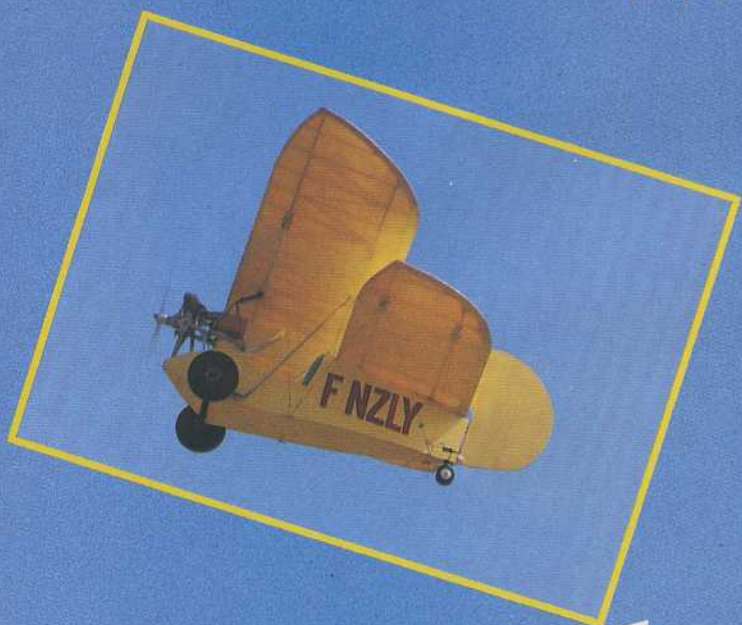


Depuis toujours, monsieur Henri Mignet est passionné d'aviation. Depuis six ans, il travaille sur un projet « d'aéronef sans vrille ni perte de vitesse ». Il a sorti et essayé clandestinement six prototypes avant de s'estimer satisfait et de faire paraître dans le journal « Les Ailes » du 1^{er} novembre 1934 cette annonce tout à fait alléchante :

« Le Sport de l'Air » – Pourquoi et comment j'ai construit le Pou du Ciel. Un livre de vulgarisation scientifique et sportive – Un roman passionnant d'aventures vécues – Un aéronef nouveau sans vrille ni perte de vitesse – 450 pages, 200 photos et croquis sur beau papier ». L'étincelle de la fameuse traînée de poudre ! En quelques mois, des centaines de « Pou du Ciel » sont en chantier en France, en Angleterre, en Espagne, en Hongrie, en Pologne et jusqu'en Russie. Plus près, sur l'aérodrome de Mâcon-Charnay, messieurs Verchère et Grapin montent un magnifique exemplaire doté d'un bicylindre Saroléa qui, aux mains d'Emilien Croses, volera jusqu'aux années 50 sans immatriculation car le Pou en restait officiellement dispensé. Le 13 août 1935, Mignet traverse la Manche à bord de son Pou à moteur Aubier-Dunne de 20 ch. Le 6 octobre de la même année, au rassemblement de l'Aviation légère à Orly, une effarante escadrille de 9 « Pou du Ciel » réussit un vol de groupe. Il y a là le Père de tous les Pou, plusieurs Pou standard, un Pou aérodynamique à moteur caréné et même un Pou fou d'orgueil à moteur en étoile. C'est jour de triomphe pour l'espèce, c'est là qu'il faut rejoindre les précurseurs et fonder nos répliques du plus extravagant des avions légers d'avant-guerre, le Pou du Ciel type H.M. 14.



UNE HISTOIRE DE «POU»

**PRESENTATION
MICHEL COLINET**

