



▼ Le MB.175 n° 109 récupéré par le GT I/15 peu après les débarquements alliés en Afrique du Nord. Il porte encore les marques de l'armée de l'Air de l'armistice, tout comme le Potez 540 au second plan ; celles-ci ne semblent pas avoir définitivement disparu avant la fin de l'année 1942. L'appareil est totalement désarmé. (Collection de l'auteur)



LE BLOCH 175

PAR C-J. EHRENGARDT

Comme on l'a vu dans le précédent numéro, le Bloch 174, dédié à la reconnaissance (catégorie A3), n'est construit qu'à 50 exemplaires, parce que le STAé (Service technique de l'Aéronautique) a rapidement changé ses priorités au profit des versions de bombardement léger (catégorie B3) : MB.175 et MB.176.

LE MB.175 : UN MB.174 VERSION B3

Sentant le vent tourner peu après le premier vol du MB.174-01, l'équipe de Henri Deplante s'est rapidement attelée à en dériver une version de bombardement léger triplace. Le problème majeur auquel elle doit faire face, c'est que le MB.174 n'a été conçu que pour emporter une faible charge de bombes d'un poids maximal de 50 kg chacune. Il est bien évident que la version B3 devra être capable de porter des bombes de 100 et même de 200 kg, ce qui nécessite d'aménager la soute ventrale à cet effet. Or, celle-ci est coincée entre les deux longerons de la voilure et ne peut être modifiée sans toucher à la structure de l'avion. La solution consiste à concevoir une nouvelle section centrale de l'aile et à écarter les longerons de 20 ou 23 cm [1] supplémentaires — tout ceci amenant à porter la longueur du fuselage à 12,43 m (contre 12,20 ou 12,23 m pour le MB.174). La corde de l'aile centrale passe seulement de 3,06 m à 3,22 m (+ 16 cm) grâce au rétrécissement de la corde du bord d'attaque et de celle des volets de courbure ; par répercussion, la verrière subit un allongement identique (16 cm). Autres conséquences, les mitrailleuses d'aile sont décalées vers l'extérieur et la flèche du bord de fuite est légèrement plus accentuée ; la surface alaire augmente de 3,96 m² et l'envergure de 18 cm. Tous les autres éléments de l'avion sont communs à ceux du MB.174 — où l'on peut déjà reconnaître la patte du futur Marcel Dassault !

Déjà impressionné par les caractéristiques du MB.174, le STAé ne reste pas insensible à cette prouesse technique et commande d'emblée 820 exemplaires (marché 1979/39), baptisés MB.175, auxquels s'ajoutent rapidement 90 MB.175 A3 (marché 10310-DTI/2) et 525 MB.175 B3 (marché 10311-DTI/2), ainsi que 1072 MB.176 à moteurs Pratt & Whitney. Il semble néanmoins peu probable que 2507 MB.175/176 aient été commandés, comme l'indiquent certaines sources, et on peut penser qu'il y a eu panachage de ces deux versions dans les marchés officiels, qui n'ont vraisemblablement pas dépassé les 1137 exemplaires, y compris les prototypes. Pour les différencier des MB.174, les MB.175 seront numérotés à partir de 101 et les MB.176 à partir de 201 ; toutefois, vu l'ampleur des commandes, on se demande comment le STAé aurait évité la confusion par la suite. Malheureusement, cette question restera sans réponse en raison de la tournure des événements...

LE MB.176

Le MB.175-01 prend l'air en décembre 1939 et reproduit les mêmes caractéristiques de vol plaisantes du MB.174. Le type entre alors en production sans tarder.

La politique du STAé étant de proposer au moins deux motorisations pour la même cellule afin de pallier d'éventuelles ruptures de charge, le MB.176 se distingue par l'installation de Pratt & Whitney R-1830 SC-3 G Twin Wasp développant 1 050 ch au décollage (et 900 ch à 4 000 m). Le MB.176-01 est en fait un MB.174 de présérie remotorisé, mais il est bien entendu que la version de série sera identique au MB.175, propulseurs exceptés. Dans ces conditions, le prototype du MB.176 est achevé avant celui du MB.175 et vole le 24 septembre 1939. Confié au CEMA (Centre d'essais du matériel aérien) à Orléans-Bricy au tournant de l'hiver, il affiche des performances inférieures à celles du MB.175 en



raison de sa sous-motorisation (le MB.175 est équipé de deux GR 14 N 48/49 de 100 ch plus puissants) et du fait que, contrairement à l'habitude française, les deux moteurs tournent dans le même sens et produisent un couple qui s'oppose aux effets du décalage des dérives, conçues pour des moteurs tournant en sens contraire. Le MB.176-01 atteint péniblement 470 km/h à 4000 m, alors que le MB.175-01 est chronométré à 540 km/h ! Le STAé s'en satisfait néanmoins, préférant commander un avion moins performant que de peser sur les ressources limitées de Gnome-Rhône, dont la production doit aussi être répartie entre des types aussi indispensables à l'armée de l'Air que les Bloch 152, Amiot 351/354 et LeO 451.

EN PRODUCTION

Le MB.175 n° 101 vole le 27 mai 1940 et le MB.176 n° 201 vers la mi-avril. Vingt-trois MB.175 sont pris en compte avant l'armistice, et une dizaine d'autres sont prêts au moment où l'usine de Bordeaux est évacuée ; près de 200 autres se trouvent à divers stades de montage. On ne sait pas trop le nombre de MB.176 construits, au moins 6, peut-être 7 (en dehors du prototype), mais un seul (le n° 201) est livré à l'armée de l'Air et affecté à l'escadrille ministérielle de Villacoublay le 22 mai, tout comme le n° 01.

