevaux. Certains fabricants proposent des moteurs aéronautiques : Poinard, Mengin, Train, Aubier-Dunne, Ava, Anzani... alors que la récupération de moteurs de motos, souvent des surplus de la Première Guerre, permet une solution moins onéreuse : Harley-Davidson, Chase, Douglas, Indian, Saroléa...

Le journal *Les Ailes* révèle l'existence du *Pou du Ciel* le 13 septembre 1934. Le *Sport de l'air* paraît en novembre, le premier tirage de 6 000 exemplaires est épuisé en quelques semaines et des centaines d'appareils sont mis en chantier dans le monde entier. La réglementation est adaptée avec la création, en juillet 1935, du certificat de navigabilité restreint aéronautique (CNRA) qui permet aux avions de construction amateur de voler librement après avoir passé des épreuves d'homologation.

L'accident mortel de Charles Marignan, à Maison-Blanche, et d'autres accidents en métropole, entraînent une interdiction de vol en juin 1936. Des essais du *Pou du Ciel* dans la grande soufflerie de Chalais, il ressort que les limites de calage et de centrage des ailes sont étroites et qu'à incidence négative de l'aile avant, l'avion devient d'une instabilité longitudinale totale et tend à venir se stabiliser en vol dos après passage par l'avant. Après les modifications imposées par les essais, les vols reprennent mais, bien que guéri de ses défauts de jeunesse, le *Pou du Ciel* ne sera désormais que l'objet de discussions enfiévrées et stériles. Cependant, le mouvement mondial lancé par Henri Mignet a porté en lui les germes de la véritable aviation populaire et de la construction amateur. Ce premier pas franchi, d'autres avions d'amateurs apparaîtront, pas toujours meilleurs et





Le POU DU CIEL

Cet avion curieux fut conçu et construit par l'ingénieur Henri Mignet en 1933. La foi unique de son inventeur répondant au désir que tous les « bricoleurs » avaient de voler, rendit en peu de temps cette formule extrêmement populaire. Henri Mignet disait : Si vous savez clouer une caisse d'emballage, vous pouvez confectionner votre avion ». Lui-même construisit et fit voler divers appareils.

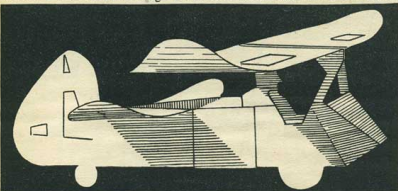
Le POU du CIEL est une sorte de double-monoplan dont les ailes se recouvrent. Il ne possède pas d'ailerons et les virages se font avec le gouvernail de direction. Il n'a pas de stabilisateur car c'est l'aile avant qui oscille sur un axe. Mignet créa un énorme mouvement d'enthousiasme et fit de très beaux vols. Il semblait que cette réalisation ferait avancer d'un grand pas une formule nouvelle et libre de « L'aviation pour tous ». Malheureusement, il y eut des accidents. L'avion piloté par des mains inexpertes ou transformé par des novateurs, se révéla officiellement dangereux. Mignet défendit ses idées avec acharnement, et disons-le avec une foi qui méritait beaucoup plus d'attention.

Quoi qu'il en soit, la formule de Mignet est perfectible. Le grand mérite de l'ingénieur est d'avoir ouvert une voie nouvelle à l'aviation légère. Henri Mignet a bien mérité de l'Aviation Française.

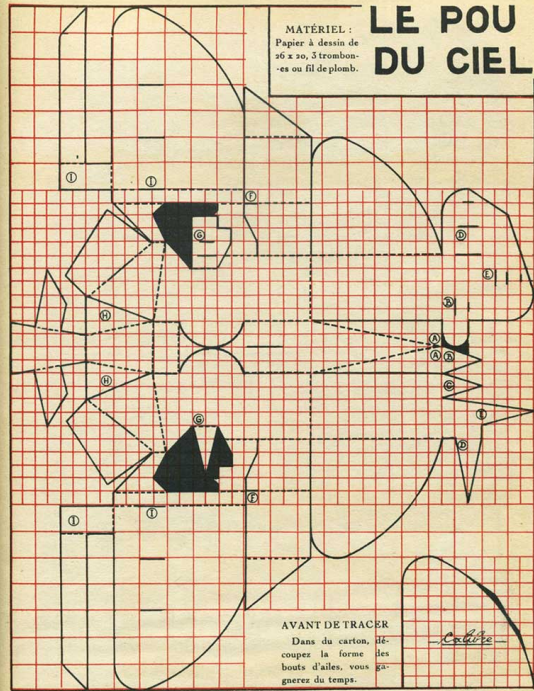
**TRAÇAGE :** Les courbes sont faites avec une pièce de 10 centimes, Si vous êtes riche, prenez-en une de 50 centimes, mais portez néanmoins la même attention.

**MONTAGE :** Ce modèle est une sorte de répétition des modèles précédents et nous ne voudrions perdre votre temps et le notre. Vous trouverez l'attache du gouvernail du Blériot ainsi que la ceinture F raidissant le fuselage. La seule difficulté réside au renfort des ailes sous la forme des pattes repliées et passées dans les encoches I. Chaque patte se lace sur l'aile opposée. Et puis, les enfants pour une fois, débrouillez-vous seuls.

Ce POU du CIEL n'est pas conforme au modèle. Un miracle le fera voler normalement. Réfléchissez et considérez cela comme un excellent exercice.



Après un centrage délicat, votre POU du CIEL doit voler parfaitement.



