

1939
1940

LE BLOCH 174

PAR C.-J. EHRENGARDT

Le 15 février 1938 vole le prototype du Bloch MB.170, conçu comme biplace d'assaut-bombardement (AB2) ou triplace d'armée (A3), c'est-à-dire d'observation. Cet appareil au fuselage monocoque, à double dérive et à aile basse à deux longerons est de construction entièrement métallique avec revêtement travaillant. Avec ses moteurs Gnome & Rhône 14 N 6/7 développant 970 ch à 4 500 m, on en attend une vitesse de pointe de 500 km/h. Malheureusement, les premiers tests montrent qu'il ne possède pas les qualités de vol nécessaires pour en faire un avion de combat. Après l'accident du n° 01, les essais reprennent avec le n° 02, un triplace de bombardement (B3) nettement amélioré. L'état-major de l'armée de l'Air ne cessant de changer ses priorités, le MB.170 est abandonné, tout comme le sont les dérivés envisagés, sauf un : le MB.174.

▲ Plusieurs MB.174, dont le n° 27 que l'on voit ici, ont porté un camouflage trois tons par bandes radiales. Cet appareil sera affecté au GR 1/52. (SHD/Air)

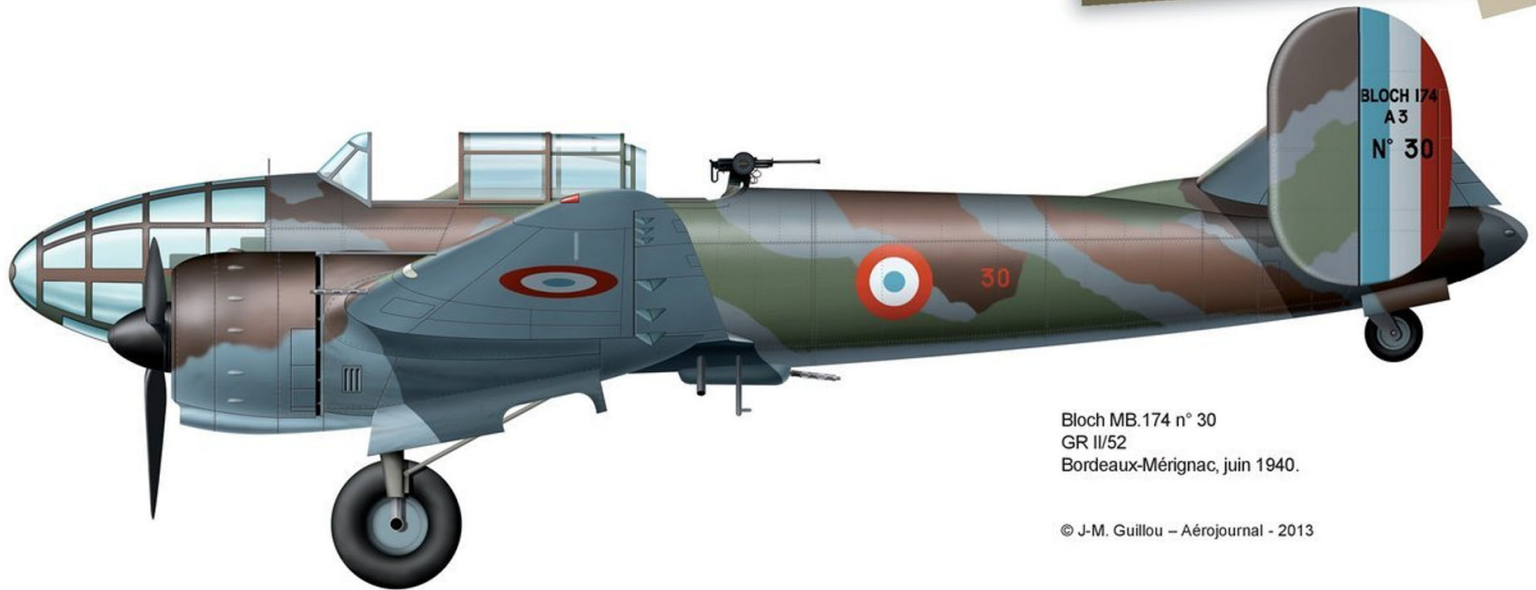
▼ Le MB.170-01 était pourvu d'un armement fixe non négligeable : deux canons de 20 mm dans le nez et deux mitrailleuses orientables en azimut dans les ailes. Il est accidenté le 17 mars 1938 et ne sera jamais réparé. (Collection Ph. Ricco)

