



▲ Le MB.155 n° 705 du capitaine de Vaublanc, commandant la 2^e escadrille du GC II/8, à Marseille-Marignane en 1941. (Collection P. Ropolo)



LE BLOCH 155

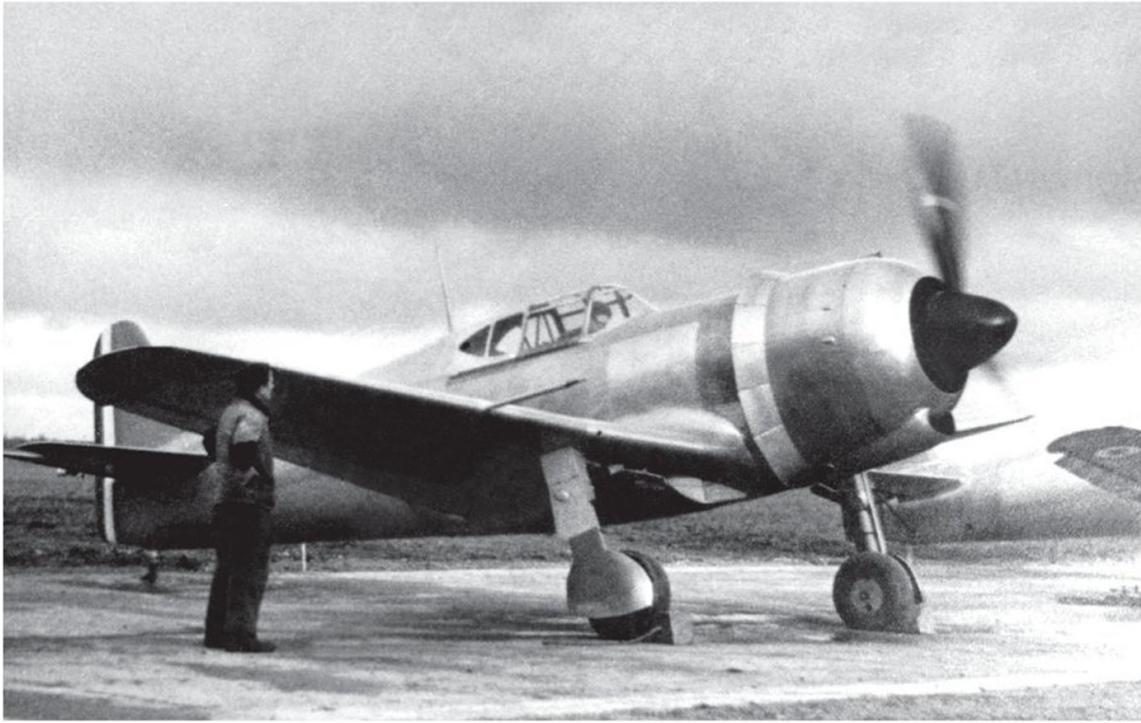
PAR C.-J. EHRENGARDT

Le développement du Bloch MB.155 s'inscrit dans la démarche qui fera le succès de Marcel Dassault par la suite : améliorer les modèles existants tout en conservant le plus grand nombre de pièces interchangeables avec les versions précédentes. L'étude de la version avancée du MB.152 est entreprise par G. Fandoux en septembre 1939. Le MB.155, qui conserve le moteur GR 14 N 49 de son prédécesseur, se distingue de ce dernier par une aérodynamique plus soignée (élimination des cache-culbuteurs sur un capot de 800 mm d'ouverture mieux profilé), une légère augmentation de la corde de l'aile, la pose d'un pare-brise en Triplex armé de 40 mm d'épaisseur, le transfert du radiateur d'huile de l'intrados gauche à la lèvre inférieure du capot et un armement composé de deux canons HS 404 alimentés par bandes et deux mitrailleuses de 7,5 mm, dont l'alimentation par bandes sera refusée par le STAé [1]. Le contreventement des stabilisateurs horizontaux est supprimé. L'agrandissement du réservoir d'essence du fuselage oblige à reculer le poste de pilotage, entraînant la refonte de toute la partie avant du fuselage ; néanmoins, la longueur hors tout reste identique à celle du MB.152.