Ayant pris possession des usines de la SNCASO à Bordeaux, désormais confiées à Focke-Wulf, les Allemands, après expertise d'un MB.175 par leur centre d'essais de Rechlin, décident d'utiliser pour leurs propres besoins les quelque 200 appareils qu'ils y ont trouvés en arrivant et qui, bien entendu, n'ont pas été sabotés avant le départ des ouvriers ; ils seront achevés par ceux-ci. Les premiers sont livrés en octobre 1940 et le 56^e et dernier en juin 1941, car, entre-temps, le Reichsluftfahrtministerium (RLM) a donné l'ordre d'envoyer tous les groupes-moteurs, les capots et le câblage à Messerschmitt afin d'en équiper le Messerschmitt Me 323, version motorisée du planeur



▲ Le MB.176 n° 01 est en fait le MB.175 n° 205 remotorisé. (Collection Ph. Ricco)

► Le n° 120 pris en compte par le GAO 510 dans les derniers jours de la campagne de France. Cédé au GR II/52, il sera incendié par les Français à Oran-La Sénia le 9 novembre 1942. (Collection de l'auteur)

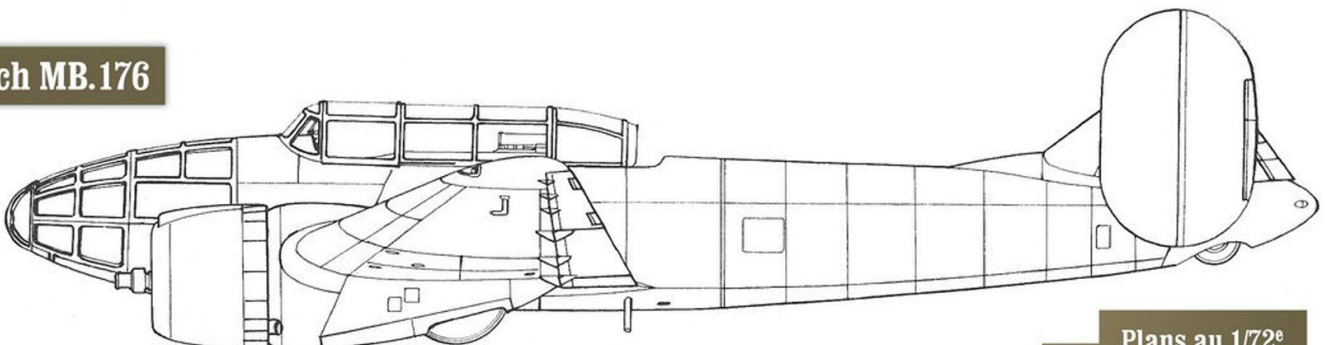
[1] Les cotes des MB.174 et MB.175 ne sont pas connues avec certitude.

gros-porteur Me 321. Les Bloch 175 de la Luftwaffe sont affectés aux FFS/C (*Fliegerführer-Schule* de catégorie C, plus de 2500 kg) ; ils n'ont probablement pas été utilisés très longtemps, sans doute en raison de l'absence de moteurs de rechange, car le dernier accident (n° 156) est répertorié au 1^{er} juillet 1942. Au moins un MB.176 portera les croix noires, le n° 203, cassé par un pilote de la *Fluglehrerschule der Luftwaffe* (formation d'instructeurs) à Brandenburg-Briest le 11 avril 1941 ; il s'agit sans doute d'un avion fini, mais non livré à cause de l'évacuation de l'usine (ni saboté non plus !).

Pendant ce temps, Focke-Wulf à Mérignac se retrouve avec environ 150 cellules sans moteur sur les bras, dont personne ne sait quoi faire. Cependant, sur l'impressionnante liste du butin amassé par les Allemands après juin

1940, figure un stock de moteurs en ligne Hispano-Suiza 12Y 31 qui ne présentent aucun intérêt pour la Luftwaffe ; et pour cause, ce moteur ne développe que 830 ch au décollage et 860 à 3500 m. L'idée de marier les deux vient alors aux ingénieurs de Focke-Wulf. Toutefois, ce groupe-moteur nécessite la conception d'un nouveau berceau et un rééquilibrage du cg. Le prototype du **MB.177** vole vers l'automne 1941 et s'avère décevant ; en raison de la trop faible puissance de ses propulseurs, l'avion plafonne à 470 km/h à son altitude de rétablissement. Les essais traînent jusqu'en mars 1942, quand le RLM décide de réquisitionner les ateliers de la SNCASO pour produire des Focke-Wulf Fw 189. Selon certaines sources, de 9 à 26 MB.177 auraient été construits, ce qui nous semble très douteux compte tenu des contraintes techniques, jusqu'à ce que les Allemands, dans leur grande magnanimité, offrent aux Français les cellules sans moteur et l'outillage qui va avec, charge à eux de convoier le tout jusqu'à l'usine SNCASO de Châteauroux-Déols (en zone libre). Or, cette affaire tombe à pic, puisque le gouvernement de Vichy a négocié un accord avec les Commissions d'armistice de l'Axe pour relancer la production du MB.175 afin de « moderniser » (surtout standardiser) les unités de combat de l'armée de l'Air et de l'Aéronautique navale.

Bloch MB.176



Plans au 1/72^e

© Hubert Cance - 2013



Les besoins sont estimés à 320 appareils. Doivent avoir été rééquipés au 1^{er} juillet 1943 les GB I/32 et II/32 (DB-7), GB I/51 (Bre 693), GR I/52 (Pz 63.11), Flottille 3F (M.167F) et 5F (Laté 298), puis, au 1^{er} juillet 1944, les ECN 1/13 et 3/13 (Pz 631), GR I/36 (Pz 63.11), GB I/54 (Bre 693), GB II/62 (M.167F), GB II/63 (M.167F), Flottille 2F (M.167F) et escadrille 4BR (Pz 63.11).

En fait, aucun MB.175 ne sortira de l'usine de Déols avant l'invasion de la zone libre (11 novembre 1942), pour la simple et bonne raison que quelqu'un a la brillante idée de vouloir transférer les cellules de Bordeaux à Châteauroux *par la voie des airs*. Or, lesdites cellules ont reçu un bâti-moteur pour accueillir un HS 12Y 31, dont il n'existe qu'une demi-douzaine d'exemplaires à Mérignac, juste de quoi motoriser trois machines. Qu'à cela ne tienne ! celles-ci sont alors convoyées jusque dans l'Indre, où elles sont dépouillées de leur groupe propulseur ; tandis que l'atelier change le bâti-moteur HS pour monter un berceau GR, les 12Y 31 sont renvoyés en Gironde par camion. La cadence de transfert entre Bordeaux et Châteauroux s'avère inférieure à trois avions par mois. De ce fait, seulement neuf MB.175 ont été transférés quand les Allemands pénètrent à Déols pour occuper la zone libre le 11 novembre 1942.

