

1939  
1942

PAR C.-J. EHRENGARDT

**LE** Bloch MB.152 est l'un des quatre principaux chasseurs de l'armée de l'Air qui vont encaisser le choc de l'offensive allemande en mai-juin 1940. Il n'est certainement pas le meilleur de ce quatuor, ni même le pire, mais, comme la plupart, il est nettement sous-motorisé pour engager le combat sur un pied d'égalité avec le Bf 109 E. Il possède, en revanche, un grand atout : ses deux canons de 20 mm... quand ils ne s'enrayent pas après le deuxième obus !

## UN MOTEUR ASTHMATIQUE

Comme nous l'avons vu dans un précédent épisode [1], le MB.152 est directement dérivé du MB.151, dont la médiocrité aurait dû entraîner son rejet pur et simple si la situation de l'aviation française n'avait pas été si calamiteuse et si le ministère de l'Air n'avait pas voulu à tout prix investir dans un chasseur à moteur en étoile pour soulager Hispano-Suiza, débordé par les commandes de son 12 Y en ligne. Le MB.152 doit recevoir un Gnome-Rhône 14 N, un 14 cylindres en double étoile, dont la tendance naturelle à la surchauffe nécessite un soin très particulier à apporter à la conception de son capot [2].

Le prototype MB.152-01, assemblé à Courbevoie en octobre 1938 à partir de la cellule du MB.151 n° 433, diffère surtout de son ancêtre direct par son moteur GR 14 N 21 proposant 1 030 ch au décollage, avec lequel le constructeur promet 520 km/h à 5 000 m. Cette puissance accrue permet aussi d'offrir un armement de deux canons HS 404 de 20 mm et deux mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm dans les ailes. L'appareil vole le 15 décembre 1938, tandis qu'il est décidé d'équiper la série future du GR 14 N 25 de 1 000 ch entraînant une Chauvière tripale à pas variable [3]. En mars 1939, le MB.152-01 est restitué à la SNCASO pour recevoir ce moteur et subir quelques aménagements (empennage horizontal, radiateur d'huile, collecteur d'échappement et déplacement du CG). Dès les premiers essais, la surchauffe congénitale du moteur se répercute sur les performances

de l'appareil, dans la mesure où il est impossible de le faire tourner à plein régime. Entre avril et juillet 1939, l'avionneur, qui ne semble y voir qu'une question d'ouverture frontale, procède par tâtonnement et teste de nombreuses combinaisons d'hélices et de capots présentant des diamètres allant de 0,75 à 1,00 m ; si l'ouverture la plus large offre le meilleur refroidissement, elle est handicapante par la traînée qu'elle produit (le prototype ne dépassera pas 470 km/h). Néanmoins, c'est cette option qui est retenue pour la première série, bien que le MB.152, dans cette configuration, ne satisfasse pas aux exigences du cahier des charges (vitesse maximale de 500 km/h).

Le MB.152-01 sera remis aux standards de la première série sous le n° 433 et sera pris en compte par l'armée de l'Air le 15 mai 1940. Pour la petite histoire, le n° 433 sera le premier avion de la série 151/152 à ne pas se voir attribuer un matricule militaire peint sous la voilure pour des raisons de sécurité.

En octobre 1939, il est décidé de doter le MB.152 du moteur 14 N 49, d'une hélice Chauvière type 371 à pas variable et d'un capot de 0,85 m d'ouverture. L'avion tête de série est le n° 301. Il bénéficie aussi d'un collecteur d'échappement copié sur celui du Curtiss H-75A et d'un radiateur d'huile plus large, ainsi que d'aménagements portant sur l'installation d'un collimateur Baille-Lemaire GH-38, d'un système de blocage du train en position haute (pour ne pas reproduire l'un des graves handicaps du MS.406) et d'une installation de réchauffage du carburateur et des armes de bord branchée sur l'échappement – qui fonctionnera quand elle en aura le temps.

## MISE EN PRODUCTION

Le MB.152 fait l'objet de nombreux marchés et avenants que la place qui nous est dévolue ici n'autorise pas à retracer de manière approfondie. En fin de compte, 488 exemplaires du MB.152 sont commandés à la SNCASO avant que le MB.155 ne prenne la suite [4]:

▲ Le n° 289 du GC I/8 2<sup>e</sup> escadron en septembre 1940. On distingue le logo de l'usine de Bordeaux-Mérignac sur le gouvernail. (Collection P. Ropolo)

► En cours d'assemblage à l'usine de Déols de la SNCASO, des MB.151 et des MB.152. Au premier plan, la dérive du MB.152 n° 20 et, derrière, le MB.151 n° 31 entièrement camouflé. On note les petites cocardes d'extrados. (Collection J. Cuny)





- 200 à moteur 14 N 25 (numéros de série compris entre 8 et 300 [5]) ;
- 88 à moteur 14 N 49 (numéros de série compris entre 301 et 431) ;
- 4 à moteur 14 N 49 (n° 497 à 500) ;
- 196 à moteur 14 N 49 (n° 501 à 696).

Les centres d'essais officiels livrent un rapport plutôt critique envers les MB.151 et MB.152. Si la mise en service du second est jugée impossible tant que les problèmes de stabilité n'auront pas été résolus, celle du premier est définitivement rejetée. Les 157 premiers exemplaires (tous modèles confondus) sont stockés à l'EAA 301 de Châteaudun en attendant que la SNCASO monte un nouvel empennage horizontal et un flettner réglable sur la gouverne de direction.