LE MB.174

Après avoir projeté l'achat de 9 MB.170 AB2 (marché 1235/7), l'armée de l'Air a finalement jeté son dévolu sur cette version triplace destinée principalement à l'observation et la reconnaissance (A3). Si la voilure du MB.170-02 a été conservée, le fuselage a été considérablement remanié : le poste de pilotage, enfermé sous une longue verrière, a été reculé de plus d'un mètre, et la baignoire ventrale a été remplacée par une pointe vitrée à la manière de celle du Potez 63.11. Le prototype 01 s'envole de Villacoublay le 5 janvier 1939. Équipé de deux GR 14 N 20/21, il manifeste d'emblée d'excellentes caractéristiques de vol et des performances largement équivalentes à celles de ses homologues étrangers. Le 1^{er} février, la SNCASO (qui a repris les activités de Marcel Bloch après les nationalisations) reçoit un marché (n° 301/9) portant sur 50 MB.174 A3 de série (n° 7 à 50), 6 exemplaires de présérie ayant été commandés quelque temps plus tôt. Ils se distinguent tous par des plans verticaux allongés et des moteurs 14 N 48/49, munis de pipes d'échappement propulsives offrant un gain de vitesse de l'ordre de 20 km/h. Les hélices reçoivent une casserole, dont le diamètre devra être réduit en raison d'une surchauffe du moteur.

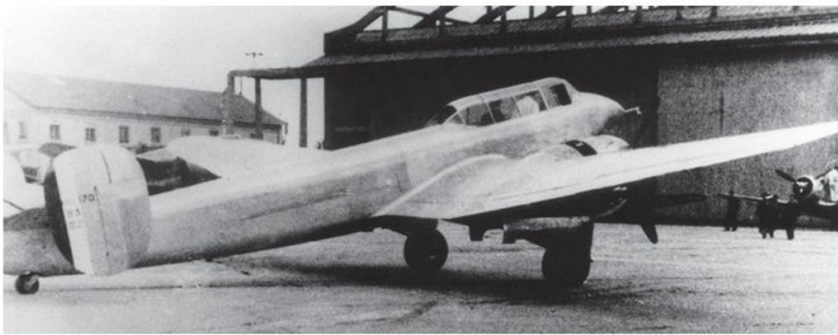
La production est répartie entre plusieurs sous-traitants : le fuselage et la section centrale de l'aile par la SNCASO à Bordeaux-Bègles, le fuselage arrière par les Entreprises industrielles charentaises à Aytré (filiale de la Pulmann Car Company), la voilure par la SNCASO à Nantes-Bouguenais, et l'empennage arrière par la SNCASO à Rochefort, l'assemblage final étant assuré par la SNCASO à Mérignac. Toutefois, les avions de présérie sont entièrement fabriqués et assemblés à Villacoublay, afin d'y être testés en vol le plus rapidement possible.





Bloch MB.174 n° 30
GR II/52
Bordeaux-Mérignac, juin 1940.

© J.-M. Guillou - Aérojournal - 2013



L'avion tête de série (n° 7) vole le 5 novembre 1939, soit avec cinq mois de retard sur les prévisions. Mais à cette époque troublée par les nombreux reports dus aux équipementiers, aux motoristes et même aux constructeurs, ce délai supplémentaire reste conforme à la « norme ». Bien que l'armée de l'Air ait réceptionné 20 exemplaires début février 1940, aucun n'a été affecté à une unité de première ligne, parce qu'ils sont tous renvoyés en usine pour modifications. Outre de quelques plaques de blindage destinées à protéger l'équipage, ils y sont dotés d'un armement modifié : trois mitrailleuses MAC 34 sont montées sous le ventre sur des affûts vibrants et tirant vers l'arrière (comme sur les Potez 63.11). Que comptait-on arroser à l'aveugle et d'une manière hautement aléatoire ? Le mystère reste entier. Par ailleurs, la MAC 34 du mitrailleur arrière est remplacée par un affût double. La production du MB.174 s'arrête après la livraison du 50^e exemplaire de série (n° 56), en mai 1940. L'état-major s'intéresse maintenant davantage aux versions de bombardement MB.175 et 176, développées parallèlement. Or, le MB.174 n'a manifestement pas été conçu pour ce rôle, jugé désormais hautement prioritaire, puisque son étroite soute ne peut emporter que huit bombes de 50 kg.

