

MB.150 à MB.157

Une famille de chasseurs

Les premiers chasseurs conçus par Marcel Dassault sont destinés au rééquipement accéléré des unités de chasse françaises.

Par l'équipe du projet MB.152

La famille de chasseurs à laquelle appartient le MB.152 est la réponse de la Société anonyme des Avions Marcel Bloch au programme C-1 (chasseur monoplace) lancé par le ministère de l'Air en juillet 1934 afin de rééquiper ses escadrilles de matériels modernes.

Le MB.150, premier avion de la famille, est modifié trois fois avant de prendre sa forme définitive en novembre 1935. Étudié à l'usine des Avions Marcel Bloch de Courbevoie, le MB.150-01 est un monoplan cantilever entièrement métallique à aile basse doté d'un moteur en étoile Gnome et Rhône 14N. D'allure moderne grâce à son train principal escamotable (roue de queue fixe) et

son poste de pilotage fermé, l'appareil effectue son premier vol le 4 mai 1937, à Villacoublay, piloté par André Curvale.

Au début de 1938, le MB.150 est retenu en même temps que le Morane-Saulnier MS 406.

Le MB.151, premier à équiper les escadrilles

La première version du chasseur qui équipe les escadrilles est le MB.151. Il est développé à partir du début de 1938 et effectue son premier vol le 18 août de la même année à Villacoublay aux mains de Rodolphe Blanc. Sa mise en production est lancée rapidement afin d'accélérer le rééquipement des unités de chasse

françaises, même s'il n'est pas encore totalement mis au point. Les problèmes de refroidissement moteur sont réglés avec le MB.152 équipé d'une version plus puissante du 14N et d'un capot moteur de type Naca.

Livrée sans moteur à Courbevoie par la SNCASO, la cellule n° 433 est achevée comme MB.152-01 après avoir reçu un moteur Gnome et Rhône 14N-21 de 1030 ch. Cet appareil effectue son premier vol à Villacoublay le 15 décembre 1938, piloté par Rodolphe Blanc.

Après un passage à Courbevoie, le prototype reprend ses essais en janvier 1939 avec un Gnome et Rhône 14N-25 de 1080 ch. Comme pour le MB.151, ce prototype rencontre des problèmes de surchauffe,

limitant la vitesse maximale aux alentours de 470 km/h et, courant 1939, diverses combinaisons d'hélices et de capots moteurs sont testées, ces derniers ayant une prise d'air variant de 750 à 1000 mm. Pour éviter de nouveaux retards de livraison, ce dernier diamètre est finalement retenu et une prise d'air supplémentaire est ajoutée pour refroidir la partie arrière du moteur. Cette dernière donnant satisfaction, elle est montée rétroactivement sur les appareils en service comme sur les appareils équipés du moteur 14N-35, monté sur les MB.152 dès qu'il est disponible. Le prototype est mis au standard de série, rebaptisé MB.152 n° 433 et livré le 15 mai 1940 à l'armée de l'Air.

La SNCASO se voit confier la production du MB.150 et de ses dérivés, MB.151 et MB.152. Elle connaît de nombreux déboires et les premiers avions de série sont livrés incomplets aux escadrilles. L'emploi de ces appareils pour les opérations militaires est retardé.