[1] Ce système nécessitant une révision complète du caisson d'armement, le STAé s'y est opposé par crainte de retards dans la livraison des avions.

PRODUCTION ET LIVRAISONS

Le prototype MB.155-01 est assemblé à partir de la cellule du MB.152 n° 449 à l'usine SNCASO de Châteauroux-Déols. Il vole pour la première fois le 3 décembre 1939. Deux jours plus tard, il est convoyé à l'usine-mère de Villacoublay, où il subit quelques tests en vol. Il est alors renvoyé à Déols pour recevoir un certain nombre d'améliorations, notamment : augmentation de la surface de la gouverne de direction, diminution de l'ouverture du capot, installation d'une hélice M. Bloch et rétablissement du contreventement de l'empennage horizontal en raison de l'apparition de vibrations dans certaines phases de vol. L'avion est accidenté le 4 février 1940 ; on en profite pour remonter le capot d'origine et installer une hélice Chauvière. Les essais sont repris le 5 mars dans cette configuration ; ils débouchent sur quelques nouvelles modifications, avant que la définition de série ne soit figée. Trois MB.152 (n° 16, 194 et 262) testent divers équipements destinés au MB.155, mais ils seront ensuite remis aux standards d'origine.



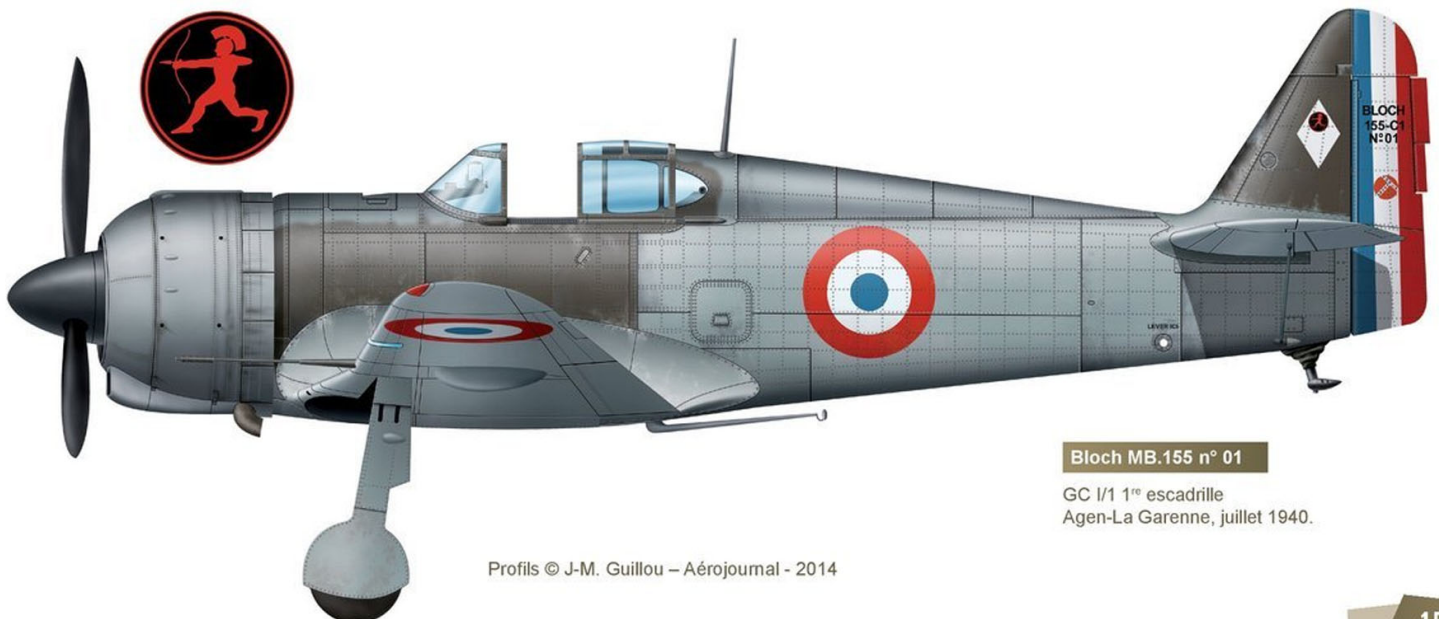
[2] Les commandes de Bloch 151 et 152 s'arrêtaient au n° 700.

