

LES MAUBOUSSIN NANTAIS

PIERRE MAUBOUSSIN orfèvre en aviation légère

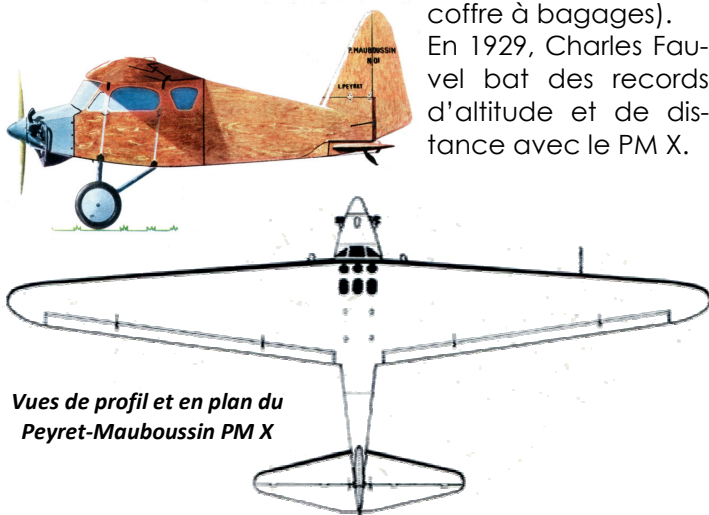
Pierre (Yves Georges) Mauboussin est né à Paris le 20 février 1900 dans la célèbre famille de joailliers.

Il se tourne vers l'aviation et crée un bureau d'études pour les Ets Fouga qui souhaitent ajouter la construction aéronautique à leur branche ferroviaire.

Pierre Mauboussin conçoit le PM X avec Louis Peyret (créateur du planeur de Maneyrol). Le premier vol est réalisé le 7 décembre 1928 par Charles Fauvel.

Le PM X est un avion à aile haute grand allongement, conduite intérieure monoplace (un passager peut se glisser dans le coffre à bagages).

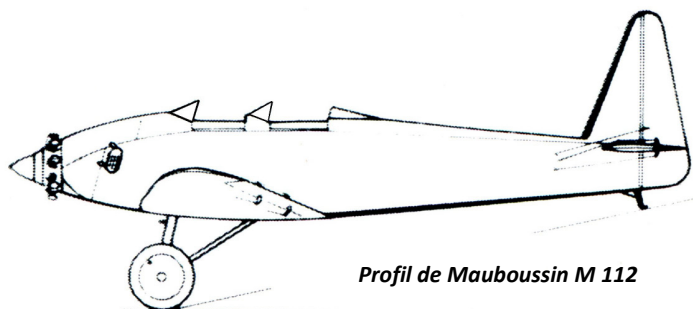
En 1929, Charles Fauvel bat des records d'altitude et de distance avec le PM X.



Vues de profil et en plan du
Peyret-Mauboussin PM X

Un dérivé, le Peyret-Mauboussin PM 11 n°02, est conservé à Espace Air Passion à Angers Marcé.

Au 2^e semestre 1931, le modèle M112 fait son premier vol, c'est le premier Mauboussin à porter le nom de « Corsaire ». Il a la même aile que le PM, mais en position basse. Plusieurs modèles en furent dérivés, désignés M 120 à M 129.



Profil de Mauboussin M 112

Les aviatrices Hélène Boucher et Maryse Hilz s'illus-

trèrent sur des « Corsaire » en battant des records d'altitude.

En 1937, le M 120-37 devenu M 123 est produit par les Ets Fouga à raison de 6 exemplaires par mois.

A partir de 1941, Pierre Mauboussin s'associe avec Robert Castello, une série de planeurs porteront les initiales CM. Puis ce fut la création du Fouga CM-170 « Magister »... Mais c'est une autre histoire.

Pierre Mauboussin décède le 21 août 1984 à Morte-fontaine (Oise).

Sources :

Aviation Magazine n°464 du 1^{er} avril 1967 au n°475 du 15 sept 1967 (consultables sur Gallica).

Planeurs et Avions de Christian Castello éditions Le Lézard ISBN 2-907384-91-0

LE MAUBOUSSIN « GALETTES ST MICHEL »

En 1954, Gilbert POLLONO acquiert son Mauboussin 123 à moteur Salmson 9Adr de 60 cv à réducteur. Cet avion, immatriculé F-BCEL, a été construit en 1946.



Mauboussin 123
Caractéristiques :
Envergure : 11,75 m
Longueur : 6,86 m
Poids à vide : 362 kg
Poids total : 620 kg
Vitesse max :
160 km/h
Autonomie : 550 km
Plafond : 4000 m
1er vol : 1937
65 exemplaires
construits

LES DOSSIERS D'AEROSCOPE-ATLANTIQUE



En 1958, il l'équipe d'un moteur Régnier 4JO de 75 cv, le transformant ainsi en Mauboussin 125 (le capot moteur mentionne 80 cv).

