

Notons cependant le 121P F-AMHS (Pobjoy Cataract 75 ch) qui devint 121/35 Corsaire Major dont un exemplaire (parfois désigné M-122) portait une cabine à pare-brise inversé et un train monojambe.



Hélène Boucher, après une bonne prestation aux Douze Heures d'Angers 1933 se fit prêter le M-120 de série n° 106 F-AMHU pour atteindre 5900 m le 02/08/1933. Deux ans plus tard, sur le M 122/34 à moteur Salmson 75 ch à compresseur (F-ANGL 121/35 modifié par changement de moteur), Marise Hiltz reprit ce record en atteignant 7338 m le 24/09/1935, rencontrant des températures de -30° dans son cockpit ouvert

A peine la zone sud libérée, Fouga termina une série en arrêt depuis quatre ans et sortit une cinquantaine de modèles de plusieurs types, des

123 et surtout des M-129 à moteur Minié dont certains servirent au Régiment Z des FFI d'avion d'observation autour des poches allemandes de l'Atlantique. On les retrouve ensuite à l'école d'Aulnat portant encore les bandes noires et blanches de l'aviation FFI. On en voit au moins 14 sur la photo ci-contre. En 1948, les derniers produits (ou transformés ?), les 129/48 possédaient un Minié prétendument amélioré.



Un M-129 tout neuf à sa sortie de l'usine Fouga

Il restait donc, un peu après la guerre d'assez nombreux Mauboussins en état de vol (dont quatre survivants seulement des années 30), le problème étant, comme toujours, celui des moteurs. Les Minié peu fiables laissèrent souvent la place à des Continental de 65 ch ou plus (123C) et des amateurs récupérèrent ce qu'ils pouvaient, revenant ainsi à des montages essayés ou envisagés avant guerre (M-125 et M-127 à moteur Régnier par exemple) comme le

fameux M-120 n° 87 « Galettes St Michel » F-BCEL, ou le Métalair F-BBHT puis F-PCNX à moteur Hirt.

Je ne sais pas combien sont encore en existence (Wikipedia en donnait 9 en 2005). Plus de 20 sont passés au registre F-P après la guerre, pour la plupart par simple changement du B en P, certains directement. Ils ont survécu plus ou moins longtemps, au gré de l'attrition et des changements de moteurs.

Le groupe de La Baule possède le 123C n° 189 F-PJKQ jaune à décoration rouge, appareil qui a été beaucoup photographié lorsqu'il servait d'avion publicitaire à Ducretet-Thomson dont le propriétaire Simon Glotin était représentant.

L'Association Castel-Mauboussin (à Cuers ou Cessieu ?) possède le M-123C (Continental 90 ch) n° 179 F-PCEK remis dans une décoration proche des avions FFI (mais il me semble que les bandes de fuselage devraient être noires et blanches).

Le 125 n°177 F-PCES « Ville de Romilly », très photographié, semble encore voler sur ce terrain.

Le n° 208 F-PBHC M-123 devenu 125 est certainement encore en bon état à Etrepagny

Le M-123C n° 183 F-PCIP vole encore à Montélimard. Il est équipé d'un Lycoming de 110 ch qui double presque la puissance d'origine.