ULTIMES VERSIONS

Comme on l'a vu plus haut, le MB.175 doit donc se substituer à des bombardiers moyens (normal, c'est un B3), mais aussi à des bombardiers d'assaut, des hydravions-torpilleurs et même des chasseurs de nuit. Or, la SNCASO à Déols a planché sur la manière de pourvoir à ces rôles en développant deux variantes, baptisées **MB.175A** et

MB.175B (ou SO.175A et B). La première peut recevoir deux bombes de 500 kg en soute ou une torpille sur un râtelier externe. La seconde dispose d'une pointe avant opaque armée de quatre canons HS 404 de 20 mm et quatre mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm (qui s'ajoutent aux deux MAC 34 dans les ailes et aux deux autres dans le poste de tir arrière) ; transformé en biplace, le MB.175B doit recevoir deux moteurs HS 12Z à compresseur, développant 1 300 ch à 7 800 m (qui devait être le propulseur de la version **MB.178**, dont un prototype était en cours d'assemblage à Courbevoie avant l'arrivée des Allemands à Paris en juin 1940). Par ailleurs, Déols produit des râteliers externes permettant l'empot de bombes de 250 et 500 kg, qui sont expédiés en Afrique du Nord. Des freins de piqué sont également testés sur le MB.175 n° 102, qui vole le 18 novembre 1942, mais qui restera cloué au

▲ Le Bloch 175 n° 130 (VK+SZ) affecté à une FFS/C. (Collection Ph. Ricco)

▼ Le premier MB.177 (PG+IA) monté par Focke-Wulf à Bordeaux-Mérignac. (Collection Ph. Ricco)



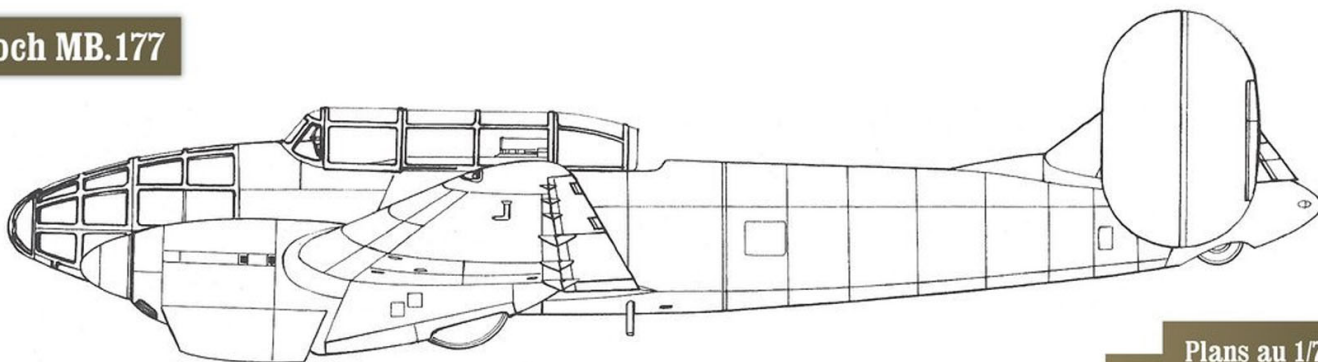
sol jusqu'à la Libération, après que l'aviation de l'armistice a été dissoute le 1^{er} décembre 1942.

Dès février 1941, l'Aéronautique navale s'intéresse au Bloch 175 comme possible plate-forme de lancement de torpille. L'avion possède, en effet, de bien meilleures performances et une plus grande stabilité que le Laté 298. En grand secret, car les Commissions d'armistice ont interdit ce genre d'expérimentation, le n° 103, emprunté au GR II/52, est équipé d'un berceau pour recevoir une torpille aéro. Les essais, qui se déroulent à Tafaraoui-Lartigue, semblent avoir été satisfaisants. Les débarquements alliés en Afrique du Nord mettent un terme à ce projet, le n° 103 faisant partie des victimes du mitraillage des terrains d'Oran.

EN OPÉRATIONS

La carrière du MB.175 pendant la campagne de France est vite retracée : les trois premiers (n° 101, 103 et 105) rejoignent le GR II/52 à Perpignan-La Salanque, le... 17 juin !

Bloch MB.177



Plans au 1/72^e

© Hubert Cance - 2013

► **Ci-contre, de haut en bas** : Le MB.175 n° 103, emprunté au GR II/52, est testé comme avion lance-torpilles à Tafaraoui dans le plus grand secret. Confiés à des spécialistes des torpilles aéro, comme les capitaines de corvette Jozan, Pirel et Suquet et le lieutenant de vaisseau Prévost, les essais s'étalent du 15 octobre 1941 au 4 juin 1942. Cet appareil sera détruit lors des débarquements alliés en Algérie. (Collection L. Morereau)

Ce Bloch 175, stationné sur un terrain d'Afrique du Nord à l'armistice, est censé être le n° 120 perçu par le GAO 510. (Collection J. Liron)

Le n° 111 de la 1^{re} escadrille du GR II/52 (« le Bougnat ») sera détruit lors du mitraillage du terrain de La Sénia le 8 novembre 1942. (SHD/Air)