Choisie pour être transformée sur chasseur Bloch, la 3<sup>e</sup> Escadre doit passer la main, faute d'avions « bons de guerre » en nombre suffisant, et être rééquipée en Morane 406. La 1<sup>re</sup> Escadre [6], volant sur D.510 à Étampes-Mondésir, devient alors prioritaire. Vingt-quatre appareils à moteur 14 N 25 lui sont livrés à partir de fin juillet 1939. Le capot, dont les volets de refroidissement doivent être maintenus fermés en vol, est du type transitoire (1,00 m d'ouverture), et les pipes d'échappement sont dépourvues de cache-flammes. En outre, en raison d'une fixation défectueuse, les avions ne sont pas équipés de collimateur !

Au début de l'année 1940, à cause du retard de livraison des atterrisseurs Messier, il est décidé de suspendre le montage de 59 MB.152 (n° 436 à 496 [7]) pour servir de pièces de rechange.

Au 10 janvier 1940, l'armée de l'Air a réceptionné 274 MB.152, dont 170 équipés du 14 N 25 n'ont pas d'hélice ! Les vols de convoyage s'effectuent avec une hélice quadripale en bois à pas fixe, qui est en quelque sorte consignée, puisqu'elle doit

être renvoyée à l'usine par la route pour être montée sur un autre avion en instance de livraison...

Les contempteurs du Front populaire, qui ont accusé les nationalisations d'avoir été à l'origine du retard dans le réarmement de l'aviation française, ont simplement omis de préciser que les goulets d'étranglement sont venus, non des avionneurs, mais des équipementiers, pour la plupart demeurés dans le privé.

Début octobre 1939 sortent de Châteauroux-Déols les premiers exemplaires numérotés à partir de 301, c'est-à-dire équipés du 14 N 49 et du capot de 0,85 m. Le n° 501 est le premier à bénéficier d'un empennage redessiné, tandis que, à partir du n° 641, le flettner est réglable en vol. La série du MB.152 s'arrête au n° 696, laissant la place au MB.155, mais on trouve le n° 697, vraisemblablement assemblé à partir d'éléments divers en 1942.

Les difficultés de refroidissement du moteur seront en grande partie aplanies par l'adoption d'une prise d'air affleurant à la lèvre du capot, qui permet de mieux ventiler les cylindres intérieurs en montée. Les appareils équipés de capots intermédiaires seront modifiés rétroactivement, mais pas tous avant l'armistice.

## MISE EN SERVICE

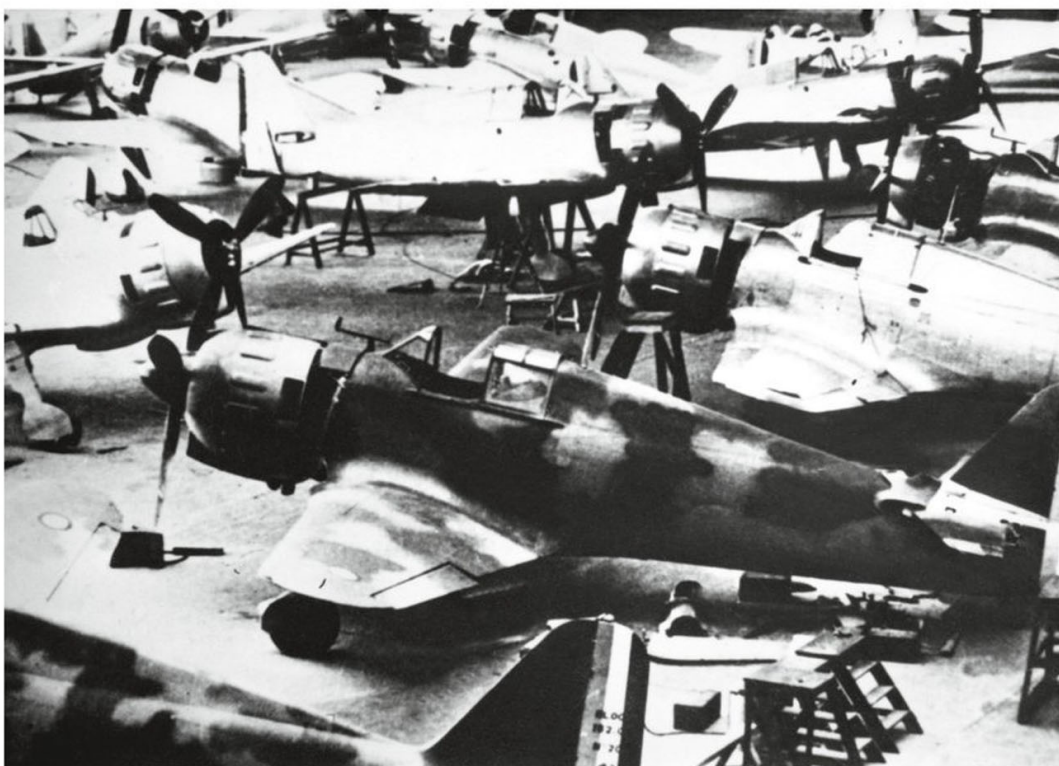
Le 1<sup>er</sup> septembre 1939, deux jours avant la déclaration de guerre à l'Allemagne par la France, 66 MB.152 ont été pris en compte. Mobilisé dès le 27 août sur le terrain de Chantilly-les-Aigles, le GC I/1 doit se débarrasser de ses chasseurs Bloch, impropres aux missions de guerre, et les remplacer par des D.510, guère mieux armés, pour faire face à la Luftwaffe.