Gilbert Pollono le fait décorer aux couleurs des « Galettes St Michel » dont la biscuiterie était située à St Michel Chef-Chef non loin de Pornic.

Il fit du remorquage de banderole pour les GALETTES ST MICHEL, jusqu'à la destruction de l'appareil le 26/07/1959 à Moncoutant (deux Sèvres).

Le capot moteur latéral gauche, des ailerons, les vitrages et des volets ont aussi survécu à l'accident.

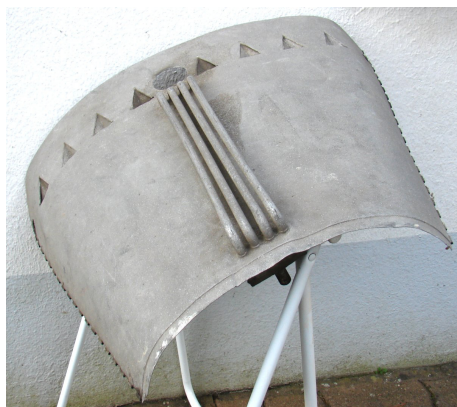


La charte graphique complexe de la biscuiterie a été scrupuleusement respectée sur le Mauboussin de Gilbert Pollono.



Ci-dessus, reproduction d'une carte postale retouchée. Le mention « tout au beurre » sur l'empennage semble avoir été rajoutée à la place de l'immatriculation F-BCEL

Il subsiste plusieurs pièces du Mauboussin. Le train d'atterrissage et le gouvernail de direction ont été utilisés sur le Mauboussin F-BBSK restauré en statique par l'association « les Aéroplanes ».



L'association Aéroscope-Atlantique conserve un capot supérieur de Mauboussin 123 à moteur Salmson ainsi qu'un pare brise bien déformé.

Gilbert Pollono (1916-2001) fut maire de Pornic de 1985 à 1993

LES MAUBOUSSIN DE SIMON GLOTIN

En 1956, Simon Glotin réalise son rêve vieux de 27 ans en achetant le Mauboussin 129/48 n°174 F-BCEP construit le 7 déc. 1951 par les Ets. Fouga-Aviation à Aire-sur-Adour.



Le carénage du moteur Minié donnait au Mauboussin une ligne magnifique. (juin 1956)

AEROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

124, rue de l'aviation 44340 BOUGUENAIS



Le capot du moteur Minié est conservé par Aéroscope-Atlantique. La cassette de l'hélice manque cependant.

En 1958, le moteur Minié rend l'âme. Il est remplacé par un Continental 65 cv (le moteur du Piper « Cub ») et du Jodel D-112). Une conduite intérieure est adaptée sur l'avion qui gagne en confort et performances ce qu'il perd en esthétique.



Le Mauboussin après modification en conduite intérieure et avec le nouveau moteur Continental A-65



Nouvelle livrée bleu clair et blanc

En 1959, Simon Glotin se crashe au décollage dans un meeting en campagne à la Chapelle-Heulin.



Simon Glotin rachète en 1960 la cellule d'occasion du « Corsaire » F-BCIT type 123/48 n°189. En y adaptant le moteur Continental survivant de l'accident. L'avion devient un type 123C qui est immatriculé F-PJKQ l'année suivante.



Le second Mauboussin de Simon Glotin reçut une décoration spectaculaire. Son propriétaire était représentant de qui déjà ?

En 1966, le Mauboussin est remplacé par un Jodel D-112 (F-PNUI) construit par son ami Edouard Hubert chez qui il laisse son « Corsaire ».



Le F-PJKQ dans le « musée » d'Edouard Hubert à... Notre-Dame-des-Landes, fin des années 70.

En 1983, il en fait don au Mapica de La Baule qui restaure l'appareil en statique. La décoration publicitaire n'est malheureusement pas conservée. En 2004, l'association l'échange contre le Nord 1101 Ramier n° 177 du Musée de l'Air et de l'Espace. Le Mauboussin dort désormais dans les réserves du Musée.

En 1981, Simon Glotin se souvenait : « Remarquable planeur, sa finesse permettait de jouer avec les ascendances et la dune du Pilat lui servait souvent de « pente », Très facile à poser (100 m à 60 km/h), cet avion n'avait pas de soute à bagages, et une brosse à dents enroulée dans un pyjama, faisait que le centrage devenait « arrière ». Aussi, sur le F-PJKQ, ai-je eu l'idée de bricoler un plancher, qui, au dessus du palonnier et de l'emplanture du manche, permettait de loger des bagages... à condition de ne pas avoir de gros genoux. »

aeroscope@orange.fr