



Le Bloch MB.210

par C-J. Ehrengardt

La naissance du Bloch MB.210 inaugure la formule qui fera, par la suite, le succès de Marcel Bloch quand il sera devenu Marcel Dassault : partir d'un modèle éprouvé et ne changer que ce qui est indispensable. Car le MB.210 tient beaucoup de son prédécesseur, le MB.200, même si, physiquement, il ne lui ressemble pas du tout. En outre, cet appareil marque la transition entre les bombardiers à aile haute contreventée et train fixe et ceux de la nouvelle génération, à aile basse en porte-à-faux et train rentrant.

En réalité, l'aile basse vient du fait que le MB.210 est étudié pour l'Aéronautique navale qui, en 1932, recherche le futur remplaçant de ses hydravions torpilleurs Farman Goliath. Cette configuration est, en effet, plus simple pour installer des flotteurs. Cependant, Bloch prévoit la possibilité de les interchanger avec un train d'atterrissage fixe à larges pantalons, pratique alors monnaie courante sur les bombardiers moyens et lourds. Par ailleurs, il lance, également hors programme et sur les fonds propres de l'entreprise, une version à train rentrant, le MB.211.

UN CONCEPTION CLASSIQUE

La version terrestre du 210 et le 211 sont mis en chantier en 1933 à l'usine de Courbevoie et le 210 vole pour la première fois le 23 novembre 1934 avec deux moteurs Gnome-Rhône 14 Kdrs/grs en étoile, développant 800 ch à 3 600 m. De son côté, le MB.211 reçoit deux Hispano-Suiza 12 Ybrs en ligne avec radiateurs frontaux, développant 860 ch. Baptisé

▲ Deux Bloch 210 de la 2^e escadrille du GB I/21 en septembre 1939. À la déclaration de guerre, le Bloch 210 est numériquement le bombardier le plus important de l'aviation de bombardement. (Collection J. Mutin)

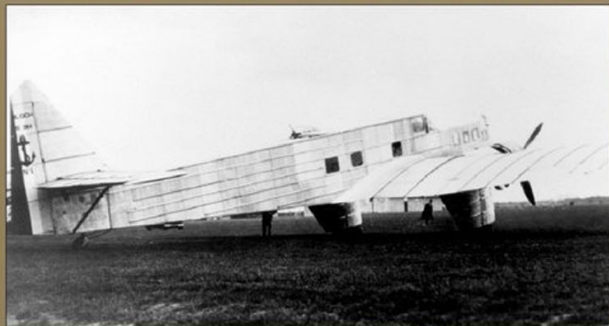
« Verdun » et portant l'immatriculation « Bloch 211 n° 1 », il est exposé au Salon de l'Aéronautique de Paris à peu près à la même date.

En dehors des moteurs et de l'atterrisseur, les deux appareils sont identiques. La construction est classique pour l'époque, avec une cellule tubulaire de section rectangulaire (les silhouettes angulaires étaient très « fashion » au début des années trente) recouverte de panneaux métalliques avec renforts externes. L'aile est construite autour de deux longerons avec une partie centrale rectangulaire et une partie extérieure trapézoïdale. Le revêtement est constitué de panneaux métalliques renforcés par des lisses externes. Les réservoirs sont logés dans les nacelles des moteurs et dans la section centrale de l'aile, entre les longerons. L'empennage arrière est contreventé et les gouvernes sont entoïlées.

L'armement défensif se compose de deux tourelles manuelles, l'une dans le nez, l'autre sur le dessus du fuselage, et d'un poste de tir rétractable sous le fuselage, tous armés d'une MAC 34 de 7,5 mm. La charge offensive, limitée à 1 600 kg, est logée dans une soute interne partagée en deux compartiments par une passerelle permettant de relier le mitrailleur supérieur au reste de l'équipage, composé de quatre hommes en tout.

