



Par C-J. Ehrengardt

# BLOCH 131

Dérivé du Bloch MB.130, le MB.131 va non seulement se retrouver au cœur de la polémique frappant le programme des multiplaces BCR (bombardement, combat, renseignement), mais, pour différentes raisons, entrer en service avec près de dix-huit mois de retard.

En octobre 1933, soit six mois après la création du ministère de l'Air, l'état-major général de l'armée de l'Air établit un nouveau programme demandant un avion multiplace polyvalent (BCR ou *avion à tout faire*), capable de réaliser trois missions principales, dans le cadre du premier plan quinquennal (Plan I) visant à renouveler la totalité du matériel. Il s'agit, cependant, dans l'esprit du général Denain, chef d'état-major de l'armée de l'Air, de poursuivre ses aspirations stratégiques sans trop de souci des besoins des forces terrestres. Bien que théoriquement ambitieux, les appareils issus du programme BCR souffriront du défaut de leur qualité: une absence de spécialisation. Ces *avions à tout faire* s'avéreront rapidement «-mauvais à tout-». Pesant dans les huit tonnes avec un équipage de quatre à cinq hommes, sous-motorisés comme la quasi-totalité des avions français de l'époque, les «-BCR-», trop lents et peu manœuvrables, ne trouveront leur véritable voie que dans la reconnaissance stratégique.

Revenons au programme BCR: celui-ci exige une vitesse maximale de 350 km/h à 4-000 m, une distance franchissable de 1-300-km en charge, cette dernière se composant de 500 à 1-000 kg de bombes, et armement de trois mitrailleuses en tourelle. Parmi les prototypes étudiés se trouve le Bloch MB.130, que l'ingénieur Roussel dessine comme un dérivé légèrement réduit du MB.210. Il reçoit

▲ Le Bloch 131 n° 65 de la 2e escadrille du 14e GAR pendant la « Drôle de Guerre ». (Collection de l'auteur)

deux Gnome-Rhône 14 Kdrs de 700-ch et, provisoirement muni d'un train fixe à large pantalon, il effectue son premier vol à Villacoublay le 8 juin 1934. Nous passerons rapidement sur les nombreuses vicissitudes qui affecteront sa mise au point et qui nécessiteront l'essai de pas moins de dix-sept empennages différents! Ces essais (et ceux de son infortunée variante marine, le MB.130M) se poursuivront jusqu'en juin 1937, date à laquelle le prototype sera détruit. De toute façon, l'état-major avait déjà rejeté le type en faveur de deux modèles plus prometteurs, les MB.131 et 132. Pour la petite histoire, c'est le Potez 540, présenté hors programme, qui raflera la mise du programme BCR dans le cadre du Plan I. Les deux commandes initiales de 44 exemplaires, passées en avril 1936, sont reportées sur son successeur.

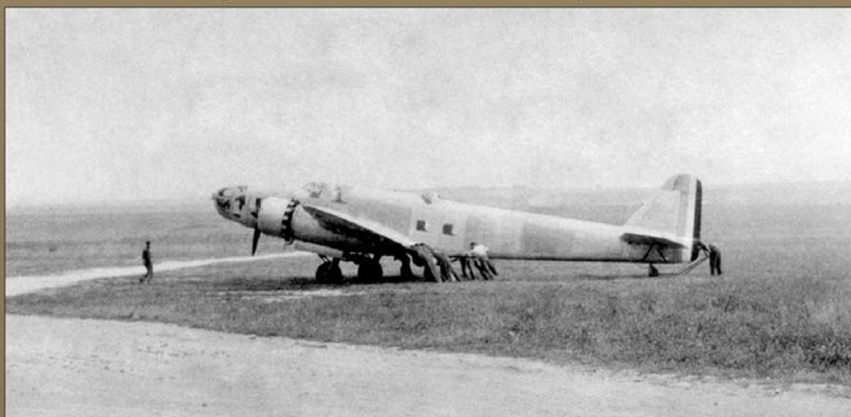
## DU BCR AU BLOCH 131

Comme le multiplace de combat BCR commence à perdre les faveurs de l'armée de l'Air au profit d'appareils plus spécialisés, le bureau d'études de Bloch revoit sa copie de manière radicale. Le produit est un appareil à l'allure résolument moderne qui s'inscrit dans la catégorie RB4 (reconnaissance-bombardement quadriplace) et n'a plus qu'une vague ressemblance avec son prédécesseur.