◀ Le MB.155 n° 01 à Déols en décembre 1939. On note l'absence d'armement et de contreventement au stabilisateur horizontal. (Collection J. Cuny)

▼ Le MB.155 n° 702, habituellement piloté par le capitaine Coutaud, commandant la 1^{re} escadrille du GC I/1, à Agen-La Garenne début juillet 1940. (Collection J. Mutin)

L'avion tête de série, numéroté 701 [2], vole le 3 avril 1940. Il est confié au CEMA d'Orléans-Bricy pour les essais officiels. Le suivant, le n° 702, est livré le 9 juin. Seuls huit exemplaires sont pris en compte par l'armée de l'Air avant l'entrée en vigueur de l'armistice le 25 juin ; à noter que les n° 709 et 710 ont été détruits lors du bombardement de Déols en juin 1940. Il avait été prévu de transformer le GC I/1 sur MB.155, mais les événements en décideront autrement. Le 13 juin, le groupe, sous les ordres du commandant Soviche, gagne Châteauroux-Les Vignots, où il perçoit les n° 702 et 704, dont un est affecté au capitaine Coutaud, chef de la 1^{re} escadrille ; à son bord, celui-ci revendique avec sa patrouille un Hs 126 à Argenton-sur-Creuse le 20 juin. Le GC I/1 termine la campagne à Agen-la Garenne.

Le n° 703 est mis en œuvre par la patrouille DAT (défense aérienne du territoire) de Châteauroux et il effectue au moins une mission le 14 juin aux mains du pilote Desmazières de la SNCASO.



Bloch MB.155 n° 01

GC I/1 1^{re} escadrille
Agen-La Garenne, juillet 1940.



Le 23 juin, le GC II/8 (commandant de Ponton d'Amécourt) récupère à Toulouse, où ils ont été repliés par des pilotes de la SNCASO, les n° 705 à 708, qu'il met à l'abri à Aix-Les Milles, terminus de son exode. Passant par Châteauroux lors de son repli vers le sud, la patrouille DAT de Tours récupère les MB.155 n° 01 et 703, qu'elle convoie jusqu'à Bordeaux, où elle est agrégée au GC I/55, avant d'échouer à Toulouse. Le n° 701, dépendant toujours du CEAM, est replié à Toulouse ; il est envoyé au stockage dès le mois de juillet. Le recensement de juillet 1940 indique la présence de 8 Bloch 155 en zone libre : 4 à Marignane, 3 à Francal et le dernier à Blagnac ; les deux d'Agen (y compris le n° 01) semblent avoir échappé à l'inventaire. Aucun n'a franchi la Méditerranée.

▲ Le n° 705, retourné à Marignane par le sergent-chef Baudin, le 18 mars 1941. Alors affecté à la 1^{re} escadrille du GC II/8, il sera réparé et affecté au GC I/8 en août 1942. (Collection P. Ropolo)

▲ En haut : le MB.155 n° 703 du GC I/55, vraisemblablement à Toulouse à la fin de la campagne. (SHD/Air)

APRÈS L'ARMISTICE

Les GC I/1 et II/8 sont maintenus en activité par les Commissions d'armistice, respectivement à Lyon-Bron et Marseille-Marignane. Le GC I/55 est dissous à Toulouse, et le n° 01 est envoyé au stockage. Il semble que le n° 703 ait été « subtilisé » par le GC II/10, basé à Toulouse-Blagnac – pour peu de temps, car ce groupe disparaît le 16 août 1940, et ce MB.155 est ensuite retrouvé au Parc 91 d'Istres.