Ce n'est que le 26 septembre que les premiers MB.152 modifiés sont livrés, dont trois arrivent au I/1 début octobre. L'appareil laisse encore à désirer, car certains pilotes le surnomment « l'avion à quatre mains » : en piqué, il se met progressivement à la verticale, et le pilote doit donc, en même temps, tenir fermement le manche de la main droite, tandis que de l'autre, il lui faut ajuster la manette du contrôle du pas de l'hélice afin de ne pas dépasser le nombre de tours autorisés, tout en s'arrangeant pour manipuler le volant de commande du flettner de profondeur !

Fin décembre 1939, après avoir rejoint Dijon-Longvic, le GC I/8 entame sa transformation sur Bloch. En janvier 1940, le GC II/8, mobilisé à Calais-Marck avec ses Potez 631, reverse ses bimoteurs aux deux escadrilles de chasse de l'Aéronautique navale, avec lesquelles il partage le terrain et commence à recevoir des MB.152.

Remonté d'Afrique du Nord pour s'installer à Marignane le 6 mai 1940, le GC II/9 est transféré à Châteauroux-La Champenoise dès le premier jour de l'offensive allemande. S'il reçoit, dès le 12 mai, 30 appareils flambant neufs, ceux-ci ne sont pas armés, et il faudra ensuite que les armuriers déploient des trésors d'ingéniosité pour régler mitrailleuses et canons avec des instruments de fortune sur un terrain qui tient plus du champ de patates que d'un aérodrome. Le II/9 ne montera au front que le 18 mai.

Ancien Groupe régional de chasse, à l'origine majoritairement composé de réservistes, le GC II/10 a été rééquipé en MB.151 à partir de novembre 1939 ; il commence à toucher des MB.152 au début de l'année 1940 – des laissés-pour-compte des autres groupes. La situation est identique au GC III/10, mais il devra patienter jusqu'en avril 1940 pour percevoir ses premiers MB.152, à peine plus fringants que ceux du II/10.



[1] *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009) : *Le Bloch 151*.

[2] C'est la naissance du concept du groupe motopropulseur (GMP), intégrant à la fois le moteur, les équipements, les câblages, les tuyauteries, les capots et les fixations, jusqu'à la cloison pare-feu, qui devient de la responsabilité de l'avionneur et non plus du motoriste.

[3] En fait, les 200 MB.152 à moteur 14 N 25 recevront un Gnome-Rhône 2590M à pas réglable uniquement au sol.

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *Le Bloch 155*.

[5] Comme indiqué dans AJ 13, les MB.151 et 152 ont été numérotés dans la même plage jusqu'au n° 432.

[6] Comme toutes les escadres de chasse à cette époque, elle ne se compose que de deux groupes : le GC I/1 et le GC II/1.

[7] À l'exception du n° 449, qui servira de prototype au MB.155.





Au 10 mai 1940, 363 Bloch 152 ont été pris en compte, dont 150 figurent au crédit des unités de première ligne. Sur le total général, 165 sont motorisés par le 14 N 49, dont seulement 80 portent un numéro de série supérieur à 501 – les seuls considérés comme « bons de guerre » par l'état-major. Toutefois, les circonstances dicteront leur loi, et les groupes de chasse devront monter au combat sur le matériel qu'ils ont sous la main.

## L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Lors des premiers jours de la campagne qui s'ouvre le 10 mai 1940, les GC I/1 et II/1 sont maintenus en couverture de la Région parisienne et les II/10 et III/10 en protection de la Basse-Seine. Ils ont eu quelques occasions de rencontrer l'ennemi, à l'inverse du I/8, engagé au-dessus de la Lorraine, et du II/8, venu renforcer la Flottille F1C de l'Aéronautique navale au-dessus de la Hollande. Entre le 10 et le 13 mai, ces groupes revendiquent 6 victoires, mais perdent 14 avions.

Dans la soirée du 14 mai, 27 appareils des I/1, II/10 et III/10 couvrent une division blindée contre-attaquant dans le secteur de Maubeuge-Charleroi. Le III/10 revendique un Do 17 et cinq Bf 109, mais les pertes sont sévères : six Bloch abattus, un mort et quatre blessés. Dans le secteur de Sedan, où les *Panzer* viennent de traverser la Meuse, le II/1 revendique huit victoires confirmées, mais laisse un tué et trois blessés. Le lendemain, le I/8 obtient cinq succès confirmés (dont trois Bf 110) dans la région de Charleville.

Le 17 mai, 15 appareils des II/10 et III/10 protègent une expédition de 12 LeO 451 du Groupement n° 6 près de Chimay. Dans la bagarre avec la chasse allemande, ils abattent un Bf 109 et un Bf 110, mais perdent sept des leurs (trois tués, un blessé) ; quatre bombardiers sont portés disparus.

Entre le 10 et le 17 mai, 50 chasseurs Bloch ont été rayés des contrôles. Malgré la livraison de 34 avions neufs, le nombre d'appareils disponibles dans les six groupes engagés tombe à 79 le 18 au matin, au moment où le GC II/9, qui a terminé son instruction, monte sur Buc (78).

Décollant de Deauville le 30 mai, 13 MB.152 du GC II/8 gagnent le terrain de Lympne (Kent) pour servir de « nou-nous » aux Potez 63.11 du GR I/14 arrivés sur place le 27 mai. Ils vont aussi protéger les Vought V-156-F de l'Aéronautique navale et des Martin 167-F du GB I/63 au-dessus de Dunkerque, de Zuydcotte et de Gravelines, revendiquant un Ju 88 avant de revenir à Deauville le 5 juin ; ils laissent en Angleterre trois MB.152 fortement endommagés par des tirs amis.