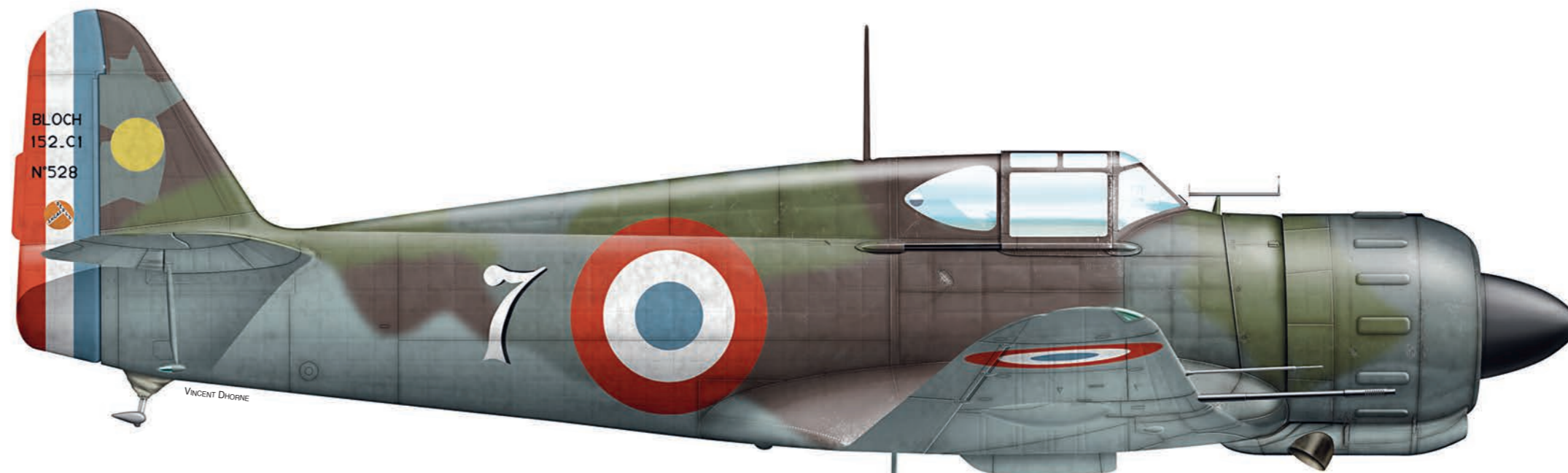
Le robuste MB.152

Au 1^{er} septembre 1939, deux jours avant l'entrée en guerre de la France, seule la première escadrille du Groupe de chasse GC I/1 a commencé à voler sur MB.152.

Le MB.152 est un appareil très robuste, "encaissant" bien mieux que les autres types en service. Il consti-

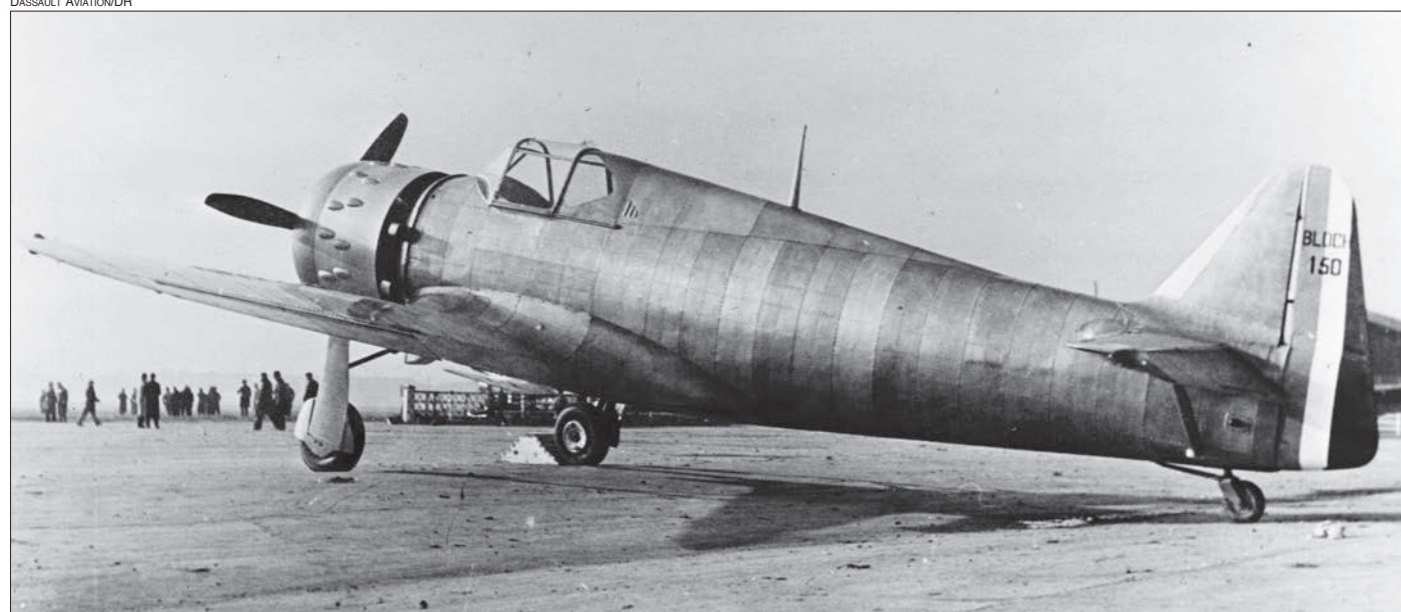
tue, selon ses utilisateurs, une plateforme de tir très stable et atteint rapidement de hautes vitesses en piqué. Le manque de puissance de son moteur impose, aux opérationnels, un choix optimisé de missions. Au moment de la déclaration de guerre, 249 MB.151 et 152 sont sortis des chaînes de montage.