Cet appareil, de construction entièrement métallique avec panneaux de revêtement en aluminium (sauf gouvernes entoïlées), est composé d'un fuselage à faible section ovoïde et d'une voilure très effilée (flèche de 20 %) présentant un fort dièdre (17°). La tourelle avant, jugée inefficace, est abandonnée. L'atterrisseur principal est rétractable hydrauliquement. Il est proposé en deux versions qui ne se distinguent que par leur motorisation: GR 14 Kirs/Kjrs de 870 ch pour le MB. 131 et HS 14A2a de 940 ch pour le MB. 132. Le marché du 1er avril 1936 inclut la livraison d'un prototype du MB. 133 RB4 qui est en fait un MB. 132 (à moteurs HS 14Aa) équipé d'une double dérive. Retardé par la laborieuse mise au point des moteurs, le premier vol ne peut avoir lieu que le 1er octobre 1937. Considéré comme trop lent, avec ses 435 km/h en pointe, et surtout comme dépassé, il est remis aux standards du MB. 131 et pris en compte par l'armée de l'Air.

Le MB. 134 B4 ne ressemble que vaguement au 131 et le MB. 135 est un quadrimoteur entièrement nouveau.

▼ Le MB. 131-02 aux essais à Istres. (Collection G. Mestre)





Le Bloch 131 n° 01 est construit à l'usine de Courbevoie et assemblé à Villacoublay où il effectue son premier vol le 12 août 1936. Un second prototype, le n° 02 RB5, est présenté au salon de l'Aéronautique de Paris de 1936. Il peut emporter un cinquième membre d'équipage, la tourelle dorsale est déplacée et une tourelle ventrale est installée. Ce prototype effectue son premier vol le 7 mai 1937. Durant l'été de 1937, époque à laquelle la Société des avions Marcel Bloch est absorbée par la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO), les moteurs initiaux sont remplacés par des Gnome-Rhône 14N 10/11. L'appareil est commandé en série avant même les essais du 01. Entre 1936 et 1937, cinq marchés pour un total de 142 MB. 131 et MB. 132 sont passés, remplaçant et complétant le marché initial pour 44 exemplaires du type 130. En fait, le 132 est abandonné en raison des problèmes de mise au point de ses moteurs et seule la version 131 sera produite en série. Le premier appareil de série (n° 3), construit dans la nouvelle usine de la SNCASO à Châteauroux-Déols, vole le 1er mai 1938, soit près d'un an et demi après le vol du prototype. Débutant ses essais en même temps que le 02, il est doté d'une tourelle semi-rétractable en position ventrale. Les essais mettent en exergue la lourdeur et la complexité de ce dispositif et il est jugé plus judicieux d'installer une gondole fixe avec un profil aérodynamique, malgré la faible efficacité du poste de tir et la position acrobatique du mitrailleur. Le prototype 02 est ensuite transformé en 131 Ins (pour instruction, variante munie d'une double commande). La première série de 13 avions (n° 3 à 15) sont des MB. 131 R4 (reconnaissance quadriplace). Elle est suivie



▲ Le prototype 01, en compagnie du prototype du Breguet 460 et de deux Potez 63. (Collection de l'auteur)

◀ Le Bloch 131 n° 124 du GR II/22 porte le logo de l'usine de Bordeaux-Mérignac sur le gouvemail. (Collection de l'auteur)

par 5 MB. 131 Ins (n° 6 à 20). Le dix-neuvième appareil de série (n° 21) est le premier MB. 131 RB4 (reconnaissance-bombardement quadriplace). Trois cellules sont prélevées sur les chaînes pour servir de prototypes au MB. 134, ce qui ramène ainsi le total à 139 machines (y compris les MB. 132-01 et 133-01 remis aux standards 131), dont seulement 138 seront livrées, l'avion manquant ayant été détruit dans un accident lors du vol de réception par un équipage de la SNCASO (n° 47, le 24.10.38).



◀ Le Bloch 131 n° 131 (L-386) de la 1ère escadrille du 14e GAR à Martigny-les-Gerbonvaux, peu après l'entrée en guerre. (Collection de l'auteur)



◀ Deux Bloch 131 de la 1ère escadrille du 14e GAR camouflés en bordure du terrain de Martigny-les-Gerbonvaux, peu après l'entrée en guerre. (Collection de l'auteur)





© J.-M. Guillou, 2008

Bloch MB. 131 n° 137 (L-392)  
Lieutenant Raymond Félix  
Commandant la 3e escadrille du GR II/55  
Lure-Malbouhans, automne 1939.