# LE POU DU CIEL

**MATÉRIEL :**  
Papier à dessin de 26 x 20, 3 trombones ou fil de plomb.

**AVANT DE TRACER**  
Dans du carton, découpez la forme des bouts d'ailes, vous gagnerez du temps.

*Costa*

# Les Pou du Ciel algérois

1936



**Club d'Aviation Légère Amateur d'Alger**

Siège Social : Fondé le 29 Juillet 1935  
38, Boulev. Saint-Saëns Aérodrome  
Téléphone 43-26 ALGER-PLAGE

Membre : *Maurice Jégoux Jean*

Adresse : *11 rue d'Alger Alger*

Le premier *Pou du Ciel* algérois décolle de Maison-Blanche, piloté par André Vercruysse, le 9 août 1935 et réussit le jour même les épreuves d'homologation (trois « 8 » à 50 mètres de hauteur). Il s'agit du *Pou n° 35* construit par Charles Marignan, employé de Shell sur l'aérodrome. Le 19 août, piloté par Charles Marignan, pilote de tourisme confirmé, le *Pou* s'écrase et le pilote, âgé d'une trentaine d'années, laisse une veuve et deux orphelins.

Le club d'aviation légère amateur, fondé en juillet 1935 et présidé par Henri Dettweiler, rassemble les constructeurs et les futurs constructeurs, il recueille plus de soixante adhésions et s'installe à Alger-Plage en mars 1936 dans le champ d'un sympathisant. Le terrain est inauguré le 8 mars avec l'arrivée d'André Vanoni sur son *Pou du Ciel*. Des *Pou* sont en construction par Raoul Bosselut, Porte et Guerrier à Alger, Michouk aux Tagarins, Léon Gourdon et Philippe Comtat à Mahelma.

Marcel Bricchet, pilote confirmé, construit le *Pou n° 143* à Paul-Cazelles. Baptisé *Le Guébli*, il vole avec son moteur Poincard le 6 février 1936 et parvient à 300 m de hauteur malgré les 91 kg du pilote et les 680 m d'altitude de l'aérodrome situé sur les Hauts-Plateaux.

## ACCÈS SUR LA PISTE DE L'AÉRODROME D'ALGER-PLAGE

Par mesure bienveillante des services de l'Aéronautique Civile d'Alger, la présente carte permet l'accès sur la piste de l'Aérodrome d'Alger-Plage dans la limite des possibilités.

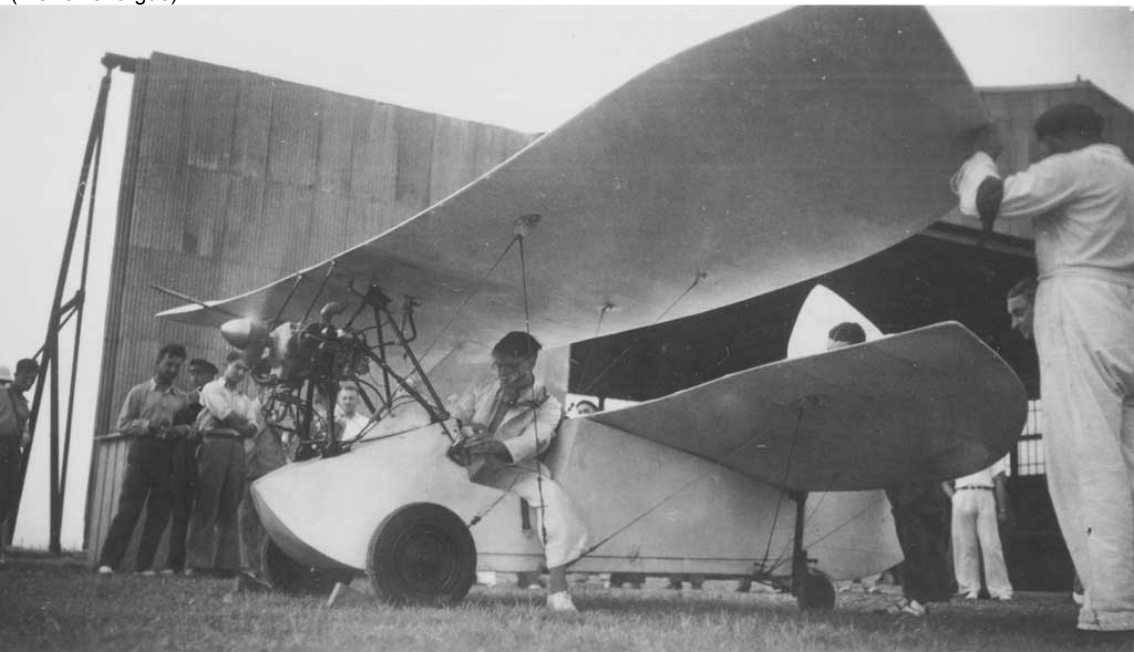
Cette faculté pourra être supprimée occasionnellement en partie ou en totalité si les circonstances le nécessitent, sans recours possible, par simple décision de la Commission de Direction qui reste seule juge de la décision à prendre.

Reçu la somme de *vingt cinq*  
Le Président, Le Trésorier, Le Titulaire,

Carte N° *RT*



A Maison-Blanche le 9 août 1935, premier vol du *Pou du Ciel* n° 53 de Charles Marignan, employé de la Shell. Charles Marignan trouva la mort avec cet avion le 19 août au cours de son troisième vol. C'est le premier accident mortel d'un *Pou du Ciel* (Pierre Laffargue)



# Le "Sans Blague" premier Pou du Ciel

entièrement construit à ALGER

(d'après le "Sport de l'Air" de Henri MIGNET)

par

**M. RICHARD**, Electricien Automobile

38, Boulevard Saint-Saëns à ALGER

— vol autorisé sans brevet de pilote —

## CARACTÉRISTIQUES DE L'APPAREIL :

Envergure 6 mètres

Poids 130 kilos environ

Vitesse 100 à 140 kms à l'heure

Consommation 5 à 8 lit. à l'heure

Contenance des réservoirs 25 litres essence.