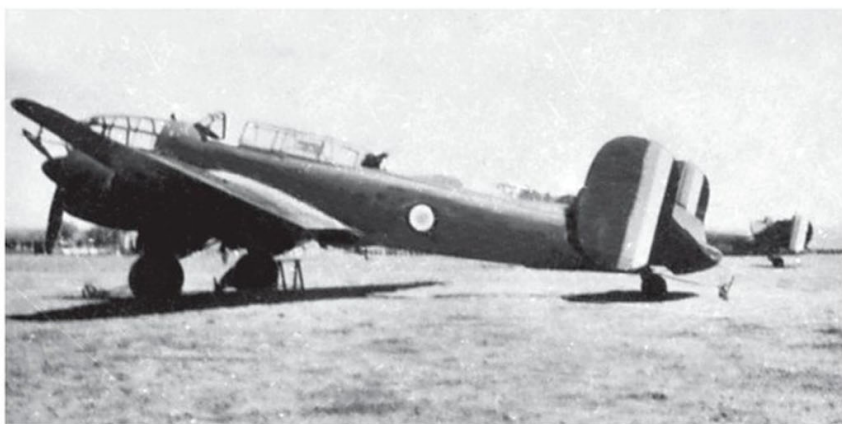
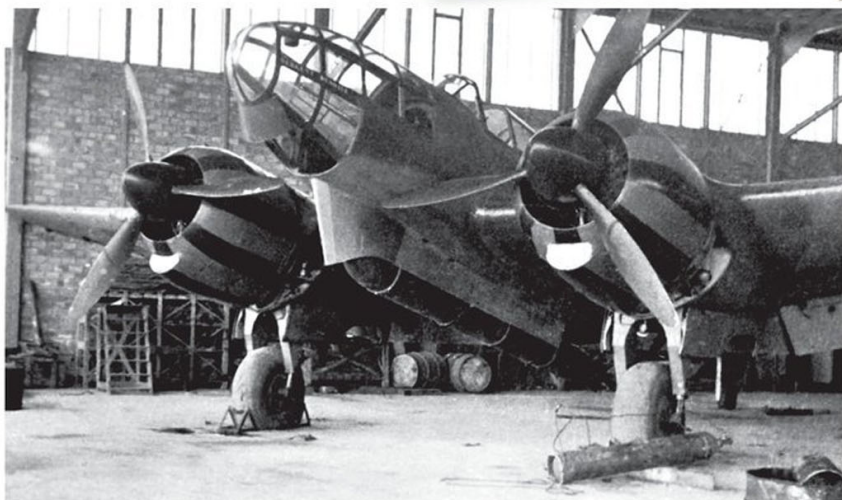
Ils sont suivis par deux autres (n° 112 et 114) qui se posent à Toulouse, tandis que les n° 106 et 110 gagnent directement La Salanque. Autant dire qu'aucune mission de guerre ne sera jamais effectuée, le groupe ayant l'ordre de gagner le plus vite possible l'Afrique du Nord. Lors du transfert vers Oran le 19 juin, le n° 101 s'écrase au décollage, faisant un tué. Le II/52 se retrouve à Oran-La Sénia avec 8 MB.175 (n° 103, 106, 109, 111, 112, 114, 115 et 117) et le MB.176 n° 01. Ses effectifs sont ultérieurement gonflés par l'incorporation des n° 104, 108, 110, 116, 118, 120 et 122, ce qui, en raison des accidents, maintiendra difficilement sa dotation théorique à 13 appareils en ligne.

Le MB.176 n° 201 est replié en Afrique du Nord par le GR I/55. Avant sa dissolution le 31 août 1940, ce groupe a perçu quelques MB.175, qui ont été remis au II/52.

Le 21 juin, le commandant Meyer-Jardin, à la tête du GAO 510, reçoit l'ordre de se rendre à Bordeaux pour évacuer deux MB.175. Il se présente à l'usine de la SNCASO le 22 et prend en compte le n° 120, qui est replié sur Pau avant de gagner l'Afrique du Nord. Meyer-Jardin revient le lendemain pour récupérer le second MB.175, mais c'est dimanche... et l'usine est fermée ! C'est la guerre à la française...

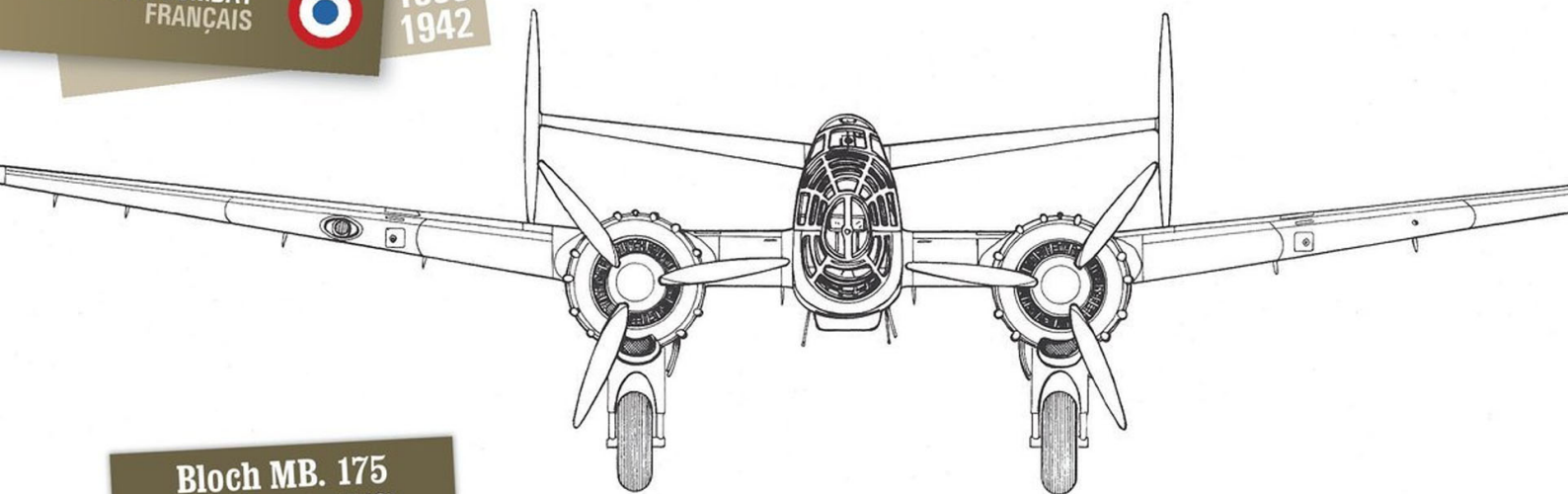
Le GR II/52 manifeste une certaine activité sous Vichy, participant activement à la surveillance de Gibraltar et de la flotte britannique dès le 5 juillet 1940. Un appareil égaré va se poser à Madrid le 19 septembre 1941. Le 8 novembre 1942, Oran-La Sénia est la cible de la Fleet Air Arm, qui détruit 8 MB.175 au sol, un neuvième (n° 109) étant endommagé au retour d'une mission. Le dernier, le n° 120, est accidenté le lendemain. Quand cessent les combats, le GR II/52 ne dispose plus d'un seul MB.175 en état de vol.