▲ Comme précisé sur le gouvernail, le MB.170-02 était prévu en version B3 (bombardement diurne triplace). Il différait légèrement du 01 par la disparition de la gondole ventrale et l'augmentation des surfaces vitrées sous le poste de pilotage. Il sera victime du changement d'orientation du Service technique de l'Aéronautique, qui lui préférera les MB.175 et 176 pour ce rôle. (Collection Ph. Ricco)

▼ Le MB.174 n° 1 se distingue par l'agrandissement des surfaces verticales, le recul du poste de pilotage et la présence d'une pointe avant entièrement vitrée. Le tube de pitot sera monté sur l'aile gauche sur la version de série. (SHD/Air)

à la mi-avril (première mission : 23 avril). Le GR II/36 du Cdt Poutier, alors basé à Azelot, perçoit les n° 36, 44 et 45 le 27 avril.

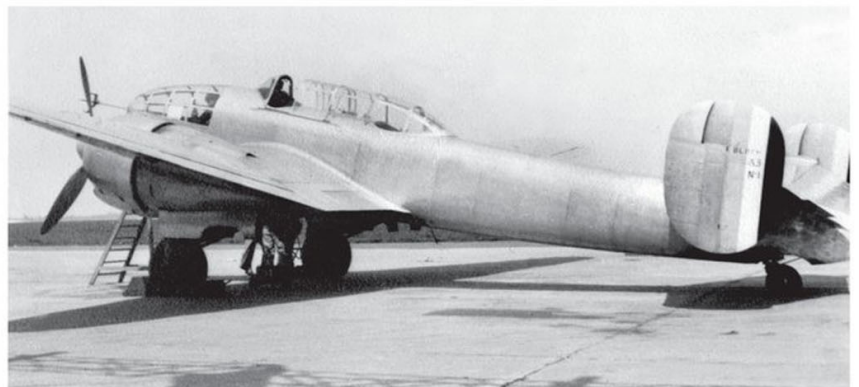
Les premières sorties montrent que l'avion n'est pas encore tout à fait au point, mais les équipages sont enthousiasmés par ses qualités exceptionnelles, tant au point de vue performances que maniabilité. Notamment, le 11 avril, un équipage du I/52 peut apprécier la belle vitesse de pointe du MB.174 qui lui permet de semer trois Bf 109 qui l'avaient pris en chasse. Malheureusement, on ne gagne pas à tous les coups à ce petit jeu mortel, et, neuf jours plus tard, un autre équipage de ce groupe se fait coiffer par des chasseurs allemands (5./JG 51), alors qu'il se croyait en sécurité au-dessus de ses lignes ; les trois membres de l'équipage sont tués.

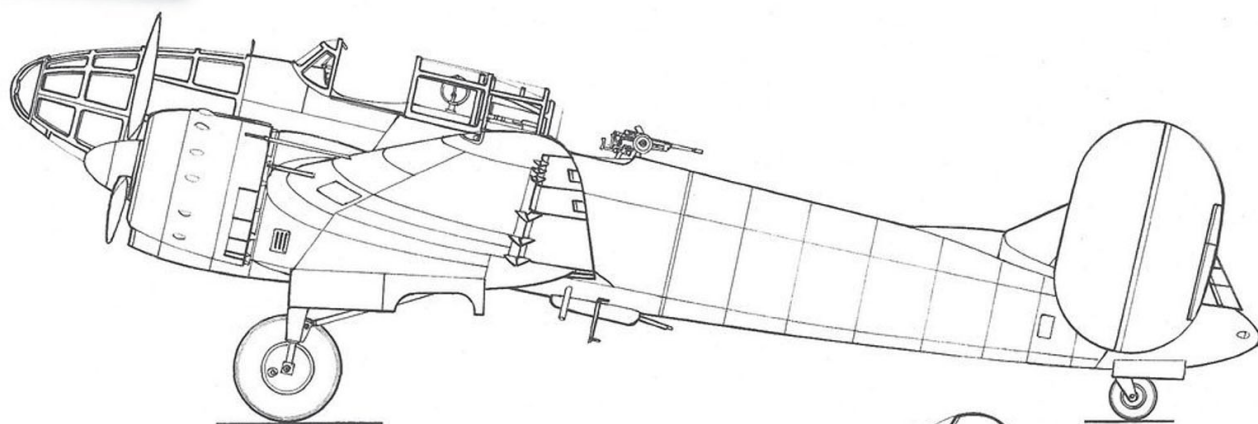
Le 10 mai 1940, seuls 17 MB.174 se trouvent en première ligne : 2 au I/33, 4 au II/33, 6 au II/36 et 5 au I/52. Les livraisons effectuées pendant la campagne ne seront qu'un saupoudrage, et beaucoup d'avions seront pris en compte tardivement, juste à temps pour les convoyer de l'autre côté de la « grande Bleue ». Dans ces conditions, le Bloch 174 n'aura qu'une place marginale dans l'activité des groupes de reconnaissance, et l'essentiel des missions aura été assuré par les Potez ; seul le II/33 sera entièrement équipé en MB.174 mais en sous-effectifs. D'avril à juin 1940, la chasse allemande n'aura raison que de quatre MB.174 (deux au II/33 et deux au I/52), ce qui démontre les qualités remarquables de cet appareil, dont quelques-uns, malgré leurs mauvaises fréquentations, sont revenus à bon port sur un seul moteur et parfois avec des dégâts importants.

