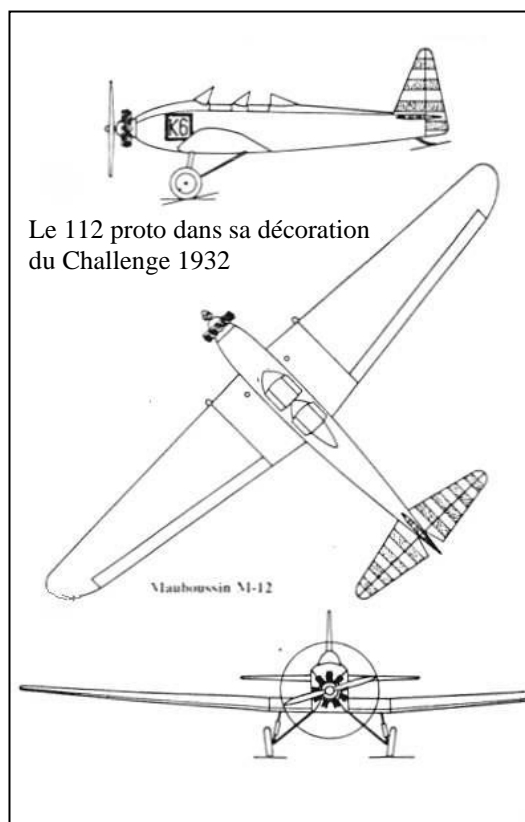


Mauboussin M-112, M-120..... JC

The M-120 in various marks was the unique Mauboussin design to be built in some numbers. The french government orders for the Aviation Populaire allowed a small batch (M-123) to be started in 1938, stopped only by the war imminence. The batch was completed with various engines, by Fouga, just after the liberation of south France. Eight or nine are still flying under the « Fox-Papa » homebuits rule.

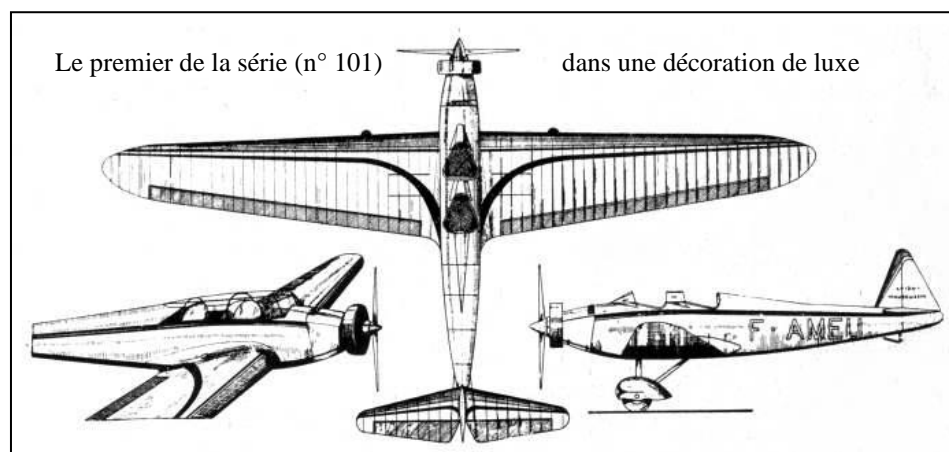
Malgré le prestige de ses raids, le M-11 ne trouva pas de clientèle. Le marché de l'avion en conduite intérieure était d'autant plus étroit qu'il était occupé par le Potez 36, réputé plus facile d'emploi. Pierre Mauboussin se tourna donc vers un avion à aile basse et postes ouverts, dans la ligne des petits Klemm et Messerschmitt qui avaient eu beaucoup de succès auprès des « vrais aviateurs ».



Le 112 proto dans sa décoration du Challenge 1932

Le nouveau modèle utilisait presque sans modifications les ailes et empennages du M-11, le gain de poids (17%) et de finesse apportant un plus substantiel à l'ensemble des performances.

Il n'est pas question ici de faire l'inventaire détaillé de toutes les versions du M-12. La nomenclature de Mauboussin a été au début assez erratique pour se stabiliser à un système à trois chiffres, M-120 à M-129 selon les moteurs, avec en plus parfois deux chiffres pour l'année de production, (120/32 par exemple). Mais un 112 peut devenir 120/34 par changement de moteur, un 120/32 devenir 120/34 par simple changement d'hélice, et un 121/35 devenir 122/34, ce qui semble remonter le temps !



Le prototype (PM XII, puis XII bis, puis M-112) fut baptisé Corsaire Minor. Il était propulsé par le Salmson de 45 ch. Après quelques dizaines d'heures de vol, il participa au Challenge Européen de Tourisme 1932 avec la marque K6. Il termina dernier des classés, mais seul de sa catégorie à avoir bouclé le parcours de plus de 7300 km. Ce type ne fut construit qu'à cinq exemplaires et fut suivi rapidement par le M-120 Corsaire à moteur de 60 ch

13 exemplaires) qui devint par diverses améliorations le 123. Ce dernier vit enfin une vraie série (65) grâce aux achats de l'Etat pour l'Aviation Populaire. Seule l'approche de la guerre interrompit cette série (11/38).

Sous une allure générale inchangée, le modèle avait subi de nombreuses transformations. On peut noter, entre autres, après un essai de vrille (02/08/1933) qui permit à Jacques Lecarme de s'initier aux joies du parachutisme, avancement du moteur, grands karmans et dérive agrandie, Pierre Mauboussin étant bien plus ouvert aux conseils des pilotes officiels que beaucoup de constructeurs de l'époque. Mais aussi simplification et renforcement de la cellule pour le 123. Les ailerons s'abaissant en volets laissèrent vite la place à de courts volets de courbures. On ne chômait au bureau d'étude, de nombreuses variantes (M-130 monoplace) et de nombreux moteurs furent envisagés (Train, Aster, Hirt, Régnier, Miniè), mais il fallut attendre la fin de la guerre pour voir des réalisations concrètes.