Atterrissage : 30 kms. heure

Montée 1.000 mètres en 19"

Incasable en vol

pas de perte de vitesse

vrille impossible

M. RICHARD se tient à la disposition des amateurs pour tous renseignements

6 PULLEY-ALGER



La présentation, légèrement optimiste, du *Pou du Ciel* par Richard.

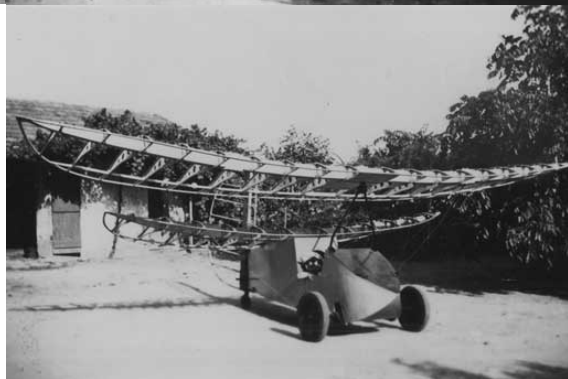
Jean-Marie Fraix dans le *Sans Blague* (Alain Gibergues et Armande Fraix)





André Vanoni, viticulteur et conseiller municipal de Koléa, est un des rares amateurs qui obtienne des résultats satisfaisants. Passionné de courses automobiles avec son Amilcar 1100 cm<sup>3</sup>, mais n'ayant jamais volé, il suit scrupuleusement *Le Bouquin* et construit, avec l'aide de son épouse Marguerite, le *Pou* n° 115 équipé d'un moteur Poinard.

Son ami Jean Neveux décolle le *Pou* du champ d'un voisin, Mohamed Daouadji, entre le pont du Mazafran et Saint-Charles, le 10 novembre 1935. Plusieurs vols seront réalisés par la suite à Blida, Hussein-Dey et Maison-Blanche avant de rejoindre le terrain d'Alger-Plage. André Vanoni passera le brevet de pilote et son *Pou* sera vendu à un amateur qui le brisera.



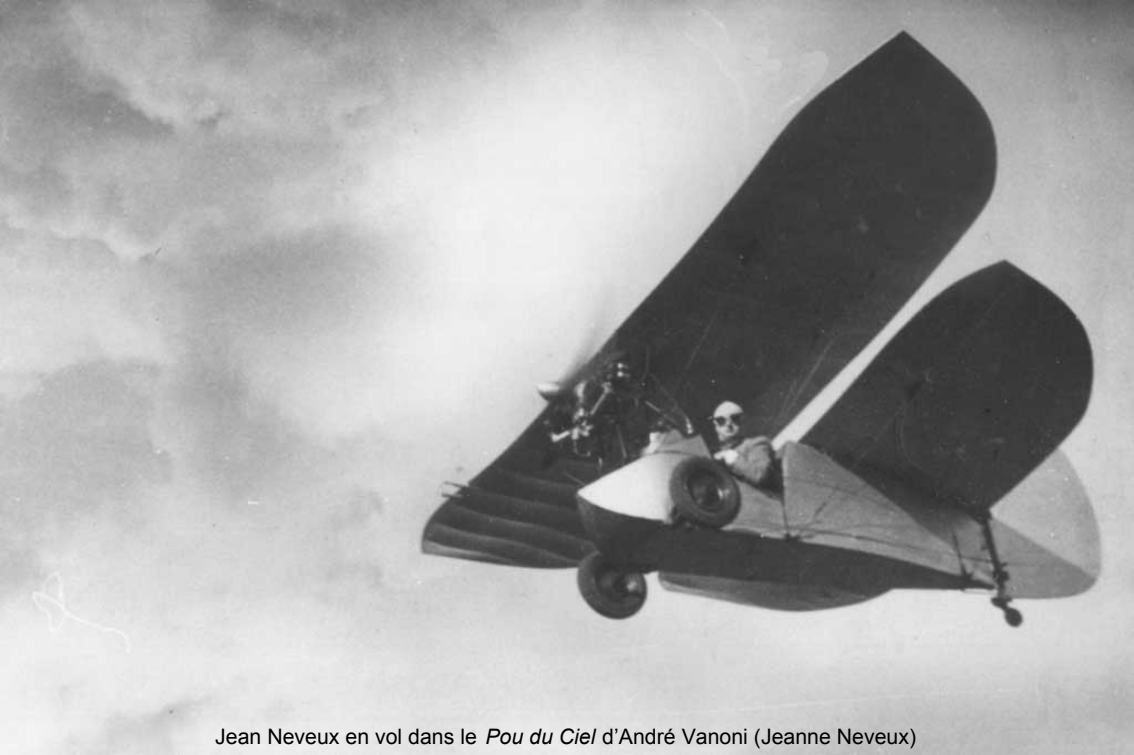


Jeanne Neveux, Marguerite Vanoni et le fils Vanoni  
Jean Neveux avant un décollage



André Vanoni démarre le moteur  
Jean Neveux en vol entre Koléa et Blida





Jean Neveux en vol dans le *Pou du Ciel* d'André Vanoni (Jeanne Neveux)