Trois autres groupes ont été choisis pour recevoir le Bloch, les I/36, II/52 et I/55, mais les appareils promis arriveront beaucoup trop tard pour être utilisés en opérations. Lors de la retraite vers l'Afrique du Nord, le n° 34 se pose à Minorque, où il est interné par les autorités espagnoles.

AU FRONT

Les premiers destinataires du MB.174 sont les groupes dits « de grande reconnaissance » (reconnaissance stratégique), alors équipés en Potez 63.11 et 637. Sous les ordres du Cdt Henri Alias, le II/33 est le premier à recevoir trois machines (n° 16, 18 et 21) sur son terrain d'Athies-sous-Laon, le 18 mars 1940, deux jours avant de déménager à Orconte. La première mission de guerre est entreprise par un certain Cne Antoine de Saint-Exupéry, le 29 du mois. Le GR I/52 à Auzainvilliers (LtCol. de Vitrolles) touche 3 machines le 31 mars. Le I/33 du Cdt Martial Valin se trouve à Dôle-Tavaux, quand il perçoit les n° 41 et 48,





Bloch 174

Type

Triplace d'armée (catégorie A3).

Moteurs

Deux Gnome-Rhône 14 N 48/49 à 14 cylindres en étoile refroidis par air, développant 1 150 ch au décollage.

Dimensions

Envergure : 17,92 m

Longueur : 12,23 m

Hauteur : 3,55 m

Surface alaire : 38 m².

Poids

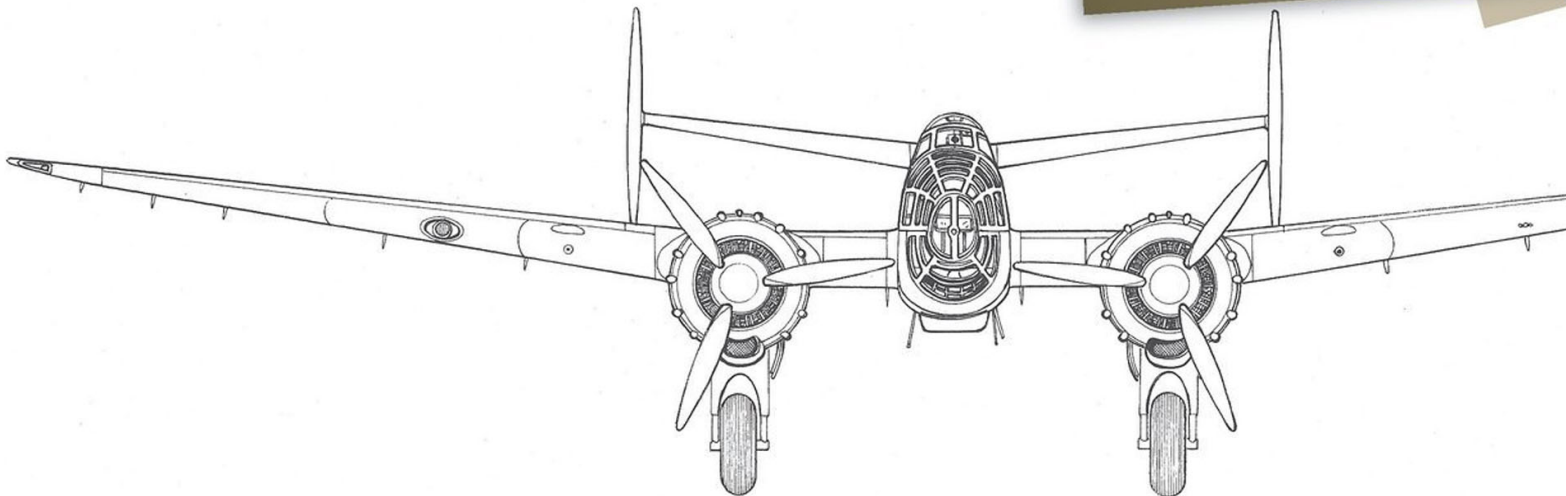
À vide : 5 600 kg

En ordre de vol : 7 160 kg.