PRODUCTION EN SÉRIE

Les premiers essais du 210 montrent la nécessité de rehausser la dérive et d'avancer la tourelle dorsale. La flèche de la section extérieure des ailes est également accentuée. L'avion est



◀ Le prototype du MB.210. On note le train fixe à larges pantalons, ainsi que l'ancre sur le gouvernail. (Collection Ph. Ricco)

▶ Le MB.210-01 sera testé sur flotteurs, mais l'Aéronautique navale, un temps intéressée, résiliera sa commande. (Collection de l'auteur)





◀ Le prototype du MB.211 portant l'immatriculation civile F-AKHQ. (Collection de l'auteur)

confié au CEMA (Centre d'essais du matériel aérien) pour les essais officiels, le 14 février 1935, puis au centre de Cazaux, en mai, pour tester l'armement.

Bénéficiant de l'expérience du MB.210-01, le MB.211 reçoit les mêmes modifications avant son premier vol, qui intervient le 29 août 1935. Confié au CEMA le mois suivant, il atteint 316 km/h. L'année suivante, il est rééquipé de HS 14 Aa en étoile et est rebaptisé MB.212-01 avant d'être abandonné. Le MB.210-01 est testé sur flotteurs. L'Aéronautique navale veut en commander 10 exemplaires sous la dénomination de MB.218, mais, après des essais qui ont commencé en février 1936, se ravise en raison de sa trop faible autonomie et reporte sa commande sur le MB.480, dérivé du MB.134.

Pendant ce temps, l'armée de l'Air s'est intéressée au MB.210 et l'appareil est retenu, comme le MB.200, dans le cadre du Plan I destiné à renouveler le matériel des escadres lourdes. Deux marchés sont passés en avril et mai 1935 pour la construction d'un total de 130 machines de série dans la catégorie Bn4 (bombardier de nuit quatre places), réparties comme suit : 30 (puis 25) à Bloch à Courbevoie, 25 à Potez-Bloch (SASO) à Bordeaux-Bacalan, 10 à Potez-CAMS à Berre, 30 à Hanriot à Bourges et 35 (puis 40) à Caudron-Renault à Billancourt.

L'avion tête de série reçoit le train d'atterrissage rentrant du MB.211 et, équipé de moteurs GR 14 Kirs/jrs délivrant 900 ch à 4 000 m, il vole le 12 décembre 1935. Il atteint 335 km/h aux essais. Il est convoyé en Espagne par Lionel de Marmier, le 26 août 1936, et remis aux Républicains.

De son côté, le gouvernement roumain place une commande de 24 appareils, ramenée à 10. Construits par la SNCAN avec des moteurs GR 14 N10/11, ils sont livrés entre juin 1937 et juin 1938 et assignés à la *Flotila 3 bombardament*, basée à Craiova.

Les derniers marchés, passés fin 1936 et début 1937, portent à 257 le nombre de MB.210 commandés pour l'armée de l'Air. Le dernier appareil (qui porte le n° 263 en raison des trous dans la séquence) vole à Bourges, le 19 mars 1939. Cent vingt-cinq sont pris en compte au cours de l'année 1937, mais seulement quatre groupes ont pu être transformés : GB I/12 et II/12 à Reims, GB II/19 et II/21 à Bordeaux.

▼ Le MB.210 n° 5 de la 4e escadrille du GB II/19 à Bordeaux, en 1937. Comme l'atteste l'inscription sur le gouvernail, entre le nom du constructeur et le numéro de série, il a été remis aux standards « Bn5 ». (Collection J. Mutin)

▼▼ Le n° 258 de la 4e escadrille du GB II/23 à Toulouse-Blagnac, en 1939. (Collection de l'auteur)

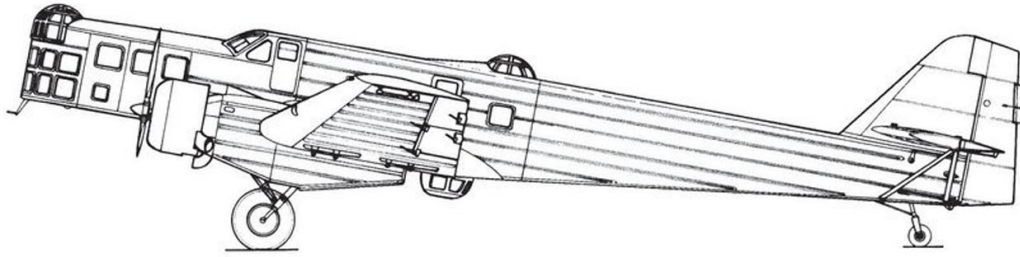


« CERCUEIL VOLANT »

Le n° 2, livré en avril 1936, est versé en septembre au GB II/21 à Nancy. Il se distingue du n° 1 par un dièdre plus prononcé. Après lui, les avions de série reçoivent un nouvel empennage vertical plus court. En dépit d'une pénurie d'hélices à pas variable, 23 machines ont été prises en compte à la fin de l'année 1936.