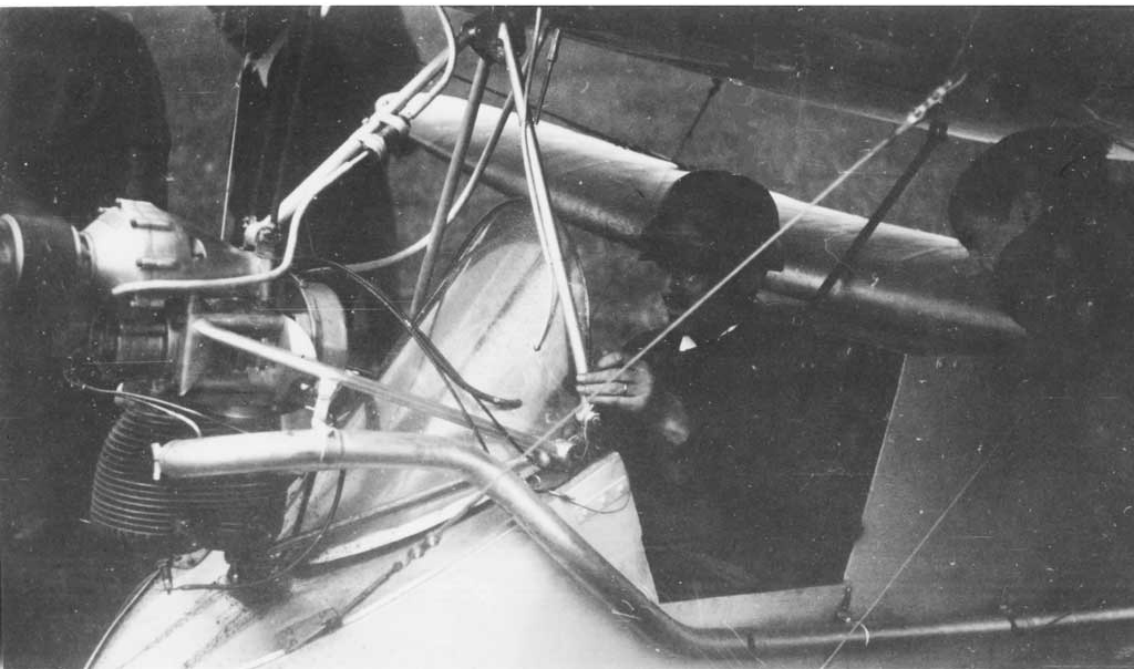


Durant l'été 1938, Léon Comtat, à Mahelma, construit, avec le mécanicien Philippe Gourdon, un *Pou du Ciel* avec un moteur de moto américaine Indian, rapidement remplacé par un Mengin. Les modifications préconisées par Henri Mignet et les Services techniques sont appliquées.

Philippe Gourdon décolle franchement en une cinquantaine de mètres, atteint 110 à 120 km/h et se pose en 40 mètres après un vol satisfaisant. La formule Mignet paraît maintenant devenue fiable (Benoît et Philippe Comtat)



A Maison-Blanche, Jean Marie Fraix dans un *Pou du Ciel* d'origine inconnue (Armande Fraix)



# Les *Pou du Ciel* constantinois

Pierre Saucède, après avoir vu voler à Beaune (Côte d'Or) Edouard Joly sur son *Pou du Ciel*, achète *Le Bouquin* et décide, avec son frère Lucien et les frères Pierre et André Barthélémy qui habitent la même rue à Constantine, d'entreprendre la construction du *Pou* n° 126 équipé d'un moteur Aubier-Dunne.

Le premier vol de Lucien Saucède, le 5 novembre 1935, n'est pas glorieux : tour de piste à 5 mètres de hauteur avec plusieurs atterrissages dans les champs qui entourent l'aérodrome. Des vols plus satisfaisants se poursuivent jusqu'au jour où, en 1936, le moteur ne donne pas toute sa puissance et le *Pou* percute le sol et se retourne, sans mal pour Pierre Saucède. Cette expérience ne restera pas sans suite, Lucien et Pierre Saucède construiront le planeur PLS 1, puis Lucien Saucède participera largement à la construction des planeurs DACAL à Alger.

A l'exception de Paul Poinot qui obtient de bons résultats à Constantine, d'autres amateurs construisent des *Pou du Ciel* avec des fortunes diverses, mais jamais avec un très grand succès. Alfred Petit au Kroubs, Marcel Coutayar à Aïn-Kercha, Pastre à Aïn-M'Lila, les frères Kuonen à Bône, Ernest Duc à Touggourt et Pierre Barral à Sétif tentent l'aventure. Si certains de ces *Pou* parviennent à quitter le sol, ils y reviennent rarement en douceur, soit par manque d'expérience du pilote, soit parce que leurs constructeurs ont jugé bon d'apporter quelques modifications aux plans originaux. En 1937, le mouvement d'aviation populaire se développe et Alfred Hoguet et Paul Poinot créent l'Aéro-club Les ailes populaires constantinoises. Le club dispose d'un bel atelier : l'ancienne menuiserie Nicastro, place Lamartine. C'est là que tous les soirs et tous les dimanches, une vingtaine d'amateurs s'acharnent sur les restes du HM 8 de Paul Poinot dans l'espoir, vain, de le voir voler un jour.

