

Mauboussin M-11 (ou PM-XI, ou PM-110 et 111)

After the record breaking PM-X, Louis Peyret built for Pierre Mauboussin the M-11, a true low powered touring plane. It was not successful in the 1930 European Touring Competition, but made a noteworthy trip to Madagascar, and later Paris-Saigon in ten days.

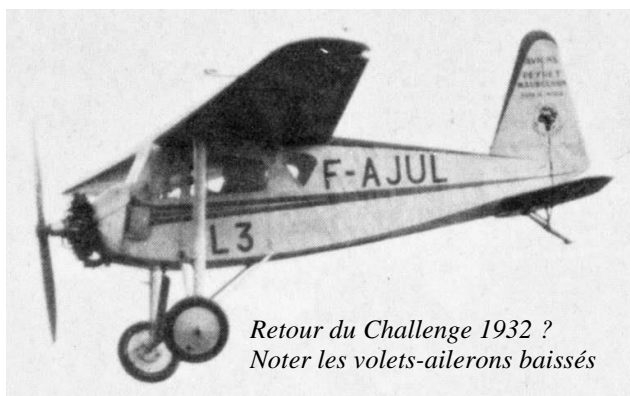
Si le PM-X était plutôt ce qu'on appelle maintenant un démonstrateur, le M-11 correspondait beaucoup plus à l'idée que se faisait Pierre Mauboussin de l'avion de tourisme idéal à petite puissance, avec sa cabine fermée, son train large (pas prévu d'origine), et son moteur Salmson, un des plus fiables et de fonctionnement le plus doux de l'époque grâce à ses neuf cylindres. La configuration aérodynamique du X était conservée, avec un retour aux ailerons à double articulation que Peyret appréciait tant.

Deux exemplaires furent réalisés en 1930 dans les ateliers de Louis Peyret à Suresnes. Le n° 2, destiné au constructeur, fut le premier à voler, aux mains de Fauvel, le 9 juillet, le certificat de vol étant obtenu le 17, juste à temps pour permettre la participation au Challenge Européen. Dans cette compétition qui accordait une part importante à la performance pure, et handicapé par un très mauvais temps, Fauvel dut abandonner à la suite d'un atterrissage en campagne. Il ne se classa pas très bien non plus au Tour de France Aérien 1931, sauf dans l'épreuve d'atterrissage-décollage, où il décolla en 50 m et atterrit en 25 m après passage d'un obstacle de 1 m !



Fauvel et De Permangle, probablement avant le départ du Challenge Européen 1930. Noter l'absence de décoration et la béquille courte, changée pour le raid.

personnalités venues l'accueillir se trouvait bien Louis Peyret, contrairement à plusieurs articles de journaux plaçant sa mort en février 31 (en réalité février 33). Il tint ensuite compagnie au M-12 pour le Challenge Européen 1932 avec la marque L3, mais pour des raisons inconnues, il ne prit pas le départ, comme trois autres Français.



*Retour du Challenge 1932 ?
Noter les volets-ailerons baissés*

dans les années 90 que le fuselage récupérable, ce qui nous permet de le voir en cours de restauration sur les Champs-Élysées en 1998. Une remise en état statique complète n'est pas à exclure, en effet les panneaux extérieurs des ailes sont presque les mêmes que ceux des M-120 à ailes basses dont il reste quelques exemplaires. **JC**

Une meilleure façon de montrer l'aptitude de l'avion, était de faire un raid. La seule modification fut, à la place du siège passager, le montage d'un réservoir supplémentaire portant l'autonomie à près de 1500 km. Lefèvre, célèbre alors par sa traversée de l'Atlantique et qui avait déjà effectué un grand voyage en Afrique, décolla d'Orly le 1^{er} décembre 1931 pour se poser à Tananarive dans la soirée du 14, après un voyage presque sans histoire. Il avait parcouru 10.930 km à la vitesse moyenne de 125 km/h. A part une fatigante maladie tropicale qui retarda le départ, et un petit incident vite réparé à Brazzaville, le retour se fit du 14 mai au 2 juin en passant par l'Afrique Française. Parmi les nombreuses

Après montage d'un Salmson plus puissant (45 ch) et de pneus ballons, Lefèvre, devenu le propriétaire, après un premier échec, conduisit le M-11 à Saïgon entre le 18 et le 28 décembre 1932. Après la participation à de nombreux meetings, et plusieurs propriétaires, le M-11 survécut à la guerre, mais sa structure légère était trop dégradée pour une remise en état de vol, un moment envisagée. Il ne restait