Dans le cadre du Plan Quinquennal, le ministère signe un nouveau marché de 56 appareils en version Bn5 (bombardier de nuit cinq places) reparti entre Hanriot (20), ANF Les Mureaux (20) et Breguet (16). Les nationalisations, qui vont passer par là, font que ces constructeurs seront intégrés respectivement à la SNCAC (Société nationale de construction aéronautique du Centre), SNCAN (du Nord) et SNCAO (de l'Ouest). Le premier (n° 106) vole le 4 mai 1937 et le dernier le 19 janvier 1938.





Fiche technique Bloch MB.210

Type :

Bombardier moyen de nuit, cinq membres d'équipage (catégorie Bn5).

Moteur :

Deux Gnome-Rhône GR 14 N10/11 de 14 cylindres en étoile, développant 910 ch au décollage et 950 à 3 700 m.

Dimensions :

Envergure, 22,81 m ;

Longueur, 18,90 m ;

Hauteur (à vide, en ligne de vol), 6,70 m.

Poids :

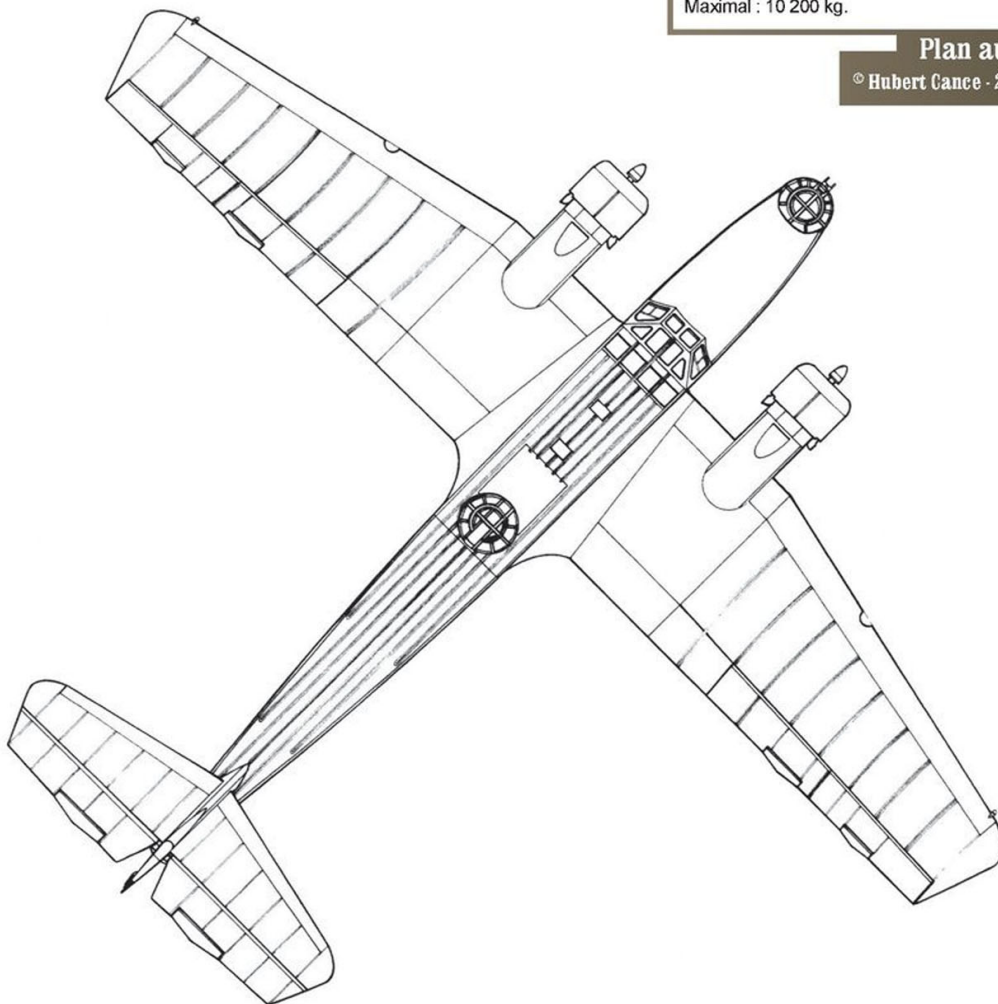
À vide : 6 400 kg ;

