

Henri Mignet à Mâcon devant son biplace H.M.-350

Photo Jean Lepeltier

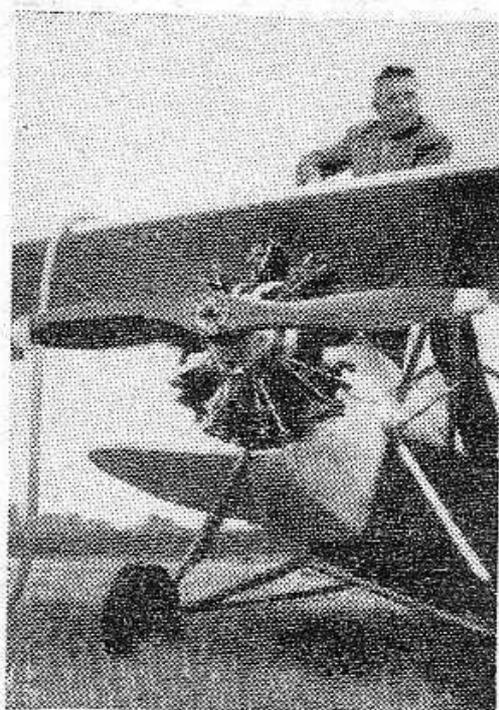
CHEZ LES CONSTRUCTEURS-AMATEURS

AVEC LES FIDÈLES DE MIGNET, A MACON

C’ETAIT au mois d’août... mais il n’est pas encore trop tard pour en parler. Quelques jours après le Rassemblement du R.S.A. à Saintes, dont l’événement le plus marquant fut, sans doute, la présence tant attendue d’Henri Mignet et de son biplace H.M.-350, sur l’initiative de l’Amicale Parisienne des Amateurs Mignet et de son animateur Yves Millien, les adeptes de la « formule » se réunissaient à Mâcon, « en famille », du 18 au 24 août, pour une semaine d’étude et d’initiation au pilotage de ce type d’appareil.

Pourquoi Mâcon ? Parce que c’est là qu’est basé le Croses E.C.-2, qui fut, jusqu’à ces derniers mois, le seul biplace de la formule existant en France.

L’an dernier, au retour du Rassemblement du R.S.A. à Toulouse, quelques amateurs étaient passés par Mâcon, pour voler un peu en double sur cet appareil ; c’est alors que germa l’idée de cette réunion, qui devait permettre à de nombreux constructeurs de monoplaces de se familiariser avec le pilotage particulier à ces avions, au lieu d’être obligés, comme auparavant, d’apprendre seuls sur leur appareil, avec tous les risques que cela comporte.



A Mâcon, M. Baron faisant le plein de son H.M.-296 à moteur Salmson

Photo Serge Barabach

Avec le H.M.-350, il y eut donc à Mâcon deux biplaces, et qui ne chômeraient pas, puisque le Croses E.C.-2 permit d’effectuer, dans la semaine,

trente-neuf vols d’initiation, variant d’une demi-heure à deux heures, et le H.M.-350, trente-sept vols de plus courte durée. Henri Mignet, en effet, n’avait la possibilité de rester à Mâcon que deux jours, qui furent en partie gâchés par la pluie ; et les candidats étaient nombreux...

Le mauvais temps devait également empêcher plusieurs amateurs de venir présenter leur appareil ; c’est ainsi qu’Hildebrandt, qui devait venir de Paris avec son H.M.-293, dut renoncer à ce déplacement.

Les seuls monoplaces présents étaient le H.M.-296 de Baron, venu de Saintes, et le H.M.-293 suisse de Louis Cosandey, autorisé à circuler en France par faveur spéciale du S.G.A.C.C. On sait qu’il n’existe rien, en Suisse, de comparable à notre C.N.R.A., et que Cosandey n’obtint qu’après de longues démarches l’autorisation d’effectuer les essais en vol de son avion, dans un rayon très limité. Il ne tarit plus d’éloges, depuis, sur la compréhension et l’amabilité dont firent preuve, en la circonstance, les Services officiels français.

De nombreux autres amateurs étaient venus par voie de terre, et la plupart, malgré la pluie, campèrent sur le terrain, appliquant là encore une des idées favorites d’Henri Mignet : celle du « Congrès sous la tente ».

Beaucoup de fidèles de la première heure, parmi ces participants, mais des jeunes aussi, apportant la preuve de la vitalité du Mouvement. Henri Mignet devait leur donner une nouvelle raison de persévérer, en annonçant l’édition prochaine des dossiers de construction de deux nouveaux appareils destinés aux amateurs : le monospace H.M.-360 et le biplace H.M.-380, dont les prototypes sont en cours de construction, et seront soumis à l’homologation officielle avant diffusion.

Le premier Rassemblement des constructeurs amateurs de la formule Mignet a donc réuni quatre appareils, et permis à soixante et une personnes d’effectuer des vols en biplace, totalisant 37 h. 45 de vol. Les organisateurs espèrent que la prochaine de ces manifestations — dont le lieu n’est pas encore fixé — remportera un succès bien supérieur, et, en particulier, qu’un plus grand nombre d’amateurs auront la possibilité de venir présenter leur appareil en vol.

M. B.