Constantine, février 1935 – Lucien Saucède et André et Pierre Barthélémy  
derrière leur *Pou du Ciel* en construction (Lucien Saucède)



A Oued-Hamimin, en 1935, Lucien Saucède et le  
*Pou du Ciel* n° 126 (Lucien Saucède)





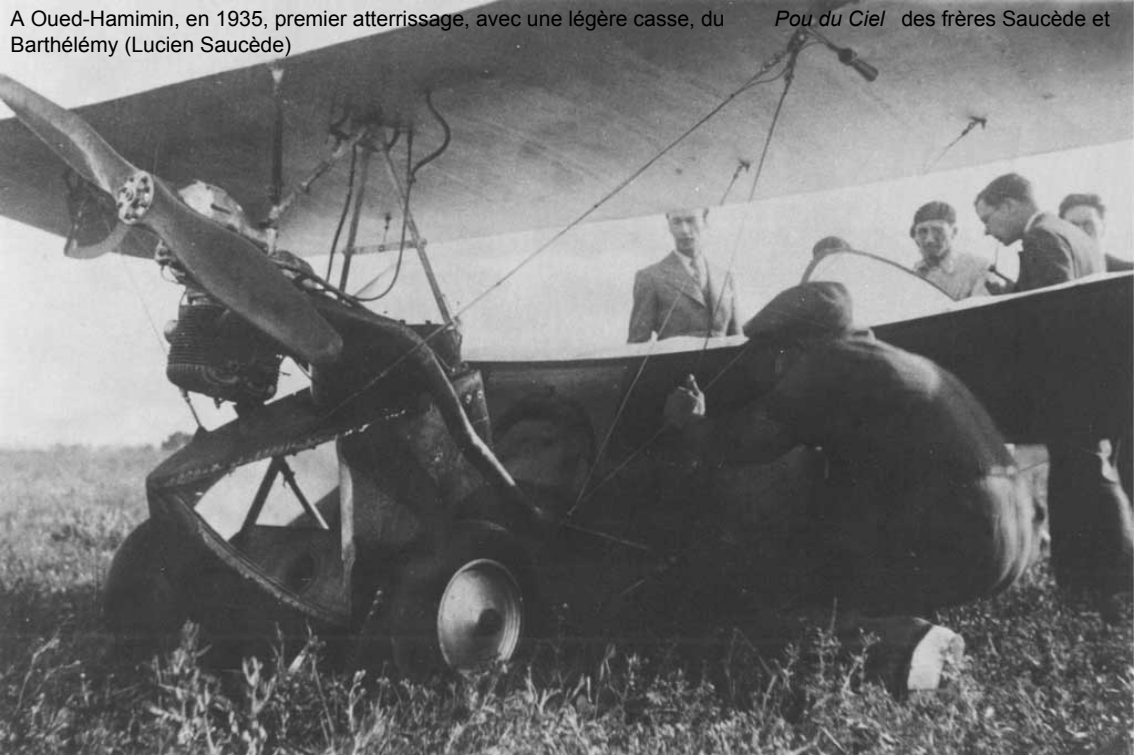
A Oued-Hamimin, le 5 novembre 1935, avant l'envol, Lucien Saucède et le  
Marcel Hirbert (Lucien Saucède)

*Pou du Ciel* n° 126 avec le mécanicien



A Oued-Hamimin, en 1935, premier atterrissage, avec une légère casse, du  
Barthélémy (Lucien Saucède)

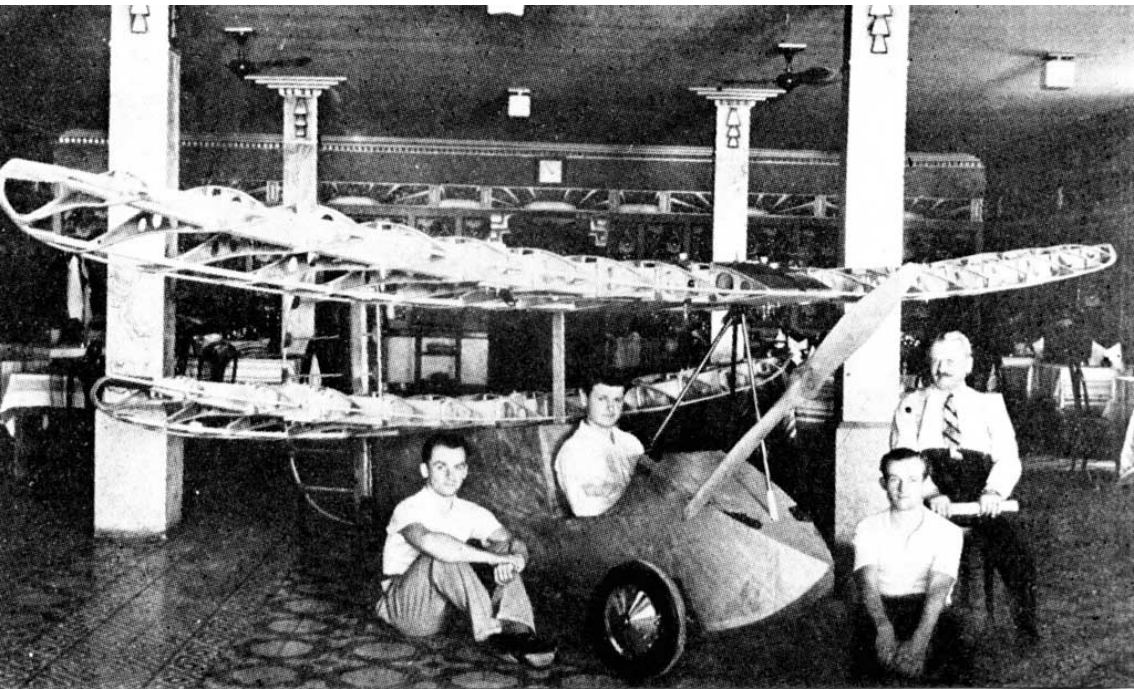
*Pou du Ciel* des frères Saucède et





Le Pou du Ciel des frères Saucède et Barthélémy sous l'aile d'un Bloch 120 d'Air Afrique (Lucien Saucède)