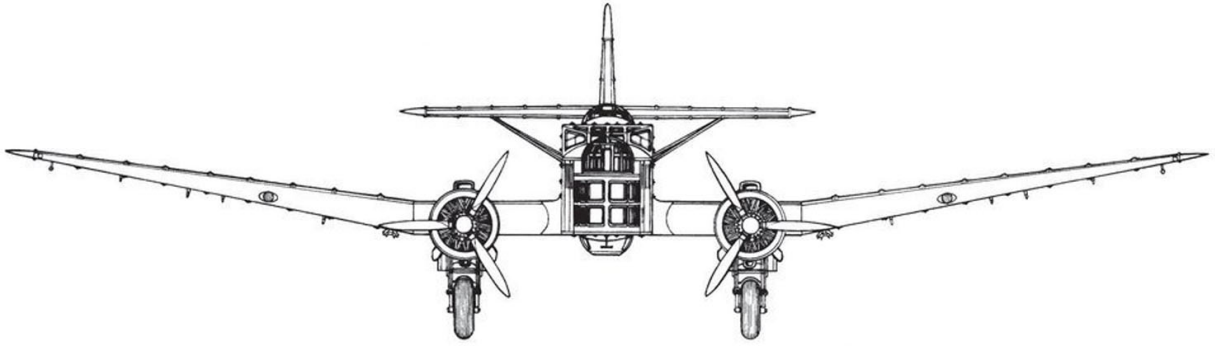
En charge : 9 700 kg ;

Maximal : 10 200 kg.

Plan au 1/144^e

© Hubert Cance · 2010





Performances :

Vitesse :

Maximale : 322 km/h à 3 500 m ;
De croisière : 275 km/h à 4 000 m ;
De croisière économique : 240 km/h à 3 500 m.

Distance franchissable maximale, 1 700 km ;

Avec une charge de bombes de 1 500 kg : 1 300 km ;

Temps de montée à 4 000 m : 12 min ;

Plafond pratique : 9 900 m.