Le 10 mai 1940, 140 MB.151 et 363 MB.152 ont été pris en compte par l'armée de l'Air et 16 MB.151 ont été attribués à l'Aéronavale. Sur les 25 MB.151 commandés par l'armée de l'Air royale grecque en décembre 1939, seuls neuf sont livrés. 44 MB.155 sont produits en série et neuf appareils utilisés au front. Les versions MB.153 (1939) et MB.157 (1942) restent à l'état de prototype. ■

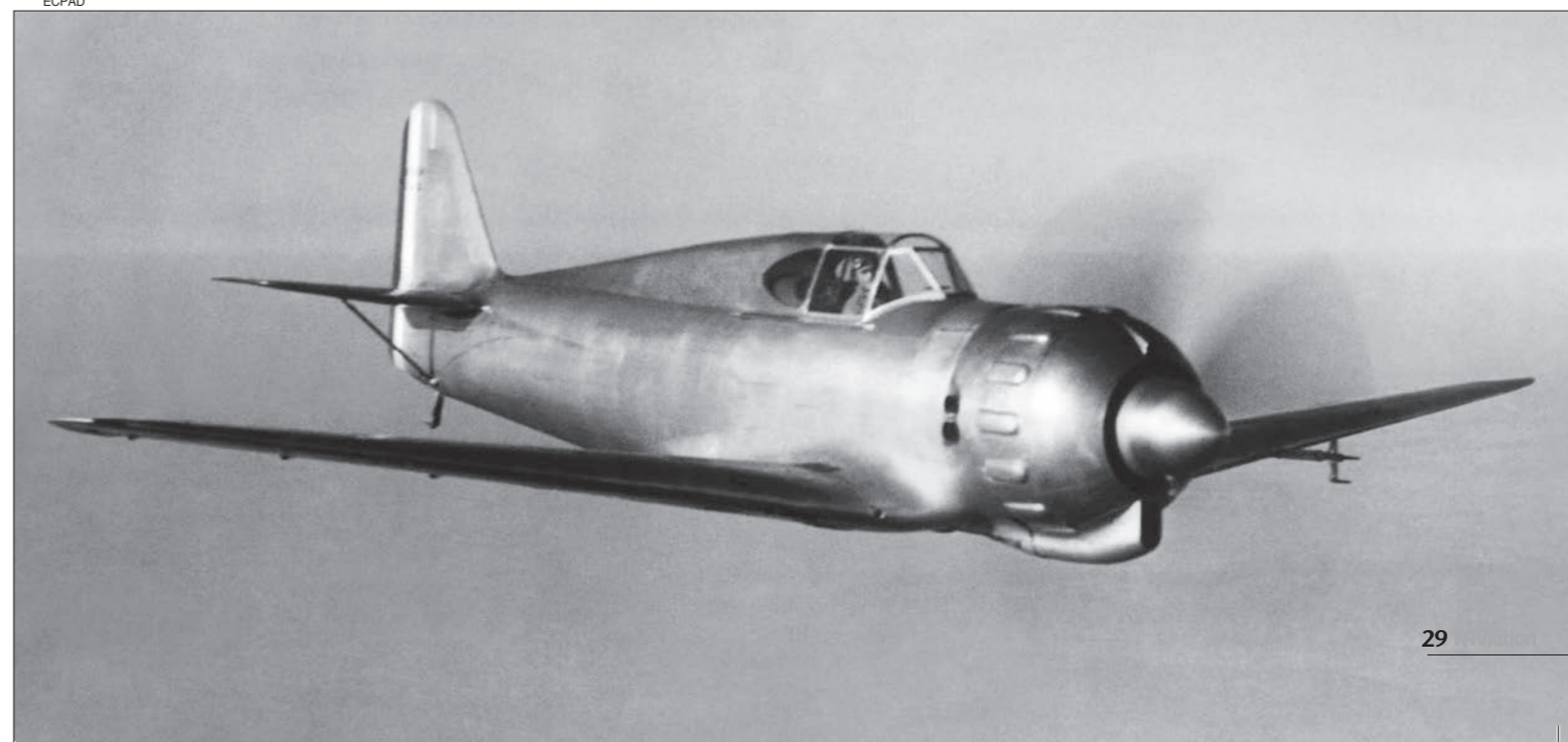


Bloch 152 n° 528 du s-lt Robert Thollon affecté au GC I/8 et qui remporta huit victoires, dont une contre un Messerschmitt Bf 109, entre le 10 mai et le 15 juin 1940. Ce palmarès fait de lui l'as des as du Bloch 152. À lui seul, le GC I/8, premier au palmarès des unités sur Bloch 152, remporta 44 victoires dont 36 confirmés.

Le prototype du MB.150 à Villacoublay en 1937.



ECPAD



Alignement de MB.152 de la 4^e Escadrille du Groupe de chasse II/8 aux couleurs de l'armée d'armistice, dont le MB.155 n° 14.