Armement

Offensif : 8 bombes de 50 kg ou 32 bombes de 10 kg en soute ventrale ;

Défensif : 2 mitrailleuses fixes MAC 34 de 7,5 mm dans les ailes (500 cpa), 2 MAC 34 (8 x camemberts de 100 coups) sur affût mobile SAMM AB68 dans l'habitacle arrière et trois MAC 34 (500 cpa) sur affûts vibrants sous le fuselage tirant vers l'arrière et vers le bas.



Performances

Vitesse maximale : 400 km/h au niveau de la mer ; 460 km/h à 4 000 m

Vitesse de croisière économique : 400 km/h à 4 000 m

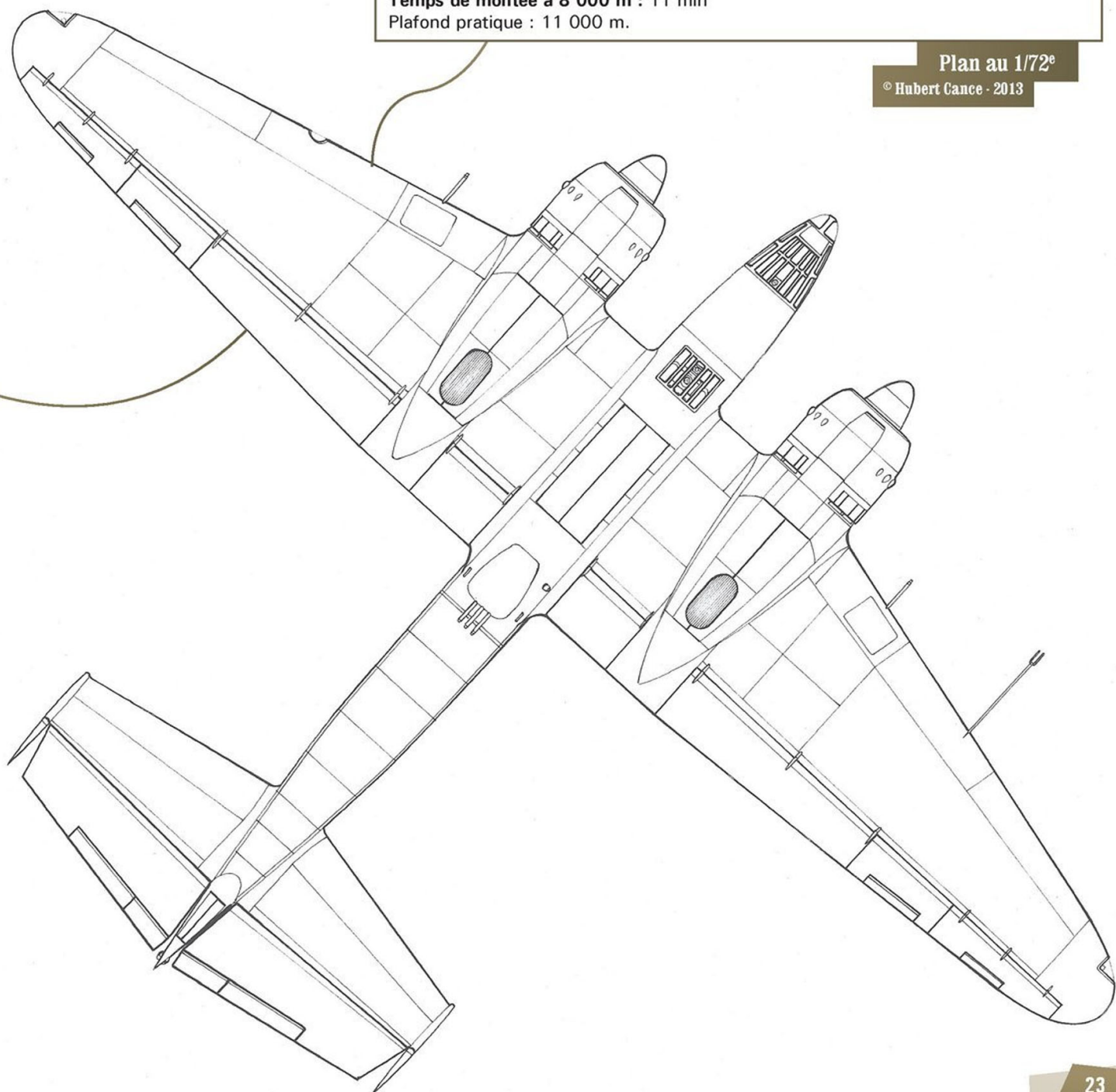
Distance franchissable maximale (avec une charge de bombes de 400 kg) : 1 650 km