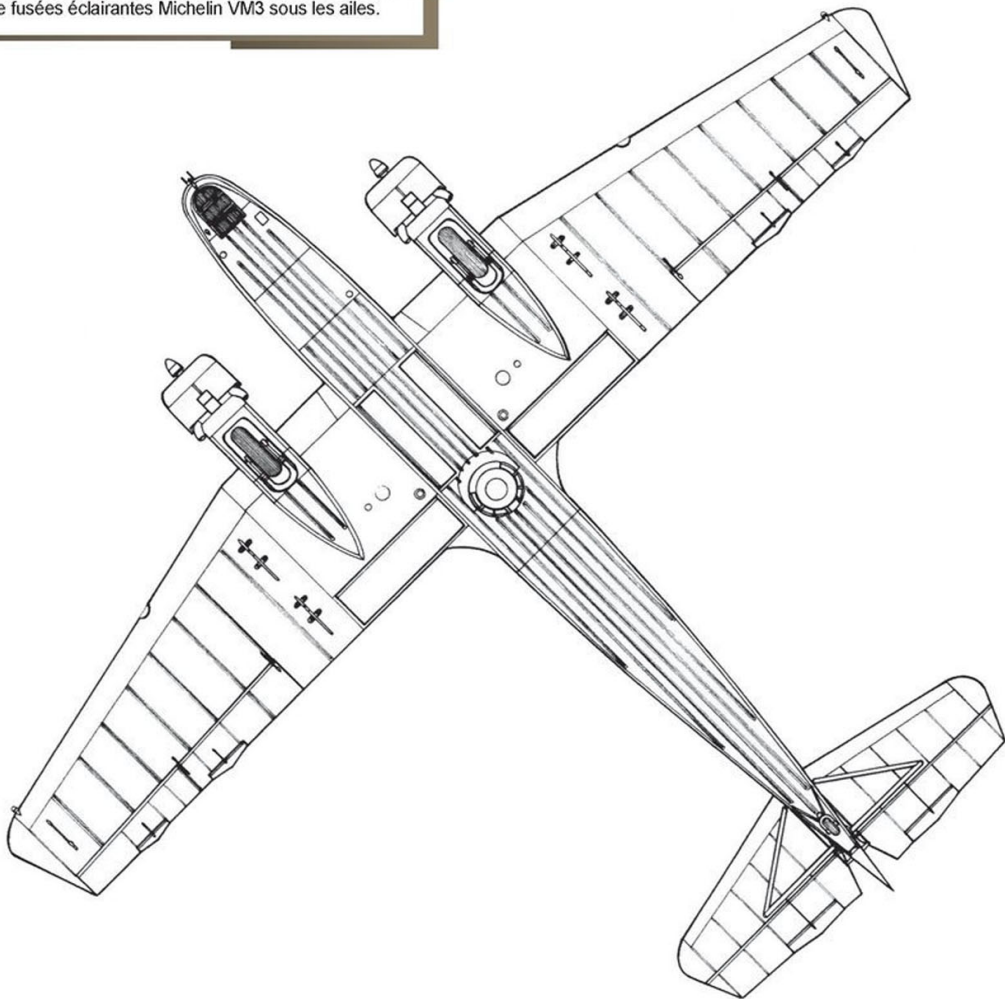
Armement :

Défensif :

Une mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm (800 cpa) dans chacune des tourelles manuelles situées dans le nez, sur le dessus et sous le fuselage (ces deux dernières étant rétractables).

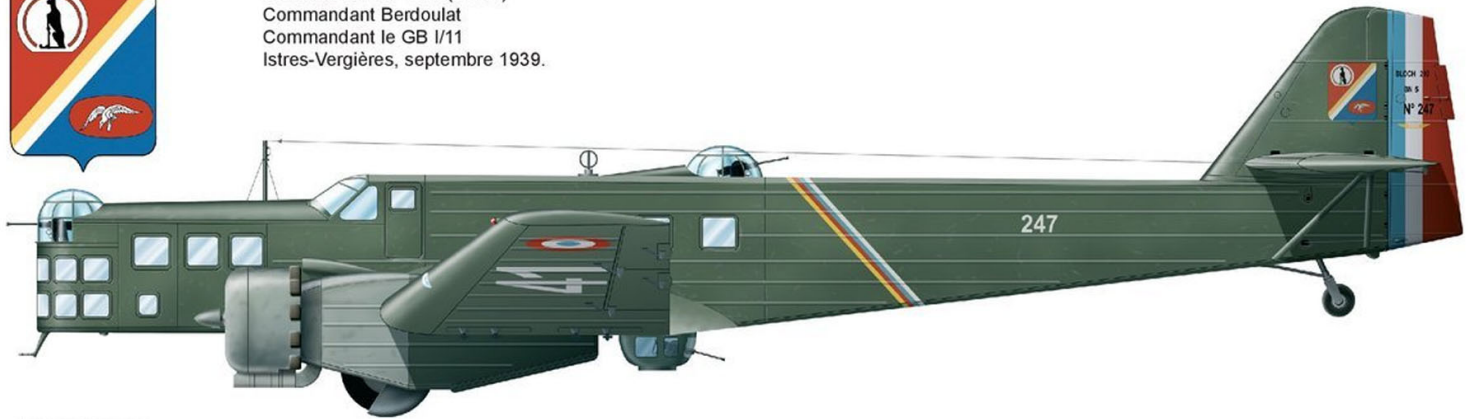
Offensif :

Maximum de 1 600 kg de charges en diverses combinaisons, 2x500 kg, 8x200 kg, 32x50 kg ou 128x10 kg, en soute interne, plus quatre fusées éclairantes Michelin VM3 sous les ailes.