Le GT 1/15, reconstitué après novembre 1942, récupère un certain nombre de MB.174, ainsi que le MB.176 n° 01 et le MB.175 n° 109, remis en état, qui sont essentiellement utilisés pour le remorquage de cible. Le sort final de ces deux derniers reste encore inconnu, mais l'absence de rechanges laisse à penser que leur service a dû être rapidement abrégé.



▼ Le n° 104 de la 2^e escadrille du GR II/52 (« le Turcot ») sur une patte à Oran-La Sénia en 1941. (Collection J. Mutin)





Bloch MB. 175
(modèle juin 1940)

Type

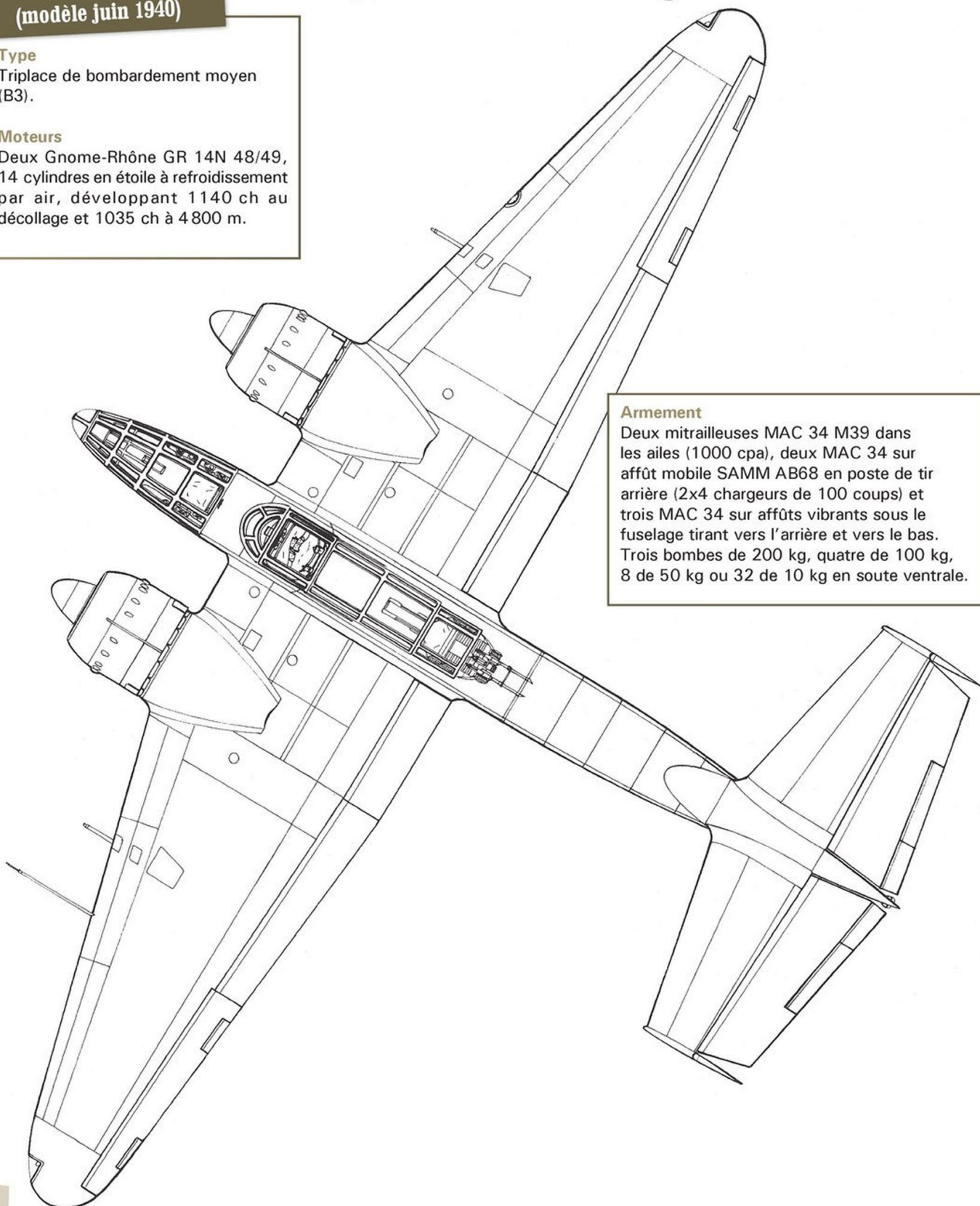
Triplace de bombardement moyen (B3).

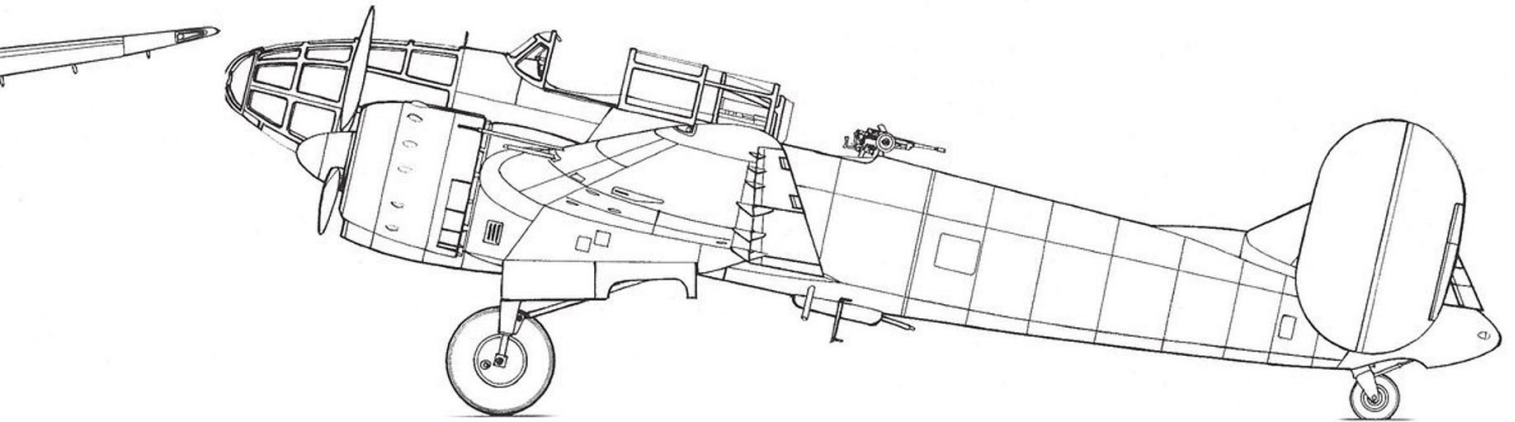
Moteurs

Deux Gnome-Rhône GR 14N 48/49, 14 cylindres en étoile à refroidissement par air, développant 1140 ch au décollage et 1035 ch à 4800 m.

