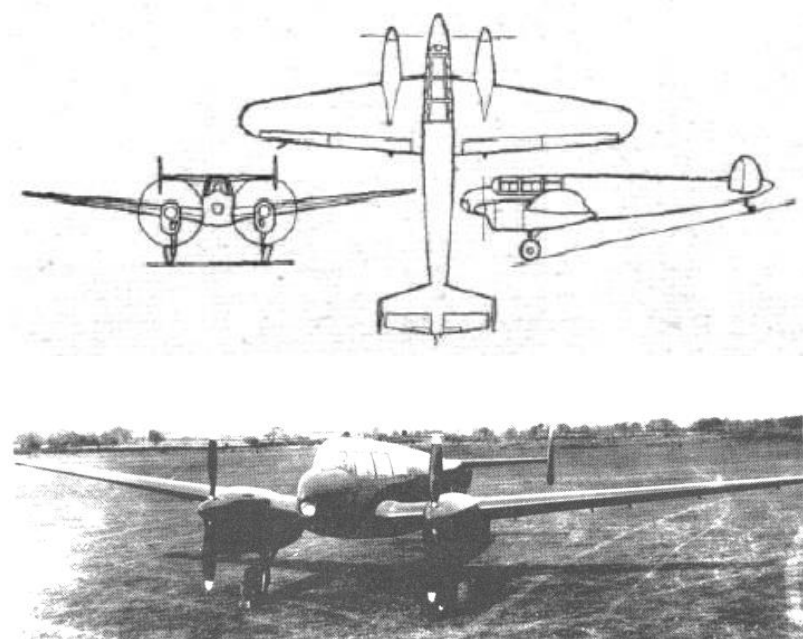


# Mauboussin M-202

## Le dernier monomoteur Mauboussin ou l'avion Frégoli JC



*Last single-seater designed by Mauboussin in 1939, the M-202 was a more simple version of the record breaking M-200. The plane is still in existence after a long career marked by more than ten decorations and disguises.*

En 1937 Pierre Mauboussin dessina deux avions (M-160 et M-190) destinés à l'école, qui ne furent pas retenus et restèrent au niveau du projet, ainsi que le bimoteur FM-260 qui en était dérivé. Un autre bimoteur, le M-300, fut étudié et commencé, mais les deux exemplaires ne volèrent qu'en 1948! Destinés à transporter 6 personnes, ils ressemblent plus à des avions de liaison militaires qu'à des avions de tourisme. On n'en connaît pas grand chose et c'est dommage car ils feraient d'assez jolis modèles électriques!

Le M-200 fut conçu à la même époque comme avion d'entraînement à la performance. Construit par Fouga, licencié de Mauboussin, il fit son premier vol en mars 1939. Les essais ne traînèrent pas puisque le 6 mai 1939 il établit un nouveau record de vitesse sur 100 km (274 km/h) et le lendemain le record sur 1000 km (255 km/h). D'autres records envisagés (2000 km) seront abandonnés à l'approche de la guerre, et l'avion, après avoir porté des marques allemandes, sera probablement détruit dans un bombardement.



*Le M-202 tout gris*

Un M-201 plus puissant ne sera pas achevé, par contre, le M-202 plus simple, envisagé dès le début, sera construit avec deux voilures destinées à en comparer les profils. Il ne différait extérieurement du M-200 que par des détails du capot de son moteur Régnier, un pare-brise plus simple et un dos entoilé. Après un premier vol retardé

par les circonstances (1941), des essais auront lieu à Aire sur l'Adour jusqu'à l'invasion de la Zone Sud par les Allemands. En 1944, il est "militarisé" par les FFI, pour très peu de temps, faute d'emploi. Vendu ensuite par les Domaines, il va connaître de nombreux propriétaires et des décorations plus nombreuses encore (une dizaine, sans compter



*Le M-202 tout gris aussi en 1948*

les variantes- voir quelques unes en page couleur). Ainsi que de nombreuses modifications, petites en général (détails de capot, antennes, carénages du train), sauf le passage à un Continental flat-four en 1974 (impossibilité d'entretenir le Régnier) déguisé en D-520 puis en chasseur italien, retour ensuite (1979) au moteur en ligne, un Hirt cette fois.