En 1935, le *Pou du Ciel*, encore sans moteur, des frères Kuonen, restaurateurs suisses à Bône  
(*L'Afrique du Nord illustrée*)



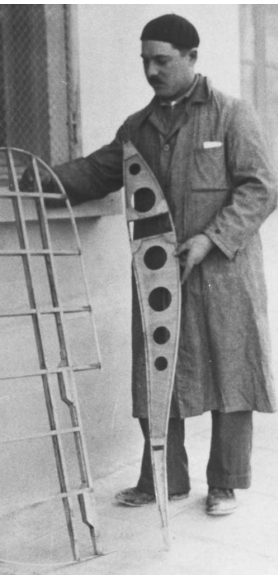


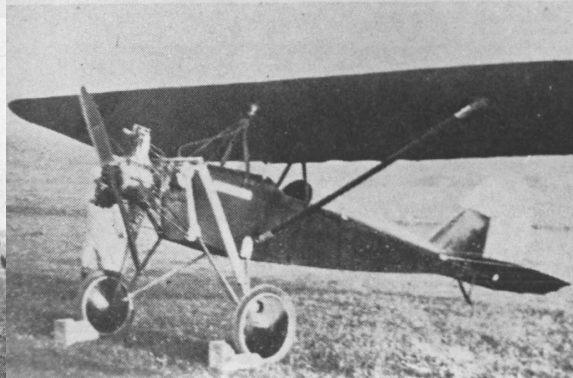
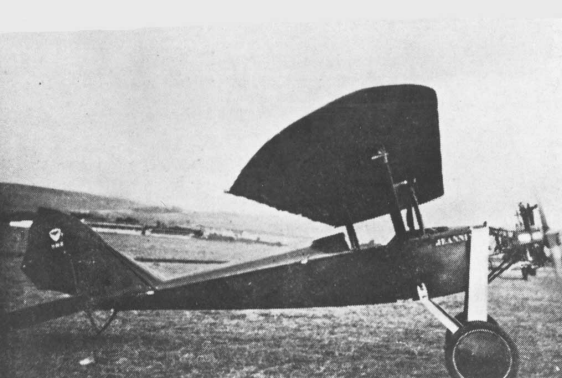
Au Kroubs, Alfred Petit et Pandolfo construisent ce *Pou du Ciel* avec moteur Poinard 25 chevaux. Il est parfait et vole aussi bien qu'il est bien construit, ainsi que le constate Lucien Saucède qui lui a fait faire son premier vol.

Malheureusement, Alfred Petit décide un jour de prendre l'avion en main et se retrouve, sans trop de mal, au milieu des débris de l'avion. L'absence de témoins ne permet pas de connaître les causes de cet accident

(Lucien Saucède)

A Sétif, en 1937, Pierre Barral (à gauche) et Charles Baldacchino (à droite), entraînés par l'enthousiasme des constructeurs amateurs, construisent un *Pou du Ciel*. Le premier vol du *Pou* sera aussi le dernier et Pierre Barral s'en tirera avec quelques égratignures (Pierre Barral et René Baldacchino)





De 1933 à 1935, Paul Poinot construit un HM 8 très modifié, aidé de Jean Bayada et Gabriel Courbet.

Equipé d'un moteur de moto américaine Indian, cet avion n'est pas assez puissant (ou trop lourd ?) pour décoller et il va être utilisé pour inculquer les rudiments du pilotage.

En 1935, Paul Poinot remotorise cet avion avec un moteur d'avion Anzani 35 ch (ci-dessus) et le baptise *Jeanine*, du nom de la fille d'un ami. Cette version aura une vie éphémère, un pneu déjante au roulage entraînant la destruction de l'appareil dans un cheval de bois qui ruine en trois secondes le fruit de trois années de travail.

Ci-contre, Pierre Jarrige et Paul Poinot à Nantes en juin 1985 (Henri Bernot)