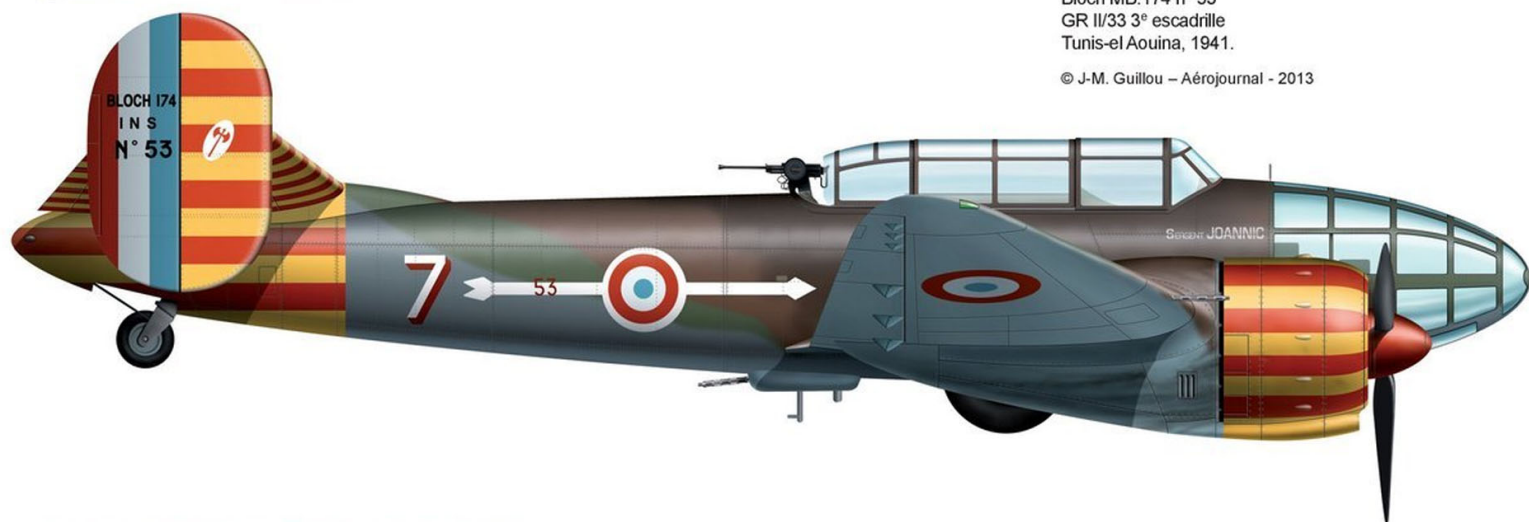
Temps de montée à 8 000 m : 11 min

Plafond pratique : 11 000 m.

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2013





Bloch MB.174 n° 53
GR II/33 3^e escadrille
Tunis-el Aouina, 1941.

© J-M. Guillou – Aérojournal - 2013

VICHY, LA SUITE ET LA FIN

Après l'armistice de juin 1940, seul le II/33, basé à Alger-Maison Blanche (puis à Tunis-el Aouina, le 1^{er} septembre), est autorisé par les commissions d'armistice à conserver ses MB.174. Le II/52 est également maintenu en activité à Oran-La Sénia, mais sur MB.175, et les deux groupes échangent les avions qui ne les concernent pas.

En dehors d'un accès de fièvre lors des attaques de l'aviation française contre Gibraltar en juillet 1940, la vie de ces deux unités sera plutôt

calme jusqu'à l'arrivée des troupes anglo-américaines en Afrique du Nord (opération « Torch »). Il est toutefois à noter que la plupart des appareils du II/33 ont reçu un râtelier permettant d'accueillir une bombe de 250 kg, voire de 500 kg, à partir du mois d'avril 1941, les équipages s'entraînant au bombardement en semi-piqué au nez et à la barbe des commissions d'armistice. Fin octobre, 19 MB.174 sont recensés en Afrique du Nord, dont 13 affectés au II/33 en Tunisie.