Armement

Deux mitrailleuses MAC 34 M39 dans les ailes (1000 cpa), deux MAC 34 sur affût mobile SAMM AB68 en poste de tir arrière (2x4 chargeurs de 100 coups) et trois MAC 34 sur affûts vibrants sous le fuselage tirant vers l'arrière et vers le bas. Trois bombes de 200 kg, quatre de 100 kg, 8 de 50 kg ou 32 de 10 kg en soute ventrale.



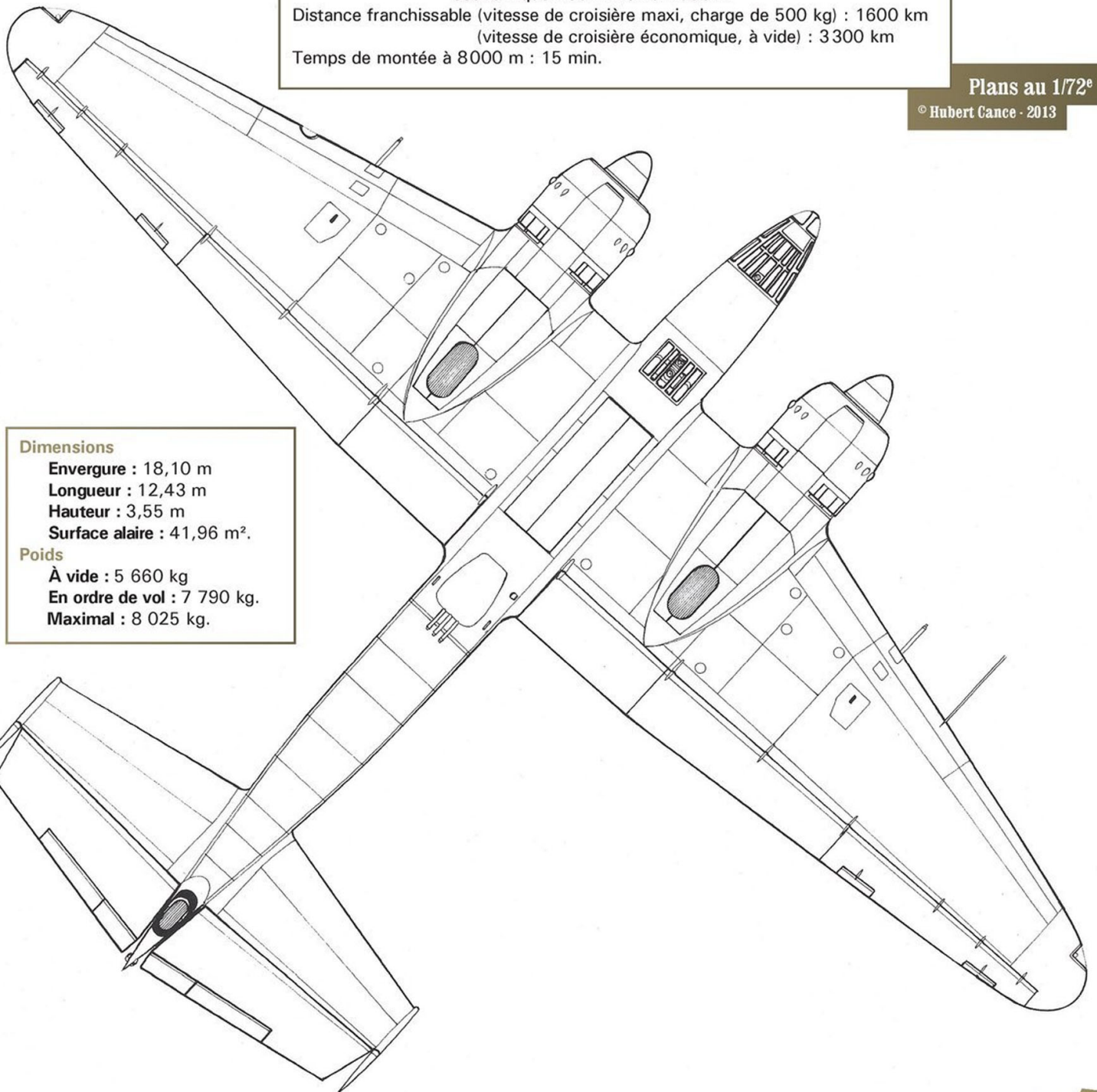


Performances

Vitesse maximale : 400 km/h au niveau de la mer ; 540 km/h à 5 200 m
Vitesse de croisière maximale : 458 km/h à 4 000 m ;
économique : 392 km/h à 4 000 m
Distance franchissable (vitesse de croisière maxi, charge de 500 kg) : 1 600 km
(vitesse de croisière économique, à vide) : 3 300 km
Temps de montée à 8 000 m : 15 min.