► Le Bloch 131 n° 23 du GR I/35 porte une décoration personnelle tirée de l'œuvre de Walt Disney, très populaire en France à cette époque : Blanche Neige. (Collection J. Mutin)

En raison de retards de fabrication, les premiers appareils ne sont réceptionnés qu'en juin 1938. La transformation des trois groupes de reconnaissance stratégique et trois de reconnaissance d'armée aurait dû être achevée fin février 1939. Or, à cette date, on est bien loin du compte, puisque seulement 64 appareils ont été livrés.

## EN GUERRE

À mesure de leur livraison, les MB. 131 remplacent les Amiot 143 des GR I/22 et II/22 (Orléans-Bricy), I/35 (Lyon-Bron) et 14e GAA (puis 14e GAR, Mourmelon), les Potez 540 des GR I/55 et II/55 (Lyon-Bron) et les Potez 25TOE du GR I/61 (Blida).

Au moment où la France déclare la guerre à l'Allemagne, les unités de première ligne disposent de 109 MB. 131, dont 94 immédiatement disponibles. La « grande reconnaissance » (ou reconnaissance stratégique) rattachée directement au grand quartier-général étant désormais assurée par les groupes de Potez 637, les unités de Bloch 131 sont réaffectées aux Armées aériennes. Ainsi, la 1ère Armée aérienne possède sous ses ordres les 14e GAR (rebaptisé GR I/14 le 01.05.40) à Martigny-les-Gerbonvaux, GR I/22 à Châtel-Chéréry, GR II/22 à Étain-Rouvres et GR II/55 à Lure-Malbouhans. De leur côté, les GR I/35 (Lons-le-Saulnier-Courlaoux) et GR I/55 (Orange-Plan-de-Dieu) dépendent de la 3e Armée aérienne. Le GR I/61, affecté à la 5e Armée aérienne, a fait mouvement sur Biskra.

Dès l'ouverture des hostilités, les états-majors sont pris d'une brutale frénésie de savoir ce qui se passe de l'autre



côté de la ligne Maginot. Au mépris de toutes les règles de sécurité, ils envoient leurs avions de reconnaissance et d'observation, lents et vulnérables, sans escorte de chasse, puisque les chasseurs sont interdits de survol de l'Allemagne. Et ce qui doit arriver arrive...

Le 9 septembre, deux appareils du 14e GAR sont attaqués par des Bf 109. Le premier est descendu vers Zweibrücken (trois tués, un prisonnier) et le second parvient à rentrer (un tué, un blessé). Le 17 septembre, c'est au tour d'un MB. 131 du GR I/22, qui s'écrase près de Morsbach (deux tués, deux prisonniers). Le 26 septembre, un avion du GR II/55 tombe à son tour victime des Messerschmitt dans la région de Fribourg-en-Brigau (un tué, trois prisonniers).

Les états-majors vont alors manifester une plus grande prudence dans l'emploi de leurs appareils de renseignement.



► Superbe étude d'un camouflage marbré sur ce Bloch 131 n° 12 du CIB (centre d'instruction au bombardement) de Toulouse, accidenté lors de son deserrrement sur Castres, le 1<sup>er</sup> juin 1940. On note que l'appareil porte encore de minuscules cocardes. (Collection J. Mutin)





© J.-M. Guillou, 2008

Bloch MB. 131 n° 120 (L-375)  
GR I/22 2e escadrille  
Metz-Frescaty, mai 1940.

Début octobre, le grand quartier-général interdit l'utilisation des Bloch 131 de jour. Dès lors, ils sont réservés à de rares sorties nocturnes et, surtout, à l'entraînement des équipages qui, à partir du milieu du mois, commencent à recevoir des Potez 63.11. Fonctionnant en sens inverse, le GR I/36, particulièrement peu gâté avec ses Potez 540, reçoit 8 MB. 131 dans le courant du mois de novembre, en attendant sa transformation complète sur Potez 63.11. Le GR II/36 reçoit quatre MB. 131 à la même époque pour des exercices de missions photographiques.

Cependant, celles-ci ne vont pas sans comporter quelques dangers, comme l'illustre la triste mésaventure survenue le 22 novembre à un appareil du GR I/36, abattu par erreur par des Morane 406 du GG III/2, faisant deux tués et deux blessés.