DR/COLL. FRANÇOIS HERBET

50 ans du Fana de l'aviation j'ai piloté le Bloch 152

Dans la rubrique "J'ai piloté" du Fana de l'Aviation n° 11, mai 1971, le pilote d'essais Jean Nollet présente le Bloch 152.



DR

Affecté en 1937 comme lieutenant au service technique de l'armement aérien, section du montage des armes sur avions C1 (chasseurs monoplaces), l'un des premiers dont j'eus à m'occuper fut le Bloch 150. Dès l'origine, cet appareil avait été conçu pour être fortement armé et son créateur avait

prévu de monter deux canons de 20 mm HS 9 construits par Hispano-Suiza sous licence Oerlikon. Malheureusement peu familiarisé avec cette arme, le constructeur, acceptant une inévitable bosse sur l'intrados d'une aile, voulut éviter la même bosse sur l'extrados de l'autre aile en fabriquant un chargeur symétrique pour le canon, ce qui n'eut pas l'accord des services techniques de l'armée.

Grâce au travail commun entre les ingénieurs de la société M. Bloch et les techniciens du service technique, les avions de la famille du Bloch 150 furent équipés de deux canons HS 404 (plus modernes et plus puissants que le HS 9) avec chargeurs de 60 cartouches et deux mitrailleuses MAC 34 avec chargeurs de 500 cartouches. Rappelons que le Morane 406, le plus répandu des avions de chasse de l'époque, ne disposait que d'un canon avec 60 cartouches et de deux mitrailleuses avec 300 cartouches. Le montage de ces armes dans les ailes ne donnait pas confiance au début aux pilotes, et je me souviens d'une certaine inquiétude manifestée par le pilote d'essais, M. Blanc, à Cazaux, lors du premier tir en vol. Pourtant, il n'y eut jamais d'incident en dehors des difficultés de tir dues au froid et au système pneumatique de commande des armes. À la déclaration de guerre, je fus détaché à l'Entrepôt de l'armée de l'Air 301 pour y diriger le montage de l'armement sur tous les avions neufs sortant de l'usine. Les avions Bloch 152 y arrivèrent avec des hélices "navettes" quadripales en bois ne servant qu'au convoyage

de l'usine à l'entrepôt. Dans un hangar était établie une chaîne de modifications : nouveau capot, montage de l'hélice métallique à pas variable Chauvière et, en dernier lieu, l'armement. L'ordre vint de Paris d'essayer tous les avions en tir en vol avant livraison aux unités, et c'est ainsi que j'ai piloté le Bloch 152 avec lequel, dès mars 1940, fut constituée une patrouille de défense du terrain de Châteaudun. Quatre appareils y furent affectés, les pilotes étant les convoyeurs de l'entrepôt assez peu entraînés au travail des patrouilles de chasse. Lors de la première rencontre avec les Heinkel 111 et Messerschmitt 110, le 12 mai 1940, un Heinkel fut abattu mais mon second, le Lt Beau, fut abattu à Ouzouer-le-Marché. Tout à fait par hasard, le 14 juin, au cours du repli de l'entrepôt de Châteaudun sur Cognac, un Dornier sortit d'un nuage sous le nez d'un Bloch 152 qui tira et l'abattit.

J'ai gardé un extraordinaire souvenir du Bloch 152.

L'avion ne présentait aucune difficulté ni au décollage ni à l'atterrissage grâce à son train très large. Le manche était gros, la manette des gaz aussi. On en avait plein les mains ! L'habitacle était spacieux et les vues remarquablement dégagées, sauf vers l'arrière. Les commandes étaient souples mais avec une certaine lourdeur. À vrai dire, le Bloch 152, rustique et lourd, faisait un peu "camion" par rapport aux Morane 406 ou Dewoitine 520. Il montait très bien et, lors d'une remise de gaz, la pression du dossier du siège donnait une agréable sensation de puissance. Il dépassait facilement les 10 000 m d'altitude en restant manœuvrable. En piqué, il surpassait nettement les Morane et les Curtiss de l'époque et nous avons vérifié que les "Hurricane" britanniques devaient s'incliner. Pourtant, il faut signaler un défaut : le 152, lors d'un piqué très accentué, "s'engageait" et le pilote devait donner du pied vigoureusement avant que l'appareil consente à obéir au manche.

En résumé, le Bloch 152 était un excellent chasseur à l'armement puissant, présentant de meilleures performances que le MS 406, virant plus serré et décrochant moins vite que le Dewoitine 520.

Les pilotes de la 5^e Escadre sur Curtiss, avec leurs mitrailleuses de 7,5, ont souvent regretté de ne pas disposer de l'armement du Bloch 152. Il est certain que ses successeurs, le 155 et plus tard le 157, auraient été de remarquables engins pouvant lutter, sans infériorité de performances, avec les appareils allemands contemporains.