## LE CALVAIRE DU GC II/6

Le 16 mai vers midi, le GC II/6 est surpris par des Do 17 sur son terrain du Quesnoy. Les six Morane 406 détruits au sol, qui viennent s'ajouter aux lourdes pertes des jours précédents, ne lui laissent plus que quatre appareils disponibles. Deux jours plus tard, il est replié sur Châteauroux-Céré pour être rééquipé en MB.152. Le groupe s'y heurte à de nombreuses difficultés. Les alertes incessantes perturbent le travail des ouvriers de la SNCASO – sauf le week-end, car l'usine de Déols observe le repos dominical !



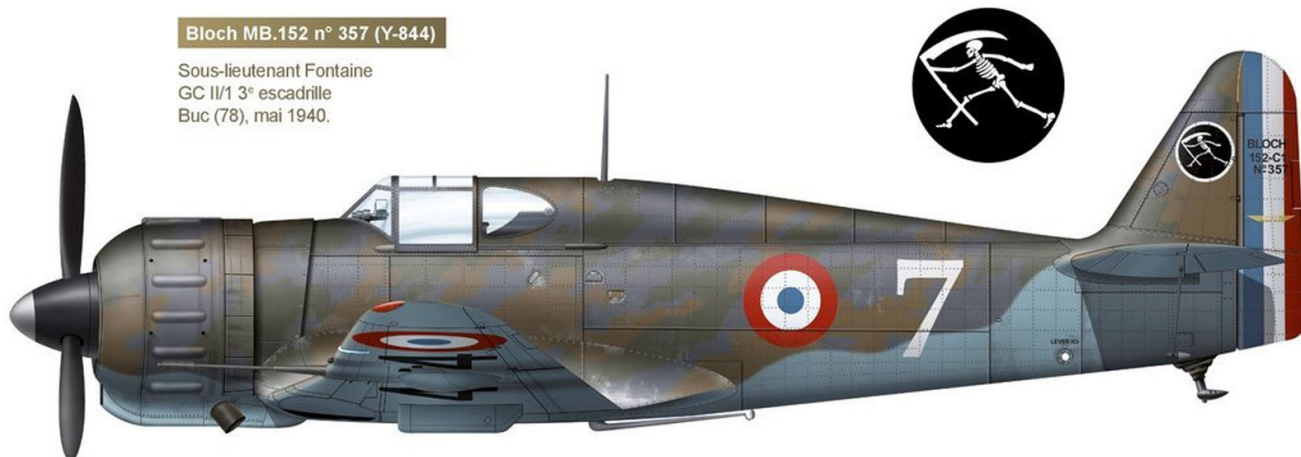
▲ Quatre pilotes du GC II/1 en avril 1940. De gauche à droite : sergent André Largeau († 14.09.43 au GC 3 Normandie), adjudant-chef Raymond Autier († 15.05.40), sergent-chef René Munier († 15.05.40) et sergent-chef Robert Guitard (grièvement blessé 03.06.40). (Collection de l'auteur)

▼ Au milieu d'un alignement de Bloch du GC II/9 immobilisés par l'armistice à Toulouse-Francal, un appareil (n° 626) de la 3<sup>e</sup> escadrille du GC II/6, dont on distingue la cigogne (SPA 26) sur le gouvemail ; il sera versé au II/9 par la suite. (Photo G. Lepage)



Bloch MB.152 n° 357 (Y-844)

Sous-lieutenant Fontaine  
GC II/1 3<sup>e</sup> escadrille  
Buc (78), mai 1940.







► Un MB.152 anonyme (toutes les marques ont été effacées sur le gouvernail) de la 4<sup>e</sup> escadrille du GC II/9 abandonné pendant la campagne de France. Ce groupe se distinguait par l'adoption de numéros tactiques très élevés, vraisemblablement répartis comme suit : de 40 à 59 pour la 3<sup>e</sup> escadrille et de 61 à 73 pour la 4<sup>e</sup> escadrille (plus haut numéro relevé). On note l'insigne stylisé (manque de temps pour le peindre intégralement). (Collection de l'auteur)



Comme le gouvernement, pour des raisons de sécurité, a interdit aux avionneurs de monter l'armement eux-mêmes [8], mitrailleuses et canons sont livrés directement au groupe, chargé à lui de les installer dans ses appareils... Or, les armuriers découvrent que les capotages des canons ne sont pas adaptés au HS 404 et doivent les modifier sur le terrain avec les moyens du bord, car la SNCASO, dont l'aide est sollicitée, leur explique que, ayant respecté la procédure, ce n'est pas son problème. Aucune butte de réglage des armes n'a été prévue à Céré, ce qui n'a qu'une importance relative, puisque, de toute façon, aucune munition n'a été livrée au groupe !

Ce n'est que le 6 juin (18 jours plus tard) que le II/6 peut remonter au front à Anglure-Vouarcès (Marne). La veille, il a fait parler la poudre pour la première fois sur sa nouvelle monture en s'opposant à un raid de la Luftwaffe sur Châteaurox, revendiquant quatre He 111 (dont deux partagés avec des patrouilles locales).

## JUIN 1940 : L'AGONIE

Maintenu dans un secteur plus calme, le GC III/9 remporte son unique victoire de la campagne le 1<sup>er</sup> juin vers Le Culoz (Ain).