Plans au 1/72^e

© Hubert Cance - 2013

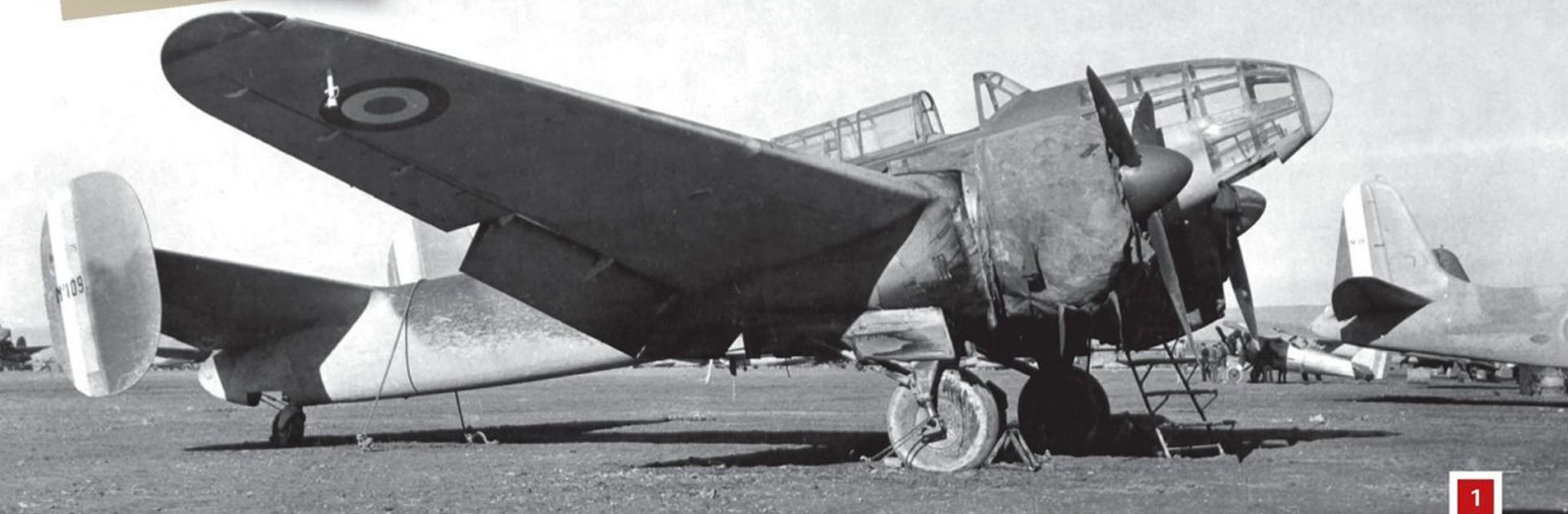


Dimensions

Envergure : 18,10 m
Longueur : 12,43 m
Hauteur : 3,55 m
Surface alaire : 41,96 m².

Poids

À vide : 5 660 kg
En ordre de vol : 7 790 kg.
Maximal : 8 025 kg.



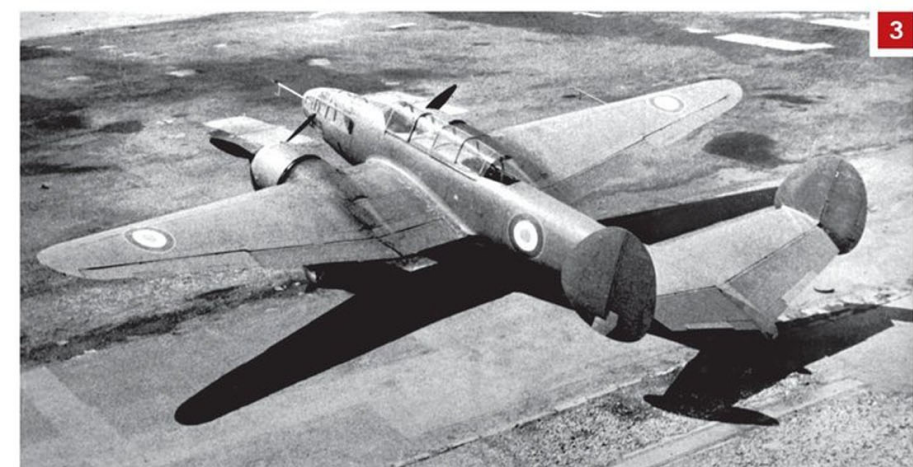
1

2 L'APRÈS-GUERRE

En 1945, l'Aéronautique navale renouvelle son intérêt pour le **MB.175T** [2] (« T » pour torpillage) et passe une commande de 100 exemplaires, l'armée de l'Air manifestant son désir d'acquérir 150 machines pour un usage indéterminé ; ces derniers ne feront l'objet d'aucun marché. Par chance, l'outillage et les gabarits ont échappé à la razzia qu'ont faite les Allemands quand ils ont été chassés en août 1944. Ces avions doivent être équipés de GR 14 R, mais le retard pris dans la mise au point de ces nouveaux moteurs contraint à se rabattre sur le GR 14 N 54/55. Par suite de contraintes budgétaires, le marché (n° 135/45 du 6 juillet 1945) est ramené à 80 exemplaires huit mois plus tard. La production est répartie entre Nantes-Bouguenais (fuselage arrière), Saint-Nazaire (empennage arrière), Rochefort (voilure) et Déols, où se déroule l'assemblage.

