

# Mauboussin M-40 Hémiptère

Après avoir enfin réussi à sortir des modèles en série (même modeste par rapport aux autres avions de l'Aviation Populaire), Pierre Mauboussin ne pouvait échapper à la mode de l'époque: l'avion monospace à la portée de tous. Bien

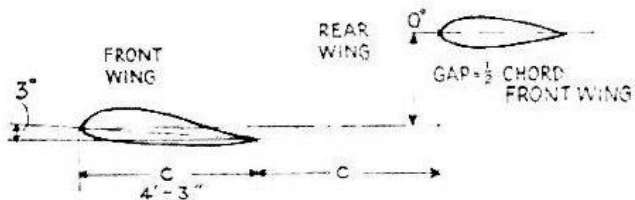
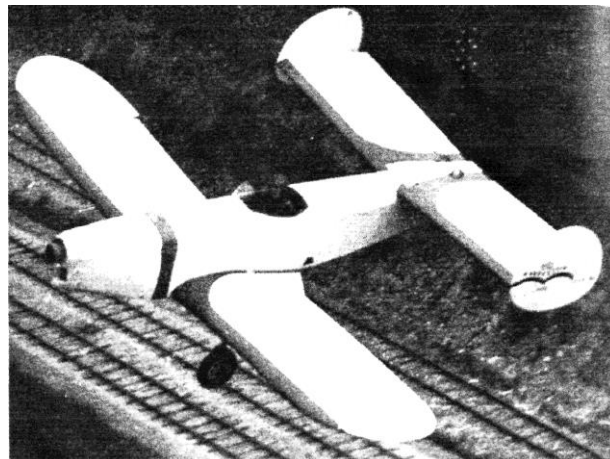
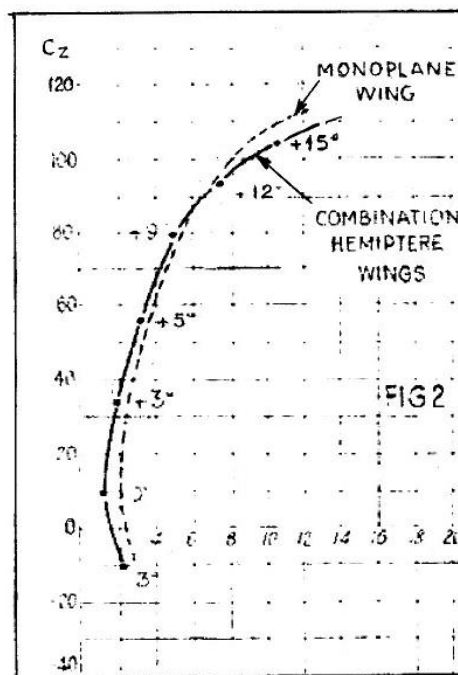
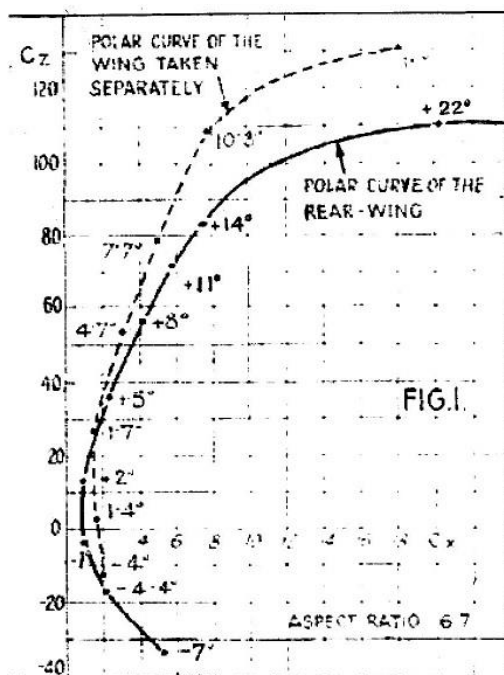


Diagram of wing arrangement in the "Hémiptère."

que Peyret soit disparu depuis plusieurs années, ce sont ses idées, remontant aux premiers vols de

Blériot, qui furent reprises par le tout nouveau bureau d'étude Mauboussin. Une étude complète fut menée à la

soufflerie Eiffel. On peut voir sur la polaire (extraite de Flight) que si le rendement est légèrement inférieur à celui d'une aile seule, la courbe est plus plate aux grands angles, jusqu'à 22°, ce qui peut faire espérer une absence presque totale de décrochage. Les gouvernes avant et arrière assuraient le gauchissement par action conjointe, et le tangage par action en opposition. L'aile arrière ne décrochant pas, ses gouvernes étaient



toujours efficaces. Les gouvernes de direction se braquaient uniquement vers l'extérieur et pouvaient faire office d'aérofreins par braquage simultané.

Dans une lettre à Mr Maurice Bayet, directeur du MRA, à l'occasion de la publication du plan Cacahuète (n° 429-07/74), Pierre Mauboussin indique que le centrage est plus en arrière que sur un avion conventionnel (35 à 38 %). On remarquera que c'est quand même beaucoup plus avant que les valeurs conseillées par certaines publications sur les avions tandem. En effet les deux ailes ont des profils et des calages différents : profil Peyret genre autostable à l'avant et symétrique à l'arrière (voir croquis).