Le 3 juin (*Unternehmen Paula*), la Luftwaffe cible les aérodromes et les usines de la Région parisienne. Parmi les unités en alerte figurent les I/1 (Chantilly), II/1 (Brétigny-sur-Orge), I/8 (Claye-Souilly) et II/9 (Buc). L'arrivée des avions allemands est détectée trop tard, malgré toutes les dispositions prises, et les chasseurs sont coiffés par les nombreux Bf 109 et Bf 110 de l'escorte. Neuf Bloch sont abattus et trois endommagés, entraînant dans la mort six pilotes, dont trois au II/9 ; seuls quatre avions ennemis leur sont crédités en contrepartie.

Le 5 juin commence la « bataille de France » : le dernier clou dans le cercueil de l'Armée française.

En dépit de la supériorité aérienne de la Luftwaffe, certains groupes sur Bloch font mieux que se défendre ; c'est notamment le cas du II/10. Le 5 juin, il revendique neuf victoires sans qu'un pilote ne manque à l'appel. L'un d'entre eux, le sous-lieutenant Henri Dietrich, s'est particulièrement distingué, avec deux He 111 et deux Bf 109 revendiqués seul.

Le 6 juin voit la dernière grosse bagarre pour le I/8, qui s'achève sur la revendication de cinq victoires en 24 sorties, mais aussi par la disparition du commandant en second, le capitaine Marcel Peyrègne, tué par un mitrailleur de Do 17.

En revanche, la journée du 7 juin est moins glorieuse pour le II/10, qui perd trois de ses pilotes tchèques et un Français grièvement blessé dans le secteur d'Eu pour un unique He 111 revendiqué. Le groupe se rattrape dans la soirée avec deux Bf 109 crédités sans perte.

Le 9 juin, au cours d'une mission d'escorte de V-156-F de la Marine, une patrouille du II/8 est coiffée par une formation de Bf 109 près

de Forges-les-Eaux. Les Français parviennent à en descendre deux, mais l'adjudant Maurice Nicole doit se poser dans les lignes allemandes ; bien que blessé, il rejoindra son unité plusieurs semaines plus tard au terme d'une escapade rocambolesque (incluant une traversée de la Seine en barque avec deux autres soldats blessés), qui lui vaudra une citation à l'ordre de l'Armée.

### SITUATION AU 10 MAI 1940 (ZÉRO HEURE)

GC I/1	Cdt Soviche	23 (15)	Chantilly-Les Aigles (60)
GC II/1	Cdt Robillon	25 (18)	Buc (78)
GC I/8	Cdt Collin	37 (20)	Velaine-en-Haye (54)
GC II/8	Cdt P. d'Amécourt	19 (11)	Calais-Marck (62)
GC II/9	Cdt Rollet	–	Marseille-Marignane (13)
GC III/9	Cdt Viguier	2 (0)	Lyon-Bron (69)
GC II/10	Cdt Ronzet	8 (6)	Rouen-Boos (76)
GC III/10	Cdt Risacher	23 (13)	Le Havre-Octeville (76)

NB : Ne sont mentionnés que les Bloch 152.

### SITUATION AU 5 JUIN (ZÉRO HEURE)

Unité	Existants	Disponibles	Pilotes	Base
GC I/1	20	17	18	Chantilly-les-Aigles (60)
GC II/1	21	17	23	Brétigny-sur-Orge (91)
GC II/6	34	27	?	Anglure-Vouarcès (51)
GC I/8	22	13	?	Claye-Souilly (77)
GC II/8	?	13	?	Deauville (14)
GC II/9	14	9	18	Connantre (51)
GC III/9	11	8	?	Satolas (69)
GC II/10	21	15	16	Bernay (27)
GC III/10	20	15	9	Deauville (14)

[8] Si le Parti communiste français a été dissous peu après l'entrée en guerre en raison de son approbation au Pacte de non-agression signé entre l'Allemagne nazie et l'URSS, la CGT (2,5 millions d'adhérents) reste un syndicat puissant et totalement inféodé à Moscou. Pour ne pas introduire d'armes militaires dans les usines noyautées par la centrale syndicale, dont il ne pourrait pas contrôler l'usage, le gouvernement a choisi de réserver leur stockage et leur montage aux militaires – au détriment de l'efficacité. Toutefois, les actes de sabotage, certes limités mais attestés, l'ont conforté dans ce choix.





Le 20 juin, un terrible accident endeuille le I/1 quand le sergent-chef Robert Starke percute en vol l'appareil du lieutenant Emmanuel Porodo. Ce dernier se retrouve par miracle accroché à ses suspentes sans savoir comment ; Starke n'aura pas cette chance.

Le 24 juin, les II/1 et II/6 effectuent leur ultime mission de guerre : un mitraillage de colonnes de véhicules entre Romans et Hauterive (Drôme).

Le 25 juin, l'armistice cloue l'armée de l'Air au sol. Faute d'allonge suffisante, les Bloch n'ont pas pu être repliés en Afrique du Nord.

L'as sur Bloch est le sous-lieutenant Robert Thollon avec 8 victoires (dont quatre en collaboration).

Seulement 260 MB.152 sont officiellement recensés en zone occupée au 10 juillet. Même si nous avons appris à nous méfier de ces états, manifestement faux, voire parfois truqués, ce décompte montre néanmoins que les pertes ont été sévères, puisque les 488 machines commandées ont toutes été livrées avant l'armistice.