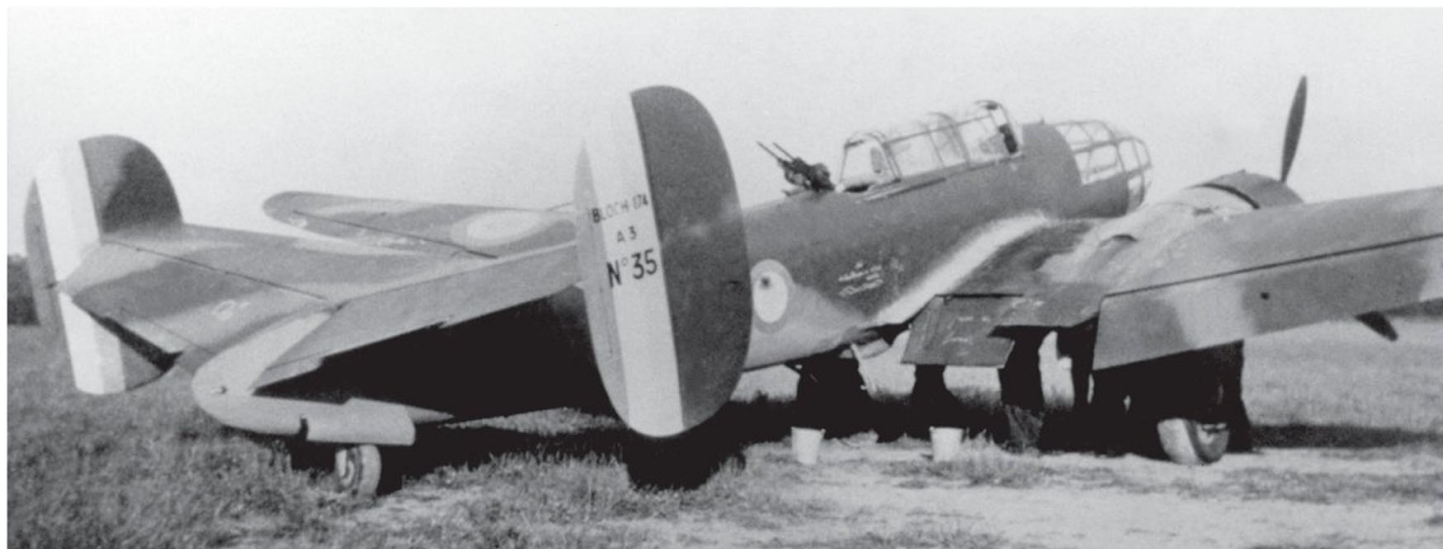
Le GR II/33 n'est pas directement concerné par les débarquements alliés, qui se déroulent plus à l'ouest, mais il l'est par l'arrivée rapide des premières unités de la Luftwaffe, qui ne tardent pas à le déloger de sa base. D'abord replié à Djedeïda, le groupe fuit vers l'Algérie, finissant sa retraite à Laghouat, le 6 janvier 1943, où il se retrouve *de facto* dans le giron des Alliés avec ses 8 derniers MB.174 en état.

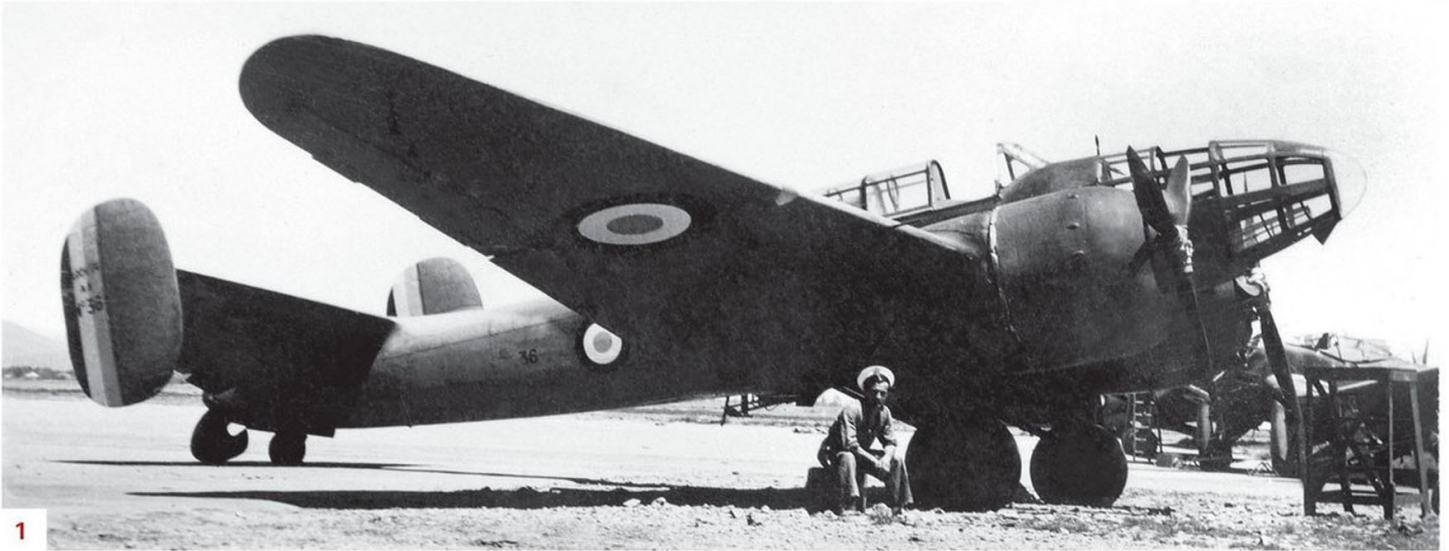
Conformément aux souhaits des Américains, qui manquent désespérément d'avions de reconnaissance,