Bloch MB.210 n° 247 (E-141)
Commandant Berdoulat
Commandant le GB I/11
Istres-Vergières, septembre 1939.



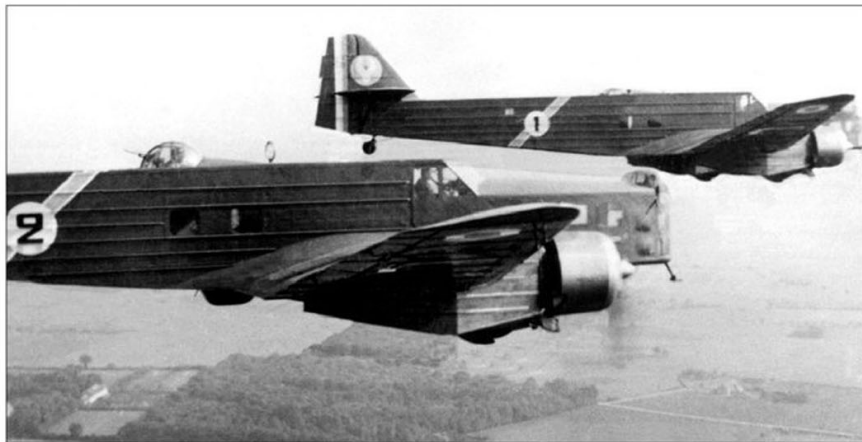
© J.M. Guillou, 2010

La raison de ce retard tient à un nombre anormalement élevé d'accidents qui contraignent l'état-major général à interdire le MB.210 de vol entre le 24 septembre 1937 et le 4 mars de l'année suivante. Deux causes principales en sont à l'origine. La première tient aux moteurs 14 K, trop peu puissants pour le poids de l'avion en charge et, surtout, manifestant une fâcheuse tendance à serrer après une surchauffe au décollage. La seconde tient à la nature « moderne » du MB.210, les pilotes ayant beaucoup de mal à se faire aux « gadgets » que sont le train rentrant et les hélices à pas variable. Très vite, le Bloch 210 va traîner une réputation de « cercueil volant », dont il n'est pas entièrement responsable. L'état-major exige le remplacement des 14 K par des 14 N, mieux ventilés et offrant 910 ch au décollage. Bloch en profite pour monter l'Hispano-Suiza 14 Ha en étoile sur un avion qui ne volera jamais avec et le moteur expérimental

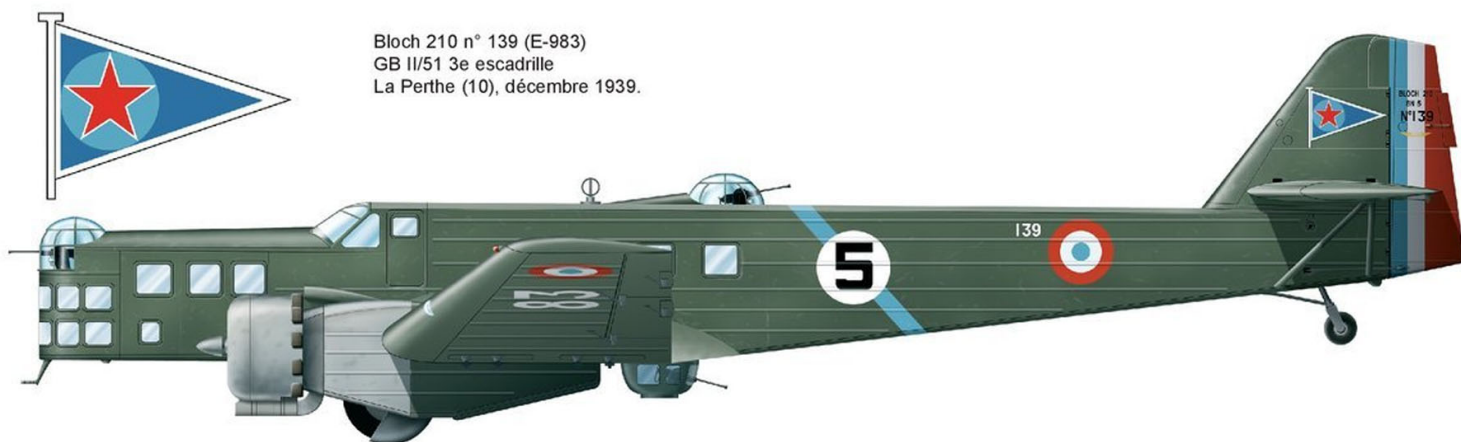
Renault 14 T2/3, en étoile également, de 1 000 ch, testé en vol sur le n° 87 en décembre 1937. Un autre moteur expérimental, le Clerget à huile lourde, aurait également été monté sur un appareil.