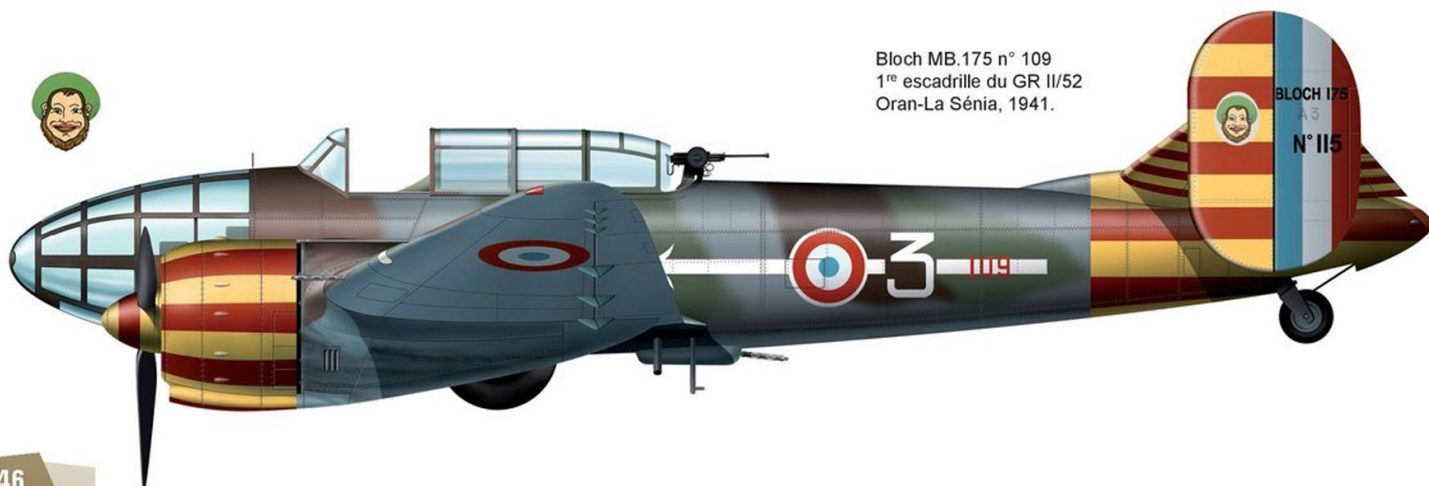
Le MB.175T n° 1, qui vole le 15 mai 1946, est identique à la série de 1940, cependant, à partir du n° 31, cette version reçoit les dérives agrandies, telles qu'elles avaient été précédemment testées sur le MB.174 n° 53 ; ces dérives seront installées rétroactivement sur les 30 premiers exemplaires. L'armement se compose de deux mitrailleuses MG 151 de 15 mm dans les ailes, une troisième sur affût mobile à l'arrière de l'habitacle, huit roquettes de 90 mm et une torpille de 750 kg ou trois charges de profondeur de 150 kg, de type Mk. 47 (britannique). L'équipement comporte un radar britannique ASV Mk. XII monté dans la pointe avant, dont la forme variera au gré de la production. Les dernières tranches reçoivent des GR 14N 66/67 ou

3

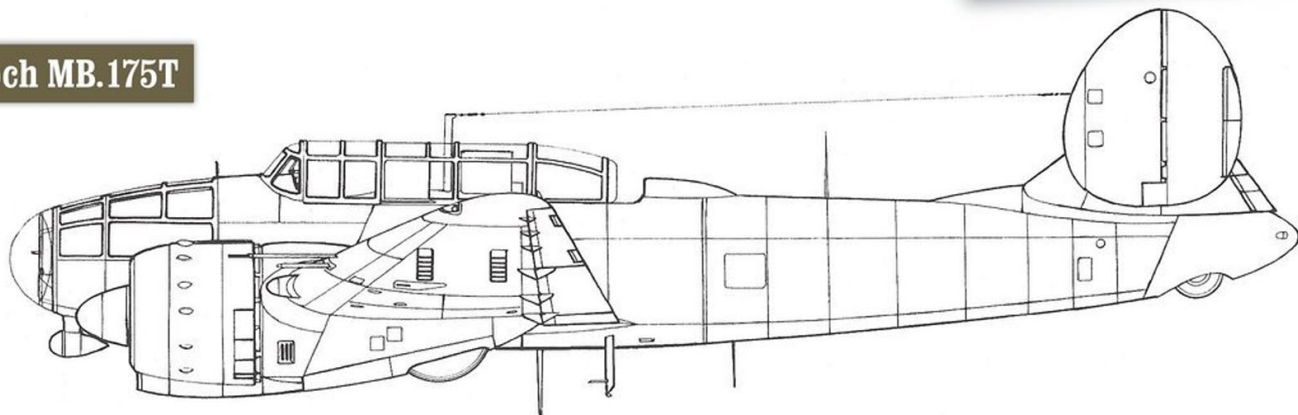


[2] Bien que la dénomination officielle fût SO.175T, on note que les avions portent l'inscription MB.175T sur le gouvernail, pour la bonne raison que ce modèle avait été conçu par le bureau d'études de Marcel Bloch et échappait à la juridiction de la SNCASO.

Bloch MB.175 n° 109
1^{re} escadrille du GR II/52
Oran-La Sénia, 1941.



Bloch MB.175T



4



5



6

1 Le MB.175 n° 109 désormais repeint dans des couleurs plus « politiquement correctes » à Oran, au début de l'année 1943. (US NARA)

2 Après avoir traversé la tourmente des années 1940-44, le MB.174 n° 20 est utilisé comme banc d'essai du moteur HS 12Z, équipé de turbocompresseurs Turboméca PV.19B à deux étages. Il vole dans cette configuration le 13 août 1947. (SHD/Air)

3 Le MB.174 n° 53 modifié en MB.175T avec des dérives agrandies et des freins de piqué, photographié à Déols en juin 1946. (SHD/Air)

4 Le MB.175T n° 26 affecté à la Flottille 6F et portant l'insigne de la croix de Lorraine sur la dérive. (Collection L. Morareau)

5 L'un des derniers survivants, le MB.175T n° 40, qui finira sa carrière à Rochefort avant de pourrir dans un hangar à Lann-Bihoué. (SHD/Air)

6 Le MB.175T n° 11 transformé en remorqueur de cibles et affecté à l'escadrille 10S (on note le treuil sous la verrière) en 1952. (Collection L. Morareau)

70/71 de 1 150 ch au décollage et 900 ch à 2 700 m. Les premières machines de série sont livrées à l'Aéronautique navale en octobre 1946, mais elles se distinguent par un nombre élevé d'incidents, liés, d'une part, à la conception déjà ancienne de l'avion et, d'autre part, à une qualité de finition laissant à désirer. Les dernières sont prises en compte début 1951.

La Flottille 6F, équipée en PV-1 Ventura à Agadir, est la première unité à toucher des MB.175T à partir de janvier 1947 ; elle les conserve cinq ans, avant d'être transformée sur TBM-3E Avenger. Une seule autre unité perçoit ce modèle : l'escadrille 10S à Saint-Raphaël ; il disparaît de

son inventaire à peu près en même temps. Les derniers sont affectés à l'école de Rochefort, où ils subiront les derniers outrages de la part d'apprentis mécaniciens pendant encore quelques années, avant d'aller pourrir dans un coin du terrain. ■



Bloch MB.175T n° 55
Escadrille 6F
Agadir, 1950.