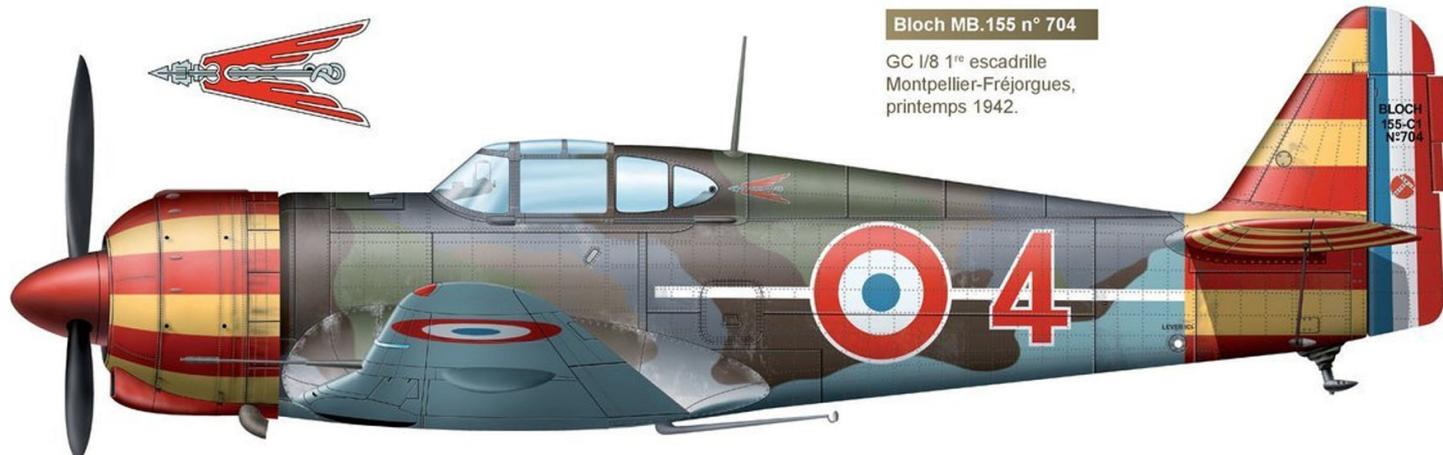
Châteauroux, occupée par les Allemands, est incluse dans la zone libre, ce qui permet à Vichy de récupérer l'usine de Déols. Après de longues négociations, les Commissions d'armistice acceptent que les cellules qui étaient en cours d'assemblage final à la SNCASO le 18 juin, jour de l'évacuation du site, soient achevées et livrées à l'armée de l'Air de l'armistice. Pris en compte à partir de la fin de l'année 1941, les n° 711 à 729 sont presque tous envoyés au Parc 91 pour y être stockés.

Toutefois, les GC I/8, II/8, II/9 et III/9 reçoivent quelques MB.155 début 1942. En avril 1942, il est décidé de regrouper les MB.155 au GC I/8 ; il en touche ainsi onze de plus : n° 706, 711-714 et 717-722. Les avions n° 723 à 729 ne seront jamais déstockés.

Après l'invasion de la zone libre, les groupes métropolitains sont chassés de leur terrain ; le GC I/8 se retrouve à Châteauroux et le II/8 à Saint-Rambert-d'Albon, où ils sont tous deux dissous le 27 novembre 1942. La Luftwaffe marque un certain intérêt pour le Bloch 155. Non seulement, elle se sert dans le parc des unités françaises disparues – il en reste 25 en état de vol –, mais elle récupère au moins 15 MB.155 neufs (à partir du n° 730 inclus) ; le plus haut numéro relevé dans les listes de pertes est le 744.

Il est probable que cette quinzaine d'avions supplémentaires faisait partie de l'accord donné par les Commissions d'armistice pour la poursuite de l'assemblage de cellules existantes en faveur de l'armée de l'Air de l'armistice, mais que les circonstances ont fait que ces appareils n'ont pu être livrés qu'après la disparition de l'aviation de Vichy.

La plupart de ces avions sont affectés au *Jagdlehrer-überprüfungsgruppe*, l'école des moniteurs des pilotes de chasse basée à Orléans-Bricy puis Orange-Caritat, mais d'autres rejoignent la JG 103 (voir *Aéro-Journal* n° 38, décembre 2013). Le dernier accident est signalé en date du 8 février 1944. Lorsque le J.Lü.Gr. forme le II./JG 110 à Garz le 1^{er} juin 1944, le MB.155 semble avoir totalement disparu de son inventaire. ■



Bloch MB.155 n° 704

GC I/8 1^{re} escadrille
Montpellier-Fréjorgues,
printemps 1942.