## SOUS VICHY

Les 173 MB.152 (et les 10 MB.155) encore valides constituent un réservoir insuffisant pour maintenir tous les groupes en activité avec un effectif normal. De toute façon, les Commissions d'armistice, après avoir voulu totalement démembrer l'armée de l'Air, ont concédé le maintien de six groupes en métropole (plus deux escadrilles de chasse de nuit).

Passent ainsi à la trappe les GC II/6, II/10 et III/10 dans le courant du mois d'août. Les autres unités sont redéployées comme suit :



▲ Un MB.152 de la 1<sup>re</sup> escadrille du GC III/9 à Salon-de-Provence en 1941. Cette escadrille a repris la tradition de la 1<sup>re</sup> escadrille du GC I/6, dont les aviateurs de carrière avaient été mutés au III/9 après la dissolution de leur groupe. (Collection J. Mutin)

▼ Un appareil qui semble avoir vécu ! Le n° 671 de la 3<sup>e</sup> escadrille du GC II/1, transfuge du II/6 après sa dissolution. Outre que les peintures françaises faisaient parfois mauvais ménage avec certains traitements des surfaces métalliques appliqués par le constructeur, dans ce cas précis, il a aussi fallu masquer les marques de l'unité d'origine. (Collection J. Mutin)



### Groupement n° 22

- GC II/1 Le Luc
- GC II/8 Marseille-Marignane
- GC III/9 Salon-de-Provence

### Groupement n° 23

- GC I/1 Lyon-Bron
- GC I/8 Montpellier-Fréjorgues
- GC II/9 Clermont-Ferrand-Aulnat

À noter que le III/9 ne compte qu'une seule escadrille jusqu'au 13 août, la seconde étant reconstituée à partir d'éléments en provenance des GC III/1 et I/6, récemment dissous.



## BILAN

Unité	Terrain au 25.06	Victoires revendiquées	Tués	Prisonniers
GC I/1	Agen-La Garenne (47)	23,5 <sup>[a]</sup>	3	-
GC II/1	Valensole (04)	22,3	5	-
GC II/6	Avignon-Pujaut (84)	8,5 <sup>[b]</sup>	5	3
GC I/8	Francazal (31)	32,5	7	-
GC II/8	Aix-les-Milles (13)	10	-	1
GC II/9	Francazal (31)	14,5	5	1
GC III/9	Le Luc (83)	1 <sup>[c]</sup>	-	-
GC II/10	Blagnac (31)	15	8	-
GC III/10	Francazal (31)	12	3	1
<b>Totaux</b>		<b>139,3</b>	<b>36</b>	<b>6</b>

[a] Les fractions de victoire correspondent à des avions revendiqués en commun avec une ou plusieurs autres unités.

[b] Uniquement sur Bloch 152.

[c] Non incluse sa victoire sur Bloch 151 pendant la « Drôle de Guerre ».





► Le GC I/1 à Lyon-Bron en 1942. Au premier plan, le n° 686. L'insigne de la 2<sup>e</sup> escadrille (SPA 48) figure dans un triangle sur la dérive.  
© ECPA-D/France/1942/ Photographe inconnu



► Très joli camouflage sur le n° 329 du commandant de la 3<sup>e</sup> escadrille du GC II/8, le lieutenant Poiré, fin 1940. Il porte une large cocarde de fuselage, résultat des instructions plutôt floues quant au diamètre à observer (on n'est pas Grande-Bretagne, non plus !). Après l'armistice, le II/8 a logé ses insignes en arrière du poste de pilotage. (Collection P. Ropolo)

Rappelons que l'aviation de l'armistice abolira les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles, issues des Régiments puis des Groupes de Chasse des années trente ; ainsi, les 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> deviendront 1<sup>re</sup> escadrille, et les anciennes 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> seront renumérotées 2<sup>e</sup> escadrille.

À la date du 1<sup>er</sup> novembre 1941, il ne reste plus que 196 MB.152 et MB.155, dont 52 stockés. La disparition de près de 60 machines en 18 mois est difficile à expliquer.

Pendant l'hiver 1941-42, environ 95 MB.152 sont modifiés dans le plus grand secret [9] pour recevoir un réservoir additionnel de 70 litres dans l'arrière du fuselage, cela afin de leur permettre de traverser la Méditerranée en cas de besoin. Par ailleurs, quelques MB.151 sont modifiés en 152 au cours de l'année 1942.

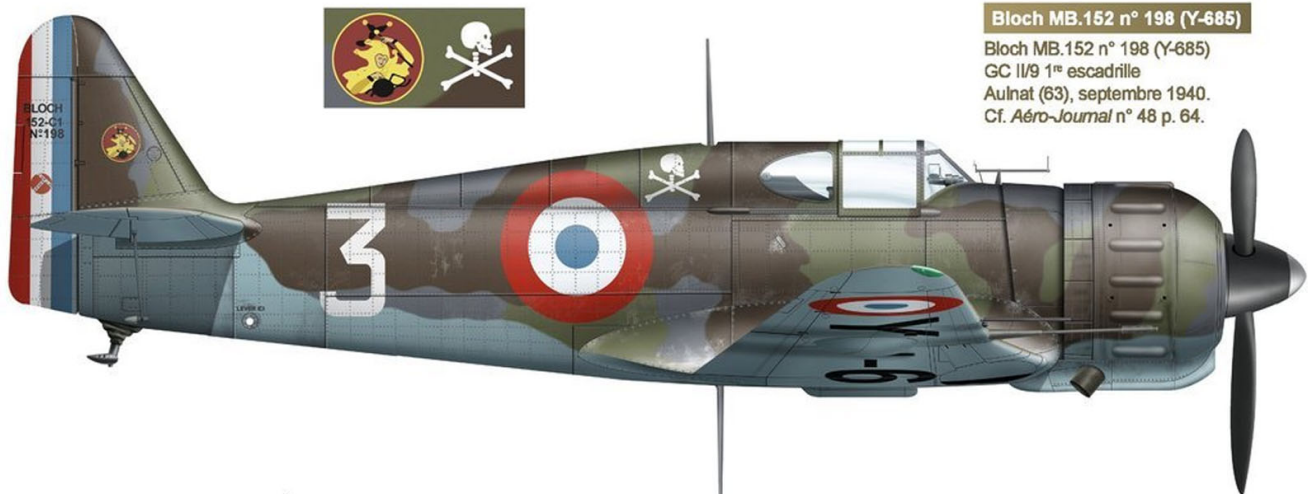
Pour moderniser et surtout standardiser sa flotte de chasseurs, le secrétariat d'État à l'Air reçoit l'autorisation de transformer sur D.520