Progressivement retirés de la première ligne, les MB. 131 complètent les effectifs des écoles et en particulier le CIB de Toulouse (centre d'instruction au bombardement), ainsi que ceux de l'école de tir de Cazaux, où, revêtus de larges bandes rouges et blanches sur l'arrière du fuselage, ils remorquent les manches lors des exercices. Tous les groupes de MB. 131 sont transformés sur Potez 63.11, à l'exception du GR I/61 qui perçoit des Martin 167F.

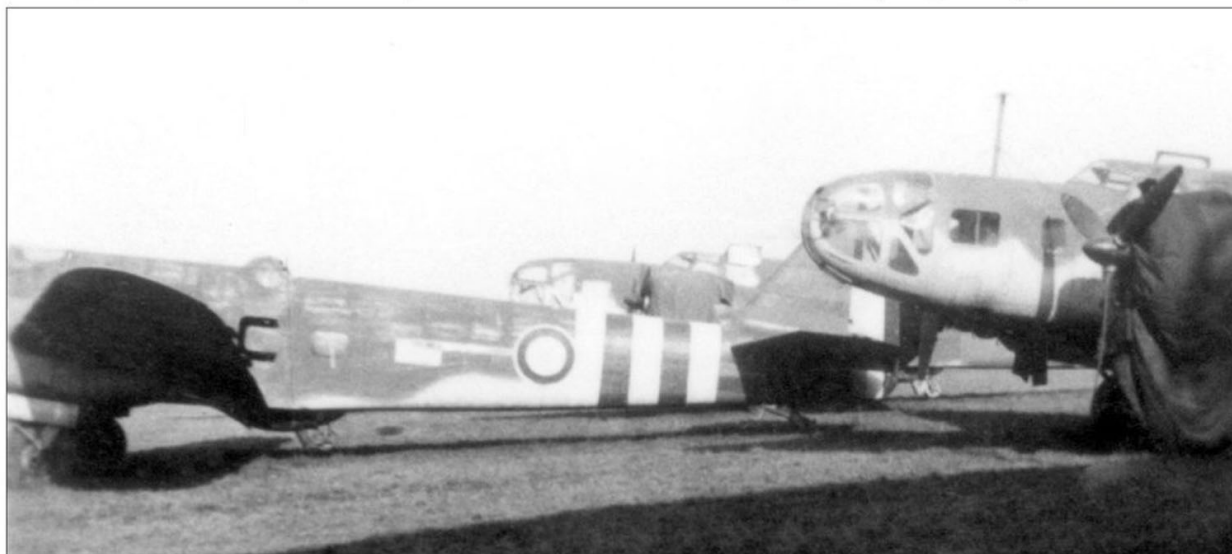
Au 10 mai 1940, il ne reste que 35 MB. 131 en service aux armées sur les 127 encore recensés. Les écoles en alignent 47, tandis que divers centres en disposent de 17. Sur ce total, 48 seront retrouvés en zone libre et 5 au Maroc après l'armistice. La plupart seront stockés ou ferrailés, quelques-uns étant autorisés par les Commissions d'armistice comme avions plastrons (notamment au GB



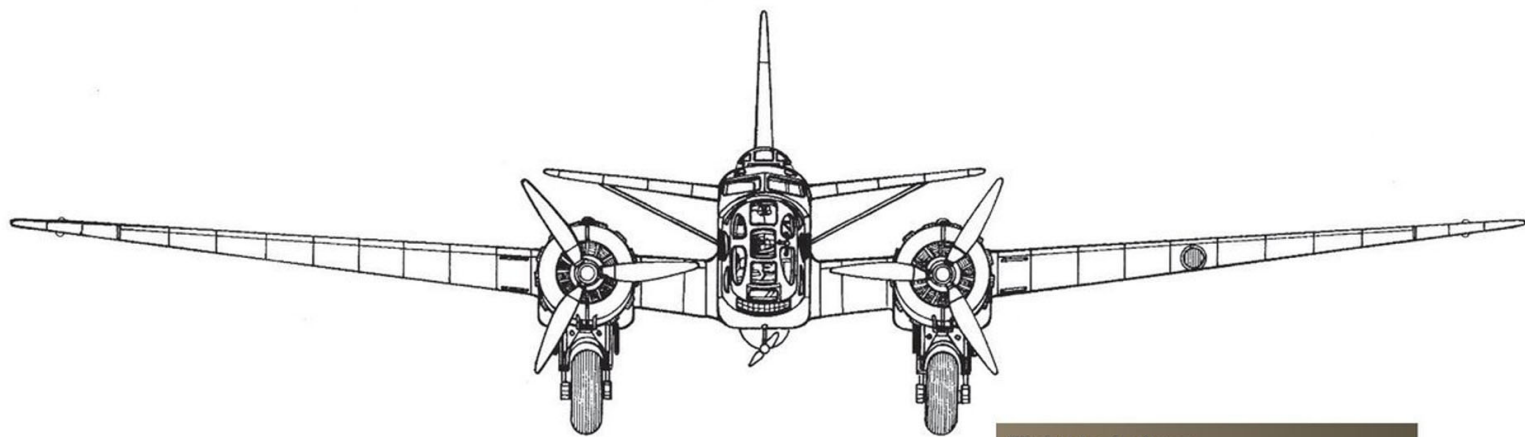
I/38). Quand ils envahirent la zone non occupée en novembre 1942, les Allemands mettront la main sur 21 MB. 131 qu'ils enverront au pilon sans le moindre remord.