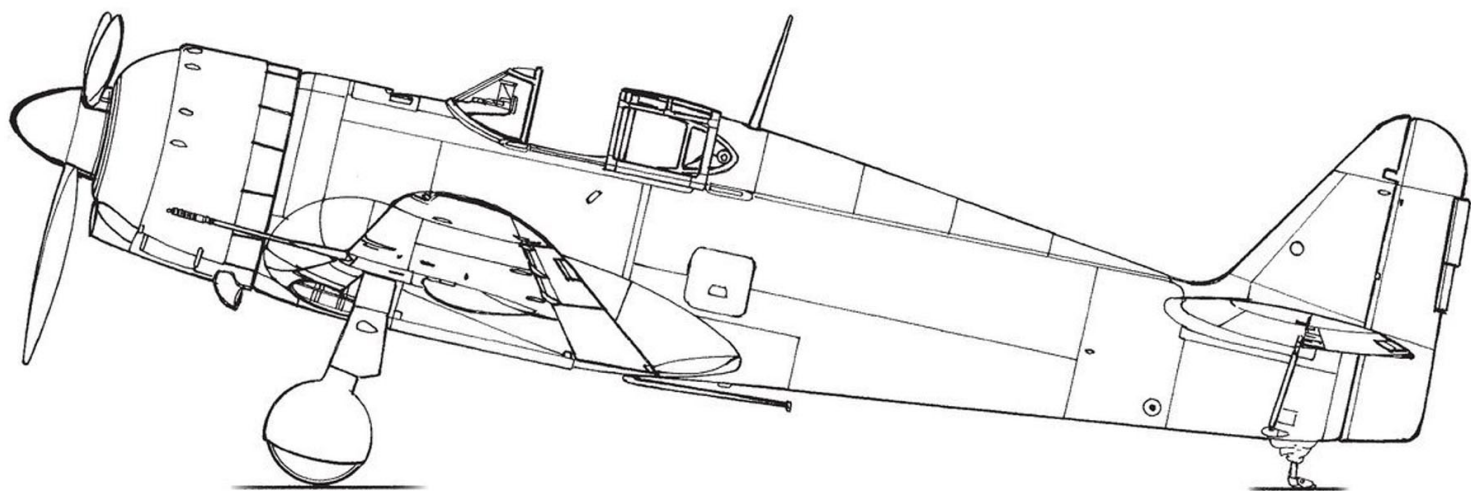
Bloch MB.155 n° 711

Jagdlehrerüberprüfungsgruppe
Orange-Caritat, début 1944.

► Un MB.155 (probablement le n° 711) du Jagdlehrerüberprüfungsgruppe photographié à Orange-Caritat fin 1943 ou début 1944. Le n° 711 sera légèrement endommagé (20 %) à la suite d'une crevaison au décollage le 21 janvier 1944. (E-N Archives)

▼ Alignement des appareils du GC II/8 à Marignane en 1941. Le « 14 », deuxième de la rangée, est le n° 708 de l'état-major du groupe ; il porte d'ailleurs les deux insignes d'escadrille derrière la verrière. Il n'est toutefois pas certain qu'il ait été la monture personnelle du lieutenant-colonel Robert, commandant le GC II/8, car le code tactique « 14 » était réservé aux adjoints, l'avion du « patron » étant immatriculé « 13 » (sauf s'il était trop superstitieux !). (ECPA/D)