◀ Le n° 31 est l'un des premiers affectés en première ligne, confié au GR I/52 le 31 mars. Il est descendu par le *Hauptmann* Horst Tietzen de la 5/JG 51 au retour d'une mission sur la Sarre, le 20 avril ; tout l'équipage du S/Lt Jules Février est tué. Sur cette photo prise avant une mission – et probablement même avant celle fatale du 20 avril – sur le terrain d'Auzainvilliers, on note qu'il n'était armé que d'une unique mitrailleuse à l'arrière. (SHD/Air)

▼ Le n° 35 du GR I/52 après une mauvaise rencontre avec des prédateurs aux croix noires, le 19 mai. Le sergent-chef Cugnet rentrera dans un appareil criblé de balles, chacun des 32 impacts étant détourné et parfois commenté ! (Collection J-J. Petit)





1



2



3



4

le 2/33 (nouvelle appellation standardisée des Forces aériennes françaises) envoie un détachement de six MB.174 à Biskra, le 9 mars, pour prendre une part active à la campagne de Tunisie. Le 12 mars, trois d'entre eux profitent d'une sortie sur Gafsa pour balancer leurs bombes ! Le détachement revient à Laghouat le 29 mars, et, le lendemain, le groupe reçoit ses premiers Lockheed F-4. Les Bloch survivants sont alors transférés au GT 1/15, qui s'en sert surtout pour le remorquage de cibles au profit des écoles de Kasba-Tadla et de Meknès. Au moins sept y ont été recensés, mais on ne sait pas trop ce qu'ils sont devenus.

Il reste dix appareils dans les dépôts de stockage en métropole, quand les Allemands envahissent la zone libre en novembre 1942. En raison du faible nombre de rechanges disponibles et de l'absence de leurs moteurs, ils sont envoyés à la ferraille.

En 1944, le n° 20, un ancien du 2/33, est remonté en France métropolitaine pour être inclus dans les effectifs du GB 1/34 *Béarn*, avant d'être transféré au GR 3/33 *Périgord*, le 12 décembre 1944. Il a probablement peu volé, voire pas du tout, puisqu'il est signalé réformé dès le 15 janvier 1945. C'est sans doute le dernier représentant de cet avion de reconnaissance, typique des réalisations françaises au tournant de l'année 1940 : à la fois élégant et très performant. ■

1 Le n° 36, récupéré par le GR II/36, tombe en panne à Hyères au moment de l'exode vers l'Afrique du Nord. Il y sera stocké sur place et fera partie du lot de MB.174 trouvés par les Allemands en zone libre en novembre 1942. (SHD/Air)

2 Ayant récupéré le n° 55 auprès du GR I/35, le I/55 lui fait traverser la Méditerranée en compagnie de deux autres MB.174, deux MB.175 et même le MB.176... sans compter sept LeO 451 et ses quatre derniers Potez 63.11 ! Après la dissolution du groupe, il est affecté au II/33, qui le cédera en 1943 au GT 1/15 *Touraine*. On note l'inscription INS sur le gouvernail, signifiant que l'appareil était réservé à l'instruction – ce qui ne l'empêche pas d'être complètement armé. (SHD/Air)

3 Le n° 20, récupéré par la 1^{re} escadrille du II/33 après l'armistice, à Tunis-el Aouina, fin 1940. On distingue la fameuse « hache d'A. Bordage » à l'intérieur du disque bleu de la cocarde, ainsi que le nom commémoratif LIEUTENANT GEOFFROY sur le nez, en souvenir d'un observateur du groupe tué au combat, le 5 novembre 1939. (Collection de l'auteur)

4 Le n° 52 à Sidi-Ahmed, revêtu des bandes jaunes et rouges de l'aviation de l'armistice. Il porte la mouette de la 2^e escadrille du GR II/33 (après l'armistice, les escadrilles ont été renumérotées 1 et 2). (SHD/Air)