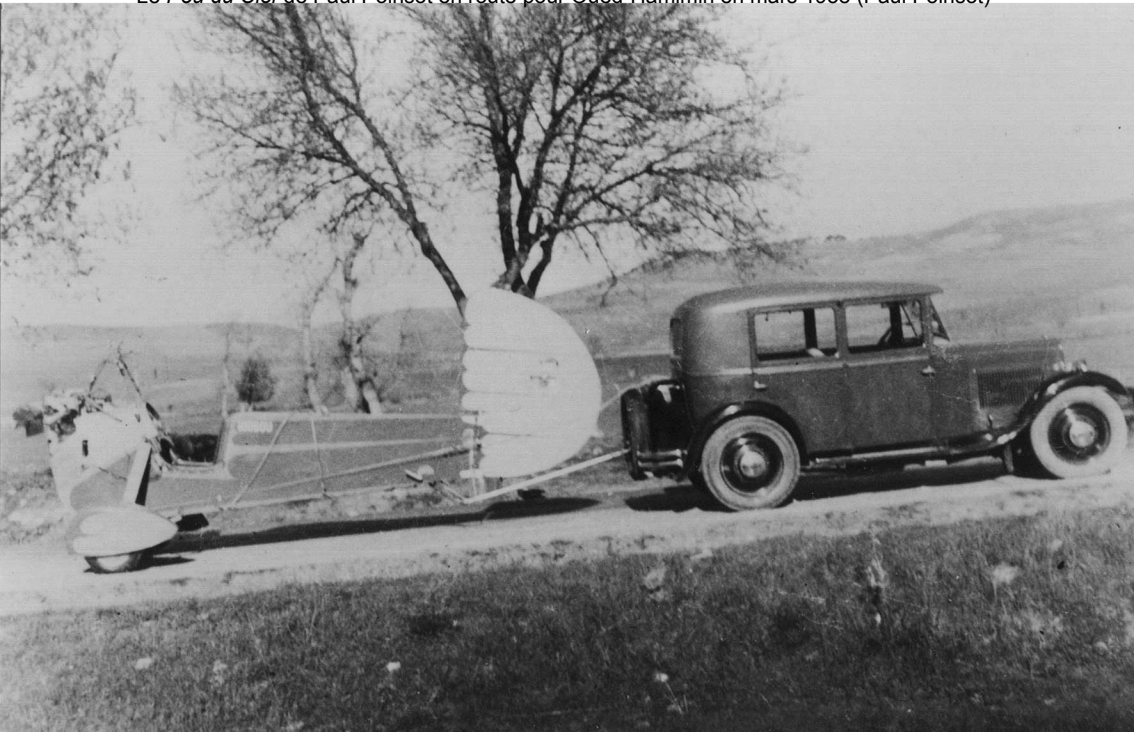


Après l'échec du HM 8 modifié, Paul Poinot construit un *Pou du Ciel* vu ici en route pour Oued-Hamimin en mars 1938 (Paul Poinot)





Le *Pou du Ciel* de Paul Poinsot en route pour Oued-Hamimin en mars 1938 (Paul Poinsot)



Le Pou du Ciel de Paul Poinsot remonté à Oued-Hamimin (Paul Poinsot)



Le *Pou du Ciel* de Paul Poinot à Oued-Hamimin en 1939 – Moteur Poinard 35 ch (Paul Poinot)



Le *Pou du Ciel* de Paul Poinsot à Oued-Hamimin en 1939, avant le décollage pour son premier vol, le 6 avril 1939 (Paul Poinsot)



Le *Pou du Ciel* de Paul Poinot en vol à Oued-Hamimin en 1939 (Paul Poinot)



A Nantes en juin 1985, Paul Poinot, à droite, et l'entoilage de la dérive du *Kissou* (Paul Poinot)



A Touggourt, en 1938, Ernest Duc construit un *Pou du Ciel* et le transforme en biplace. Il est équipé d'un moteur de Ford A, quatre cylindres en ligne, 40 chevaux. Les roues proviennent d'une Simca 5 (Paul Poincot)



Ernest Duc parvint à quitter le sol pour une ligne droite à basse hauteur. La puissance du moteur Ford étant insuffisante, il équipe le *Pou* d'un moteur Anzani 50 chevaux et confie les essais à Aquet. Aquet décolle sans problème et, après des essais en charge, le sac de sable de 50 kg est remplacé par un passager confiant : Casus, qui a l'honneur d'être, le 2 avril 1939, le premier passager d'un *Pou du Ciel*  
Ci-dessous, le *Pou* avec le moteur Ford (Paul Poinot)



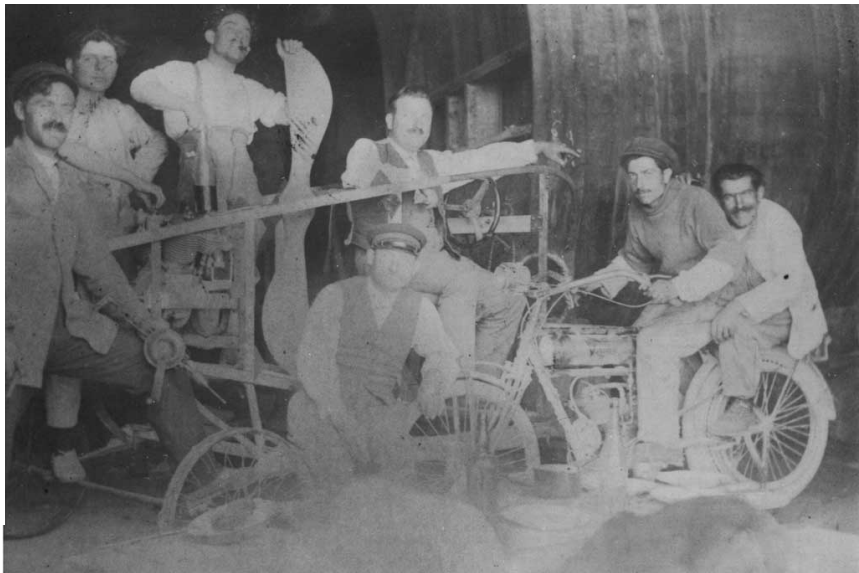


# Les *Pou du Ciel* oranais

Roger Prietto, garagiste à Rivoli (à côté de Mostaganem), est parmi les très rares constructeurs à avoir obtenu quelque résultat avec son HM 8. En 1934, Anthoine, employé de Shell à Tiaret, construit avec soin un HM 8 sans grand succès. A Oran, le *Pou du Ciel* de Jean Patetta est le premier à voler en Algérie, le 29 juillet 1935.