Bloch MB.155

Plan au 1/48^e

© Hubert Cance - 2014

DIMENSIONS

Envergure	10,57 m
Longueur	9,05 m
Hauteur	2,10 m
Surface alaire	17,33 m ²

POIDS

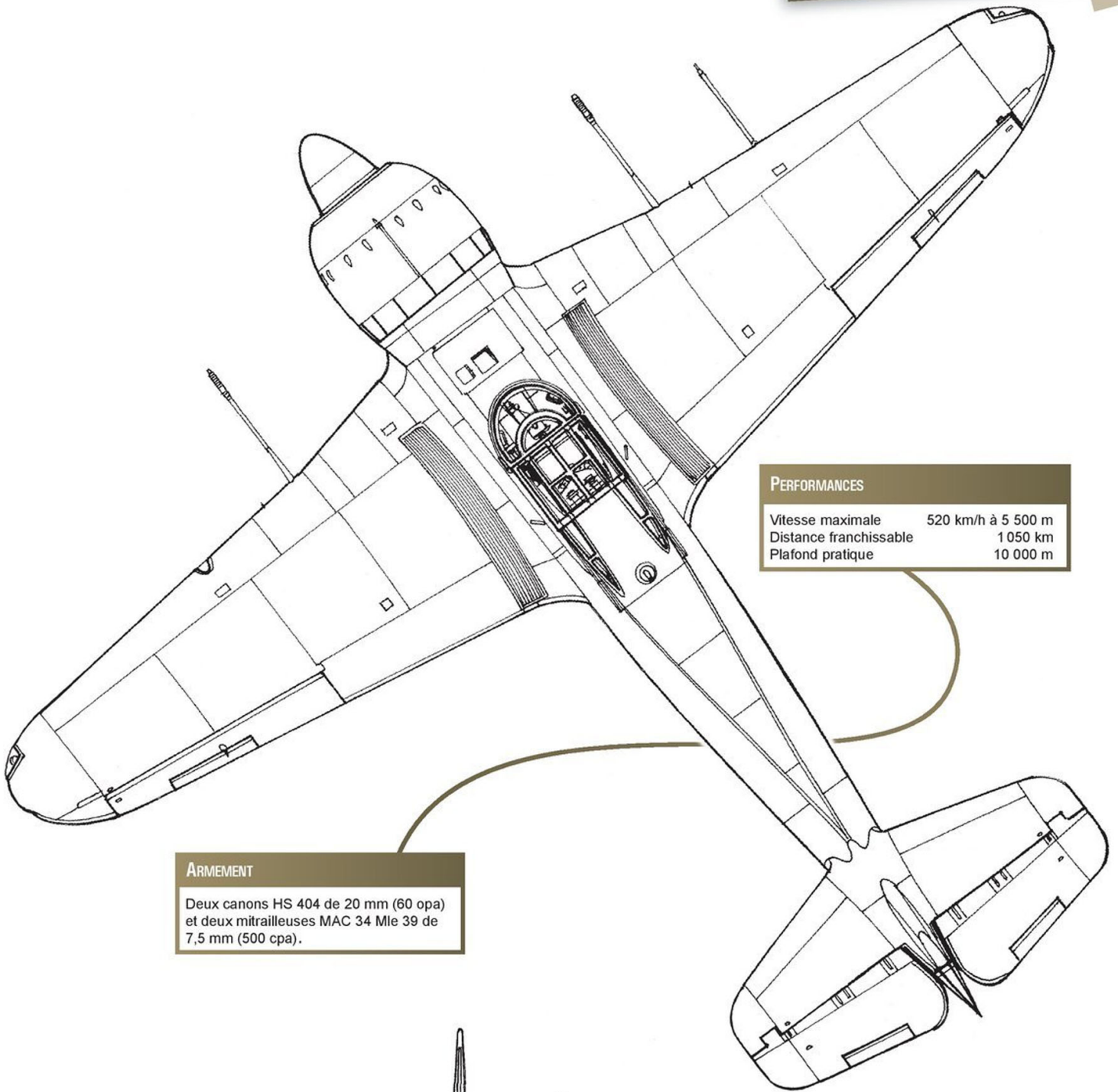
À vide	2 100 kg
En charge	2 900 kg

TYPE

Intercepteur monoplace monomoteur.

MOTEURS

Un Gnome-Rhône GR 14 N 49 de 14 cylindres en étoile refroidis par air, développant 1 100 ch au décollage.



PERFORMANCES	
Vitesse maximale	520 km/h à 5 500 m
Distance franchissable	1 050 km
Plafond pratique	10 000 m

ARMEMENT
Deux canons HS 404 de 20 mm (60 opa)
et deux mitrailleuses MAC 34 Mie 39 de
7,5 mm (500 cpa).