les groupes métropolitains. Le I/1 est le premier, suivi par le III/9 et le II/1 à partir de mai 1942.

Lorsque la Wehrmacht franchit la ligne de démarcation en réaction aux débarquements alliés en Afrique du Nord, le 11 novembre 1942, le I/8 gagne Châteauroux et le II/8 Aix-les Milles ; le II/9 reste sur place à Aulnat. Ils sont bientôt dissous (28 novembre), tout comme l'armée de l'Air (1<sup>er</sup> décembre).

La Luftwaffe met la main sur 173 MB.152, dont quelques-uns sont pris en compte par la JG 103 à Châteauroux et quelques autres à des *Luftgau-Kommandos*. ■

[9] Les Commissions d'armistice ont formellement interdit toute modification sur les avions existants ; les appareils construits sous Vichy (D.520, LeO 451...) devaient être dans la configuration figée à la date de l'armistice.



**Bloch MB.152 n° 198 (Y-685)**

Bloch MB.152 n° 198 (Y-685)  
GC II/9 1<sup>re</sup> escadrille  
Aulnat (63), septembre 1940.  
Cf. *Aéro-Journal* n° 48 p. 64.



**Bloch MB.152 n° 349 (Y-836)**

Sous-lieutenant Jacques du Boucher  
GC III/9 1<sup>re</sup> escadrille  
Salon-de-Provence (13), 1941.

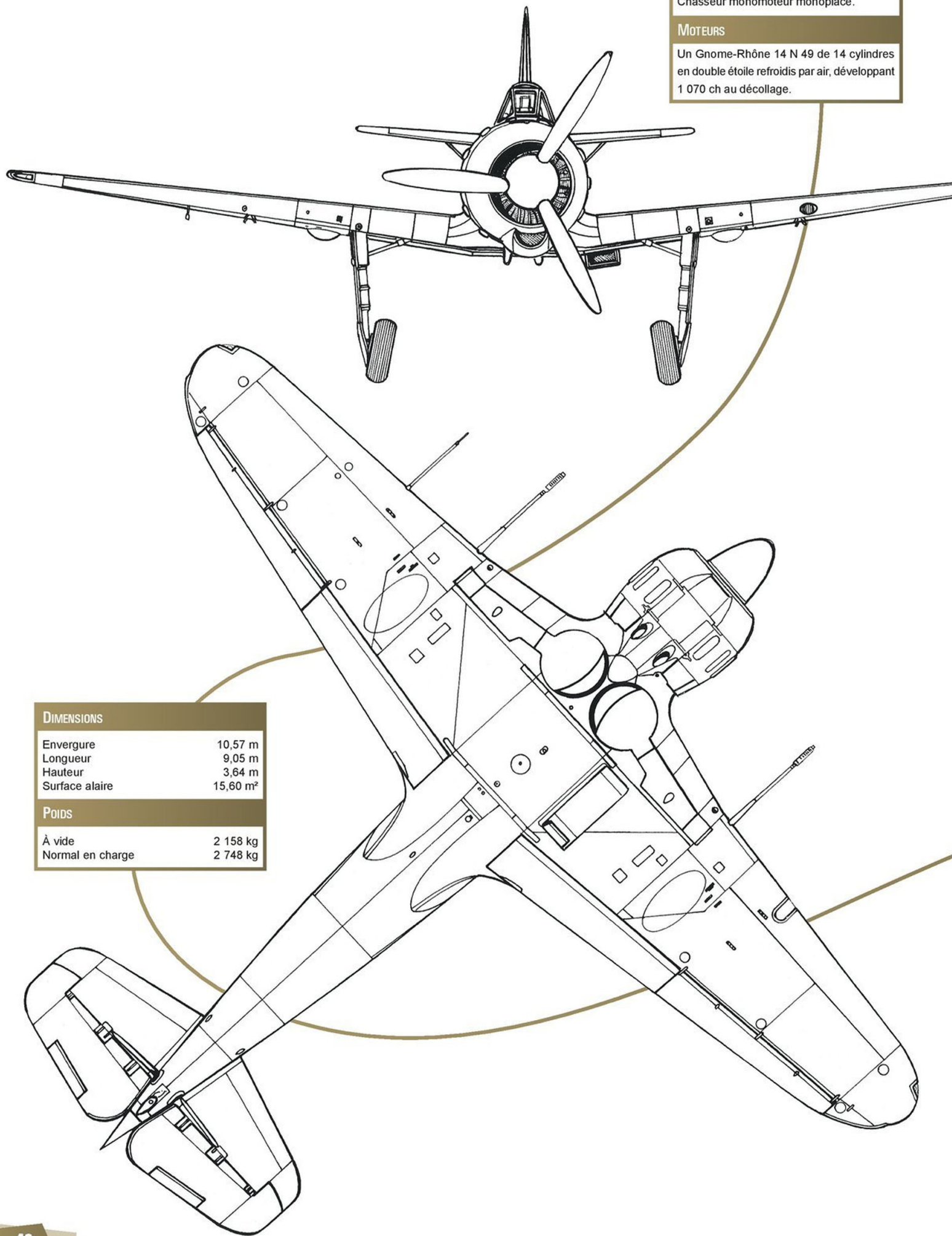


**TYPE**

Chasseur monomoteur monoplace.