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Avec la livraison de 100 machines en 1938 et des 7 dernières au début de l'année 1939, la transformation des groupes peut reprendre, mais lors de l'affaire de Munich, seuls les GB II/23 et I/51 ont pu abandonner leurs appareils plus anciens. Lorsque la guerre éclate, en septembre 1939, le MB.210 est numériquement le bombardier le plus important dans l'inventaire de l'armée de l'Air. En effet, 180 des 238 appareils encore existants sont répartis dans douze groupes, qui, dès la mobilisation, gagnent leur terrain de campagne : GB I/11 et II/11 à Istres, GB I/12 à Auzainvilliers et II/12 à Damblain, GB I/21 à Chambry et II/21 à Athies-s/s-Laon, GB I/23 et II/23 à Istres, GB I/51 à La Perthe et II/51 à Troyes-Barberey, tandis que les GB I/19 et II/19 sont en manœuvre à Kalaa-Djerda. Conscient que le MB.210 est dépassé, l'état-major général a prévu de le remplacer par des matériels plus performants, mais les graves difficultés que connaît l'industrie aéronautique française perturberont le programme de modernisation. Ainsi, lorsque l'Allemagne passe à l'offensive, le 10 mai 1940, seuls les I/12, II/12, I/51 et II/51 ont pu être entièrement transformés (respectivement sur LeO 451 et Bre 693). Tous les autres sont en cours et certains ne le seront jamais entièrement, comme les I/21 et II/21, qui, n'ayant pas reçu le moindre Amiot 351 bon de guerre, seront contraints d'effectuer la quasi-totalité de leurs missions sur MB.210. Toutefois, les unités auront l'ordre de ne pas les engager de jour.

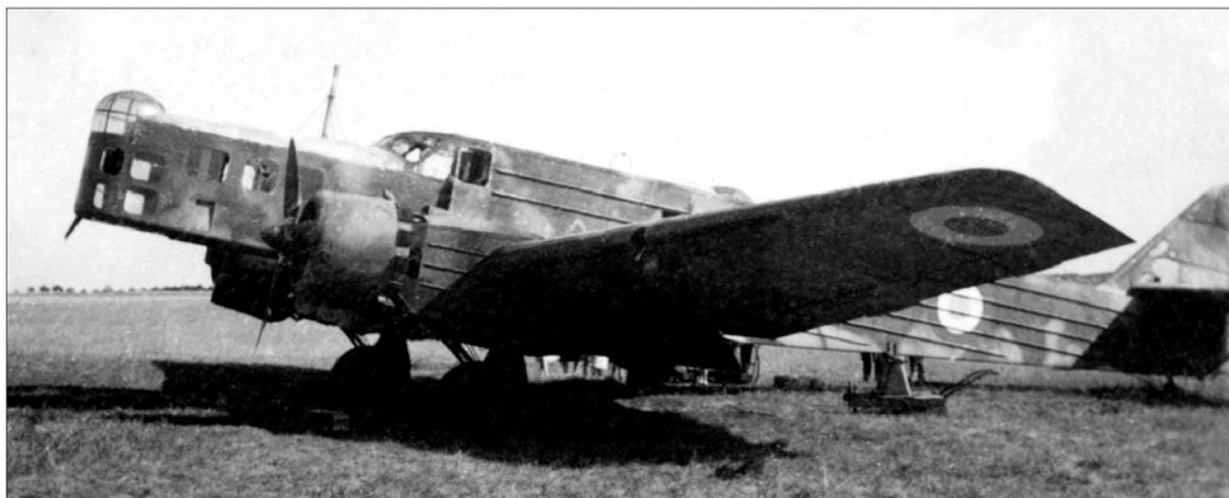


► Le Bloch 210 n° 29 de la 4e escadrille du GB II/21 peu après la mobilisation sur le terrain d'Athies-sous-Laon. (SHD/Air)