Issu d'un programme bâtarde et plombé par de graves retards de livraison, le Bloch 131, malgré certaines qualités, était totalement dépassé en septembre 1939. Trop lent, mal armé défensivement et pas assez manœuvrable pour opérer à basse et moyenne altitudes, il ne disposait pas de performances et d'un plafond suffisants pour devenir la contre-partie française du Dornier 215. Tout comme celui du « BCR », le concept du RB4 n'avait plus aucun avenir face à des chasseurs volant toujours plus vite et toujours plus haut. Il illustre parfaitement la tragédie de l'armée de l'Air contrainte d'entrer en guerre avec des appareils dont la conception remontait à plus de cinq ans, à une époque où la technologie avançait à pas de géants. ■

▲ Le Bloch 131 n° 43 de l'école de tir de Cazaux, revêtu des bandes rouges et blanches de remorqueur de cibles. (Collection de l'auteur)



◀ Des Bloch 131 avec leur livrée de remorqueurs de cibles capturés par les Allemands au dépôt de stockage de Lyon, en novembre 1942. (Collection J.V. Crow)



**Fiche technique**

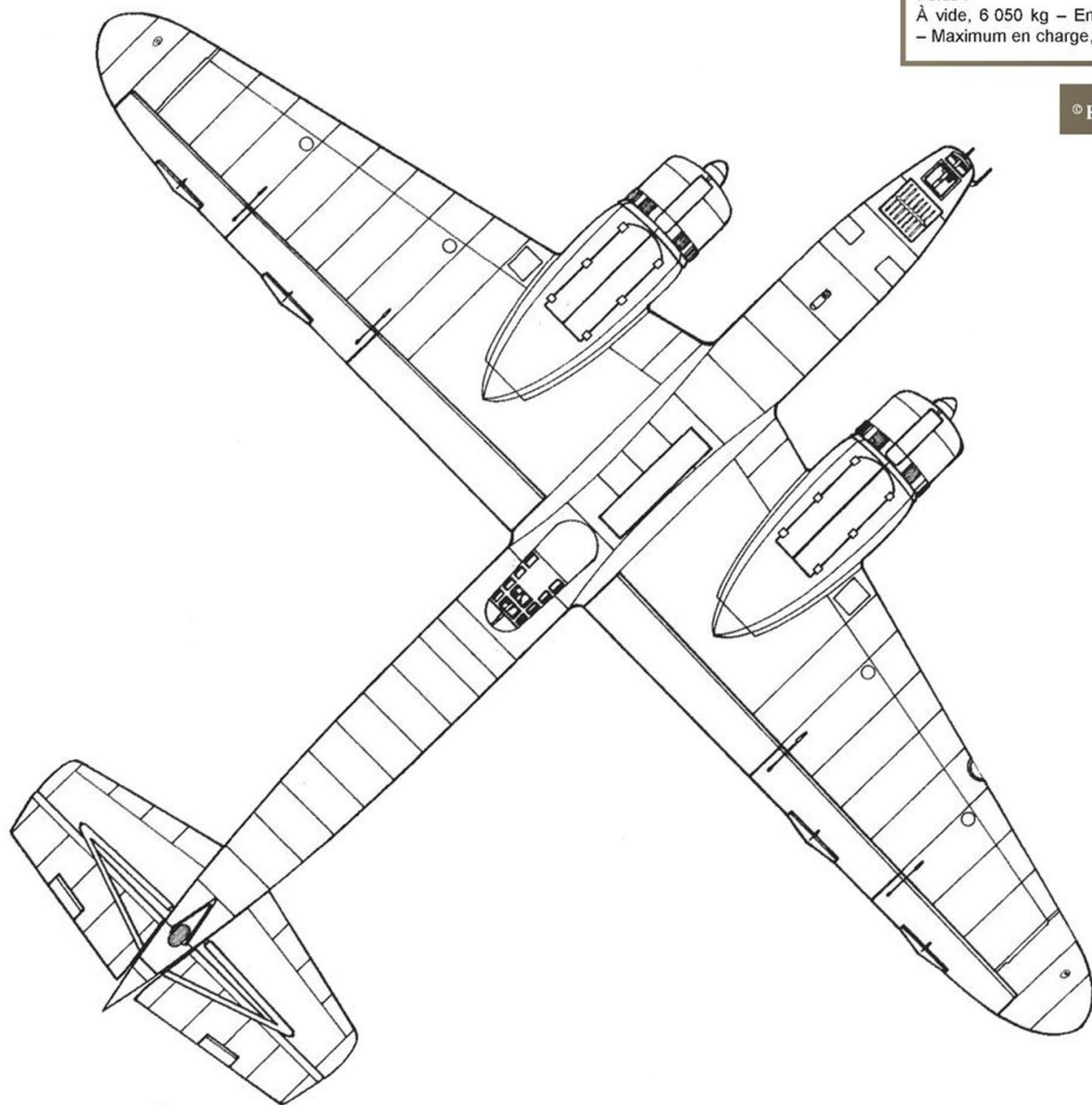
**Type :**  
bombardier moyen et appareil de reconnaissance à 4 hommes d'équipage.