**MOTEURS**

Un Gnome-Rhône 14 N 49 de 14 cylindres en double étoile refroidis par air, développant 1 070 ch au décollage.



**DIMENSIONS**

Envergure	10,57 m
Longueur	9,05 m
Hauteur	3,64 m
Surface alaire	15,60 m <sup>2</sup>

**POIDS**

À vide	2 158 kg
Normal en charge	2 748 kg

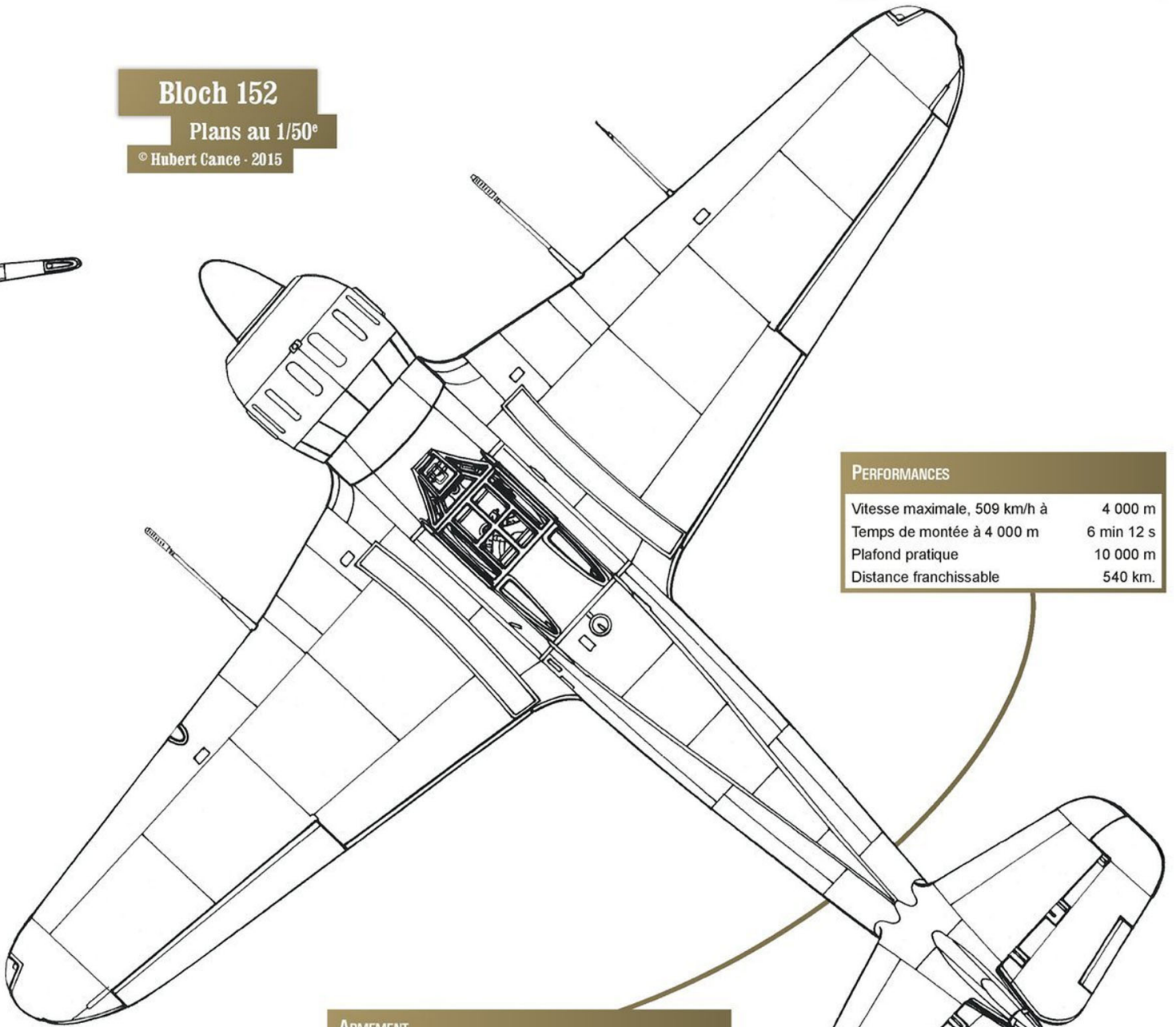




## Bloch 152

Plans au 1/50°

© Hubert Cance - 2015



### PERFORMANCES

Vitesse maximale, 509 km/h à	4 000 m
Temps de montée à 4 000 m	6 min 12 s
Plafond pratique	10 000 m
Distance franchissable	540 km.

### ARMEMENT

Deux mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm (500 cpa) et deux canons HS 404 de 20 mm (60 opa).