Bloch 210 n° 139 (E-983)
GB II/51 3e escadrille
La Perthe (10), décembre 1939.

© J-M. Guillou, 2010



◀ Endommagé lors du bombardement de La Ferté-Gaucher le 24 mai 1940, ce MB.210 anonyme du Groupement n° 9 devra être abandonné. Tous les appareils avaient été soigneusement camouflés et tous les numéros de série effacés selon les instructions en vigueur. (Collection de l'auteur)

L'ordre de bataille au 5 juin montre qu'il reste encore 16 MB.210 en première ligne (I/21 et II/21) et 19 dans le Sud de la France, où les II/11 et I/23 sont en train de les échanger contre des LeO 451.

La casse n'est pas négligeable : six appareils sont abattus par la *Flak*, faisant 26 tués, et sept sont victimes d'accidents, entraînant la mort de 8 autres navigants, sans compter les appareils rentrés endommagés et considérés comme irréparables.

Le recensement, en partie faux, réalisé après l'armistice dénombre 99 MB.210 en zone libre et 20 à Alger-Maison-Blanche. Les avions en bon état sont stockés, les autres envoyés à la ferraille. Le MB.211-01, qui se trouve à Toulouse-Blagnac, sera passé au pilon en raison de son mauvais état général.

Six sont sortis de la naphthaline pour la formation des navigateurs au sein de l'école de Salon-de-Provence. Lorsqu'ils envahissent la zone libre, les Allemands mettent la main sur les 37 derniers survivants, dont six auraient été envoyés en Bulgarie, mais c'est loin d'être certain. La Luftwaffe en utilise un nombre indéterminé au sein de la *Fallschirmjägerschule 2*, basée à Redlin (près de Schwerin), dont six sont détruits lors d'une attaque de chasseurs-bombardiers alliés, le 20 mai 1944.

Après la dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice, en décembre 1942, quelques-uns auraient été maintenus en service au sein du secrétariat général à la Défense aérienne, où, sous le commandement de la Luftwaffe, ils auraient servi à entraîner les batteries de DCA françaises qui tiraient sur les avions alliés.

À L'ÉTRANGER

Le premier utilisateur étranger est l'Espagne républicaine. Après avoir réceptionné le n° 1, convoyé par Lionel de Marmier, les Républicains reçoivent trois appareils mis en caisses directe-

ment à l'usine Hanriot et non immatriculés pour éviter tout contrôle. Deux sont affectés au *Grupo 11*, une unité de bombardement de nuit basée à Lerida, et les deux autres à l'école de Totana.

Lorsque la Roumanie, alliée à l'Allemagne, attaque l'URSS en Bessarabie, le 22 juin 1941, l'*escadrila 82 bombardament*, rattachée au *Grupul 6 mixt de bombardament*, aligne 8 MB.210 dont 6 sont immédiatement disponibles. Lorsque la campagne s'arrête pour les Roumains après la prise d'Odessa, le 16 octobre, un seul appareil a été perdu à l'ennemi. Les pilotes diront que c'est la faible vitesse du MB.210 qui a perturbé la visée de la DCA soviétique ! Les survivants sont remplacés par des IAR-Savoia D et S.79B, en mars 1942. Selon toute vraisemblance, ils termineront leur carrière comme avions d'entraînement jusqu'à ce que le manque de rechanges ne finisse par les clouer au sol. ■



▼ Le Bloch 210 n° 233 est capturé par les Allemands quand ils envahissent la zone libre, le 11 novembre 1942. La photo a été probablement prise à Aulnat ou à Toulouse.