**Moteurs :**  
deux Gnome-Rhône 14 N10/11 de quatorze cylindres en étoile refroidis par air développant 950 ch à 3 700 m.

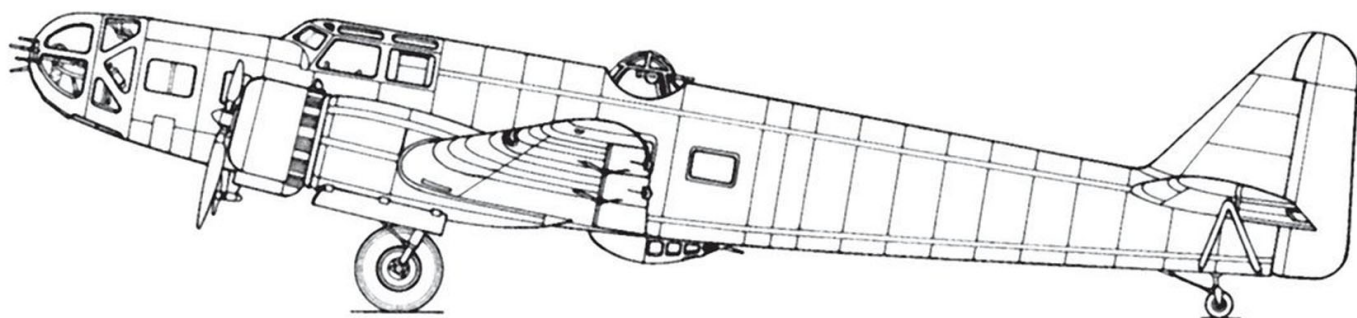
**Dimensions :**  
Envergure, 20,05 m – Longueur, 17,91 m – Hauteur, 4,10 m.

**Poids :**  
À vide, 6 050 kg – En ordre de vol, 7 910 kg – Maximum en charge, 8 526 kg.

**Plan au 1/100<sup>e</sup>**  
© Hubert Cance - 2008







**Performances :**  
 Vitesse maximale, 295 km/h à 3 400 m et 235 km/h au niveau Vitesse maximale, 385 km/h à 4 000 m et 300 km/h au niveau de la mer – Temps de montée à 4 000 m, 11 min – Plafond pratique, 7 300 m – Distance franchissable, maxi 1 200 km sans bombes.

**Armement :**  
 une MAC 34 de 7,5 mm dans le poste de tir avant (500 coups), une MAC 34 en tourelle supérieure (800 coups) et une MAC 34 en gondole ventrale (500 coups) – 64 bombes de 10 kg ou 8 de 50 kg ou 4 de 200 kg.