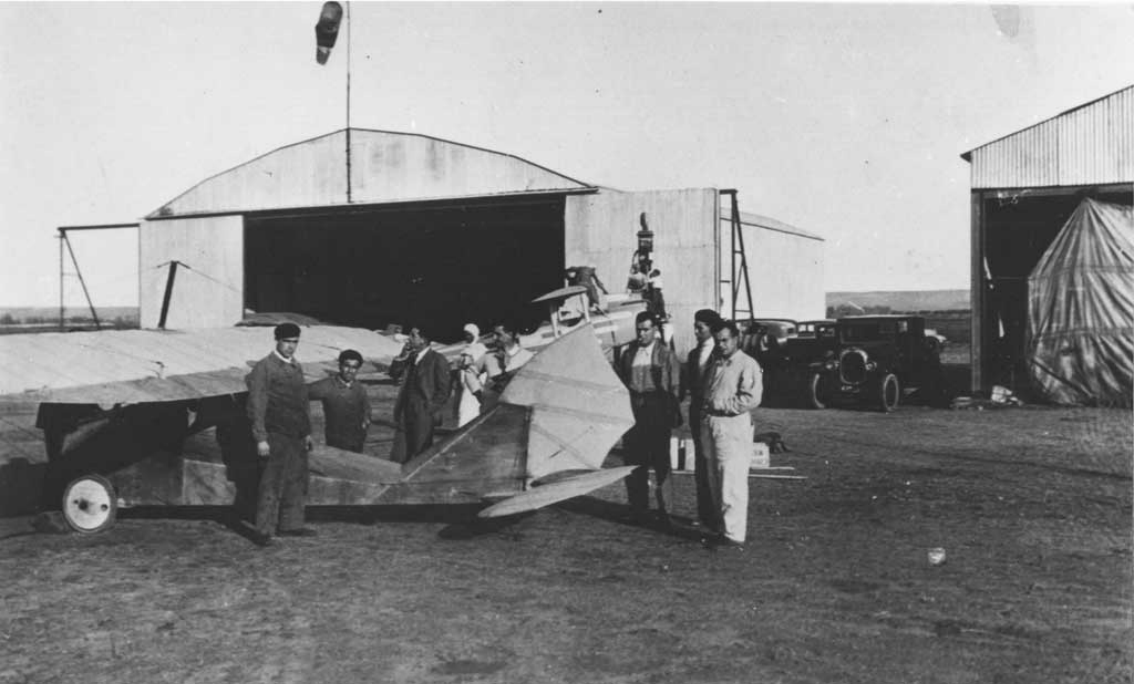
Le député Paul Saurin, pilote de l'Aéro-club d'Oranie, prend l'affaire des *Pou du Ciel* à cœur, il fait de multiples interventions auprès du ministre de l'Air et parvient à faire lever l'interdiction de vol en Algérie (les *Pou du Ciel* doivent alors faire leurs essais ailleurs que sur les aérodromes).

Ci-contre : les débuts de la construction amateur à Mostaganem se font dans la gaité (Antoine Algudo)





En 1933, à Rivoli, à côté de Mostaganem, le garagiste Roger Prietto construit, avec grand soin, un HM 8 équipé d'un moteur de moto Chase 500 cm<sup>3</sup> dont il tire difficilement 5 chevaux (pour un poids de 43 kg). L'ensemble pèse 130 kg en ordre de marche (Roger Prietto)



Le 20 octobre 1933, à Noisy-Les-Bains, avant le premier vol du HM 8 de Roger Prietto : Roger Prietto, un mécanicien-assistant, Henri Bories, Louis Lamande, Antoine Algudo et André Costa (Roger Prietto)

1933-20 octobre



Premier décollage du HM 8 de Roger Prietto, piloté par André Costa. Plusieurs vols seront effectués par André Costa, Antoine Algudo et Roger Prietto. Comme la moindre perte de régime se traduit par un atterrissage forcé, il n'est pas prudent de sortir des limites de l'aérodrome. Antoine Algudo en fait la triste expérience lorsque, contraint de se poser après avoir franchi la route bordée d'eucalyptus longeant l'aérodrome, un drain malencontreux le fait passer sur le dos au roulage. Le pilote parvint à sortir de l'épave avant l'arrivée de Roger Prietto qui ramassa les morceaux, soulagé de voir l'aventure se terminer au moindre mal (Roger Prietto)

Jean Patetta, ingénieur dans une usine électrique de Mers-El-Kébir, entreprend chez lui la construction d'un *Pou du Ciel*, puis il recrute Fabre la Maurelle, Laffargue et Ferdinand Janis, ce dernier est pilote militaire de réserve et il est le seul pilote de l'équipe. La construction se poursuit chez Fabre la Maurelle à Oran. Ferdinand Janis fait le premier vol de cet avion le 29 juillet 1934 dans un champ près de La Sénia. Premier vol d'un *Pou du Ciel* en Algérie.

Un jour de malchance, Laffargue, qui n'a que de vagues notions de pilotage apprises comme passager d'un Potez 36, profite de l'absence de Ferdinand Janis et tente de décoller subrepticement. Il monte à 3 mètres puis percute le sol sans se faire trop de mal. L'avion sera reconstruit en 1938, et volera très correctement, après avoir été modifié selon les directives.

Ferdinand Janis sera mobilisé comme pilote de chasse et terminera la guerre avec quatre victoires aériennes.

En haut : construction des ailes chez Fabre la Maurelle. De gauche à droite : Fabre la Maurelle, Jean Patetta, Ferdinand Janis et Laffargue.

En bas : déplacement du *Pou* de Mers-el-Kébir à Oran, Ferdinand Janis est au poste de pilotage (Ferdinand Janis)



Le *Pou du Ciel* à la Sénia, sous l'aile d'un Fokker  
(Ferdinand Janis)



Le *Pou du Ciel* dans un champ devenu aérodrome. Le  
propriétaire du champ, Fabre la Maurelle et Jean  
Patetta  
(Ferdinand Janis)



L'accident de Laffargue et, dessous, le *Pou du Ciel* au sol et en vol à La Sénia en 1938.  
Attention aux illusions d'optique, le lanceur à l'hélice est un nain de 30 ans.  
On remarque une modification par rapport aux photos précédents : L'aile arrière est décollée du fuselage, son incidence diminue quand on augmente l'incidence de l'aile avant. Ce système empêche le *Pou* de passer sur le dos par l'avant  
(Ferdinand Janis)

Dernière diapositive

