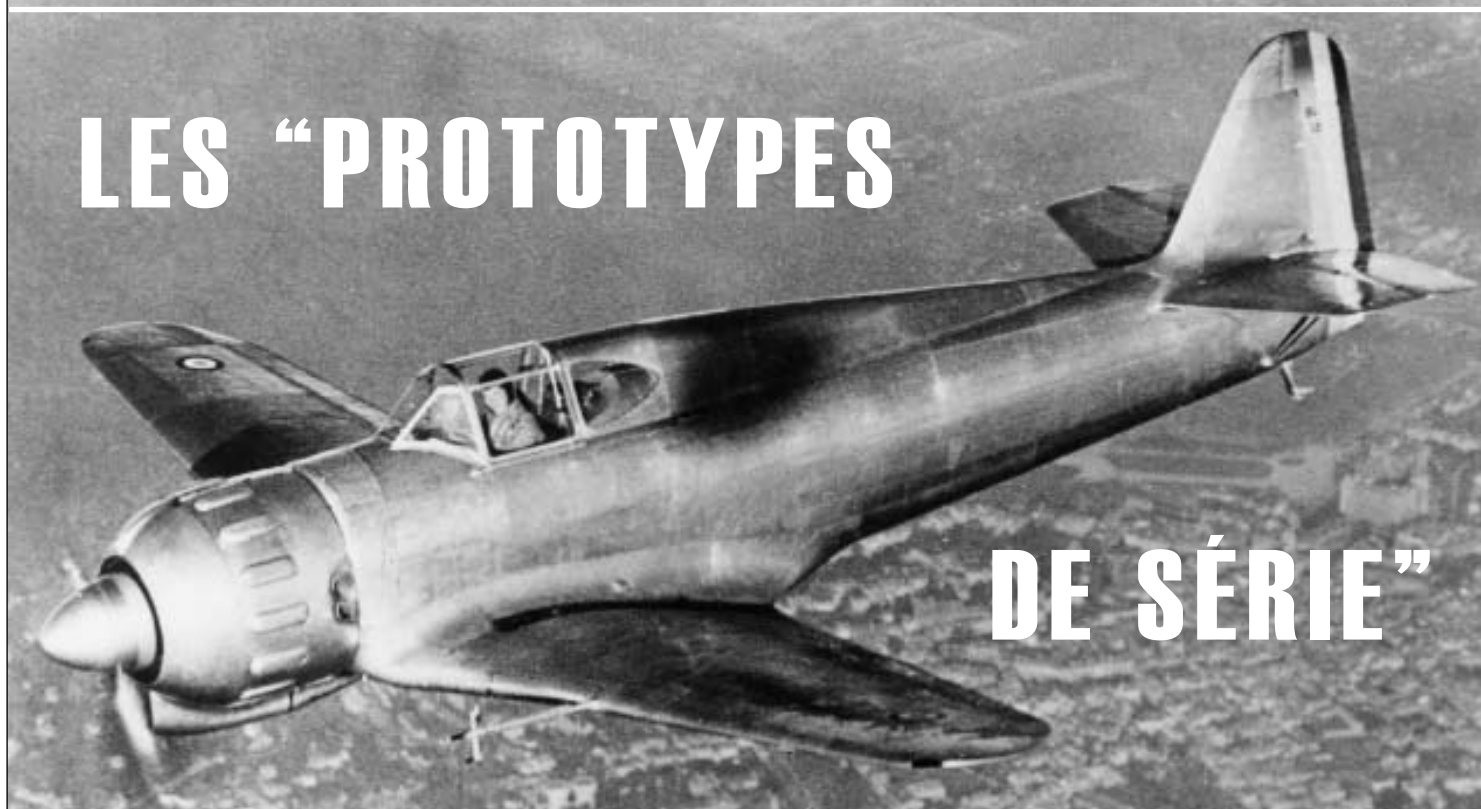


LES "PROTOTYPES

DE SÉRIE"



Évolution parallèle et mise au point

Il est difficile de parler de prototype dans le cas de la lignée des chasseurs Bloch, du fait que les essais ont eu lieu sur plusieurs appareils à la fois, et qu'il a fallu procéder à la définition et à l'adaptation de plusieurs types de moteurs, d'hélices et d'équipements sur des cellules différentes.

Plusieurs appareils ont donc été prélevés sur la chaîne afin de leur attribuer une tâche spécifique en vue d'évaluer un matériel particulier. La somme d'enseignements tirés de ces appareils permettra d'équiper les prototypes prévus par les marchés et devant correspondre à leurs spécifications.

La plupart des essais de ces prototypes porteront bien entendu sur l'évaluation des aménagements visant à éliminer les problèmes de surchauffe du moteur, et sur le choix de la meilleure hélice pouvant tirer le maximum de puissance de celui-ci.

Bloch MB.151 C1 ou Bloch 151 n° 1

Le prototype MB.150 n° 01, conçu par Maurice Roussel, s'avère inadapté à la fabrication de masse. En conséquence, après le départ de ce dernier, l'étude et la mise au point des dérivés MB.151, 152 et 155 et leur mise en service sont effectuées par le bureau d'étude "série" dirigé par G. Fandoux secondé par G. Bierry. L'ingénieur Lucien Servanty, qui dans un premier temps assure la liaison entre l'atelier et les essais en vol, est chargé de revoir les procédés de fabrication de l'appareil. Lui et son équipe sont

persuadés que le prototype en son état est totalement inadapté à la production de masse. Afin de le rendre conforme aux exigences de la fabrication en série, la cellule du Bloch 150 est entièrement redessinée, sans toutefois remettre en question sa conception de base au point de vue forme et structure. Il est mis en chantier le 1^{er} janvier 1938.

Le fuselage, primitivement en un seul élément, est fragmenté en trois tronçons, la partie centrale (fuselage arrière) étant constituée de deux demi-coques assemblées entre elles et rivetée au bloc arrière des empennages. La roulette de queue est remplacée par une béquille sur vérin, munie d'un galet d'usure. La roulette est fragile en raison de la configuration des terrains de l'époque qui comportent des inégalités de surface, et où la béquille est mieux adaptée, servant aussi de dispositif de freinage (les caractéristiques sont inversées sur piste en ciment).

L'aile fait l'objet d'un soin tout particulier, avec un profil entièrement redessiné, et une flèche de 5° 20' avec un angle évolutif de 12° 20' entre la racine de l'aile et le canon afin de loger le train. La voilure de chaque aile, de quatre caissons est ramenée à deux, boulonnés sur le fuselage. Les réservoirs d'aile de 200 l étant retirés au profit d'un seul réservoir de fuselage de 415 l sous le plancher du poste de pilotage, deux caissons trapé-

zoïdaux sont aménagés dans chaque aile de manière à recevoir un canon HS 404 de 20 mm et une mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm, bien que cet armement ne soit jamais monté sur ce prototype, la priorité étant le refroidissement du moteur. Le radiateur d'huile change une nouvelle fois de place, émigrant



Rodolphe Blanc.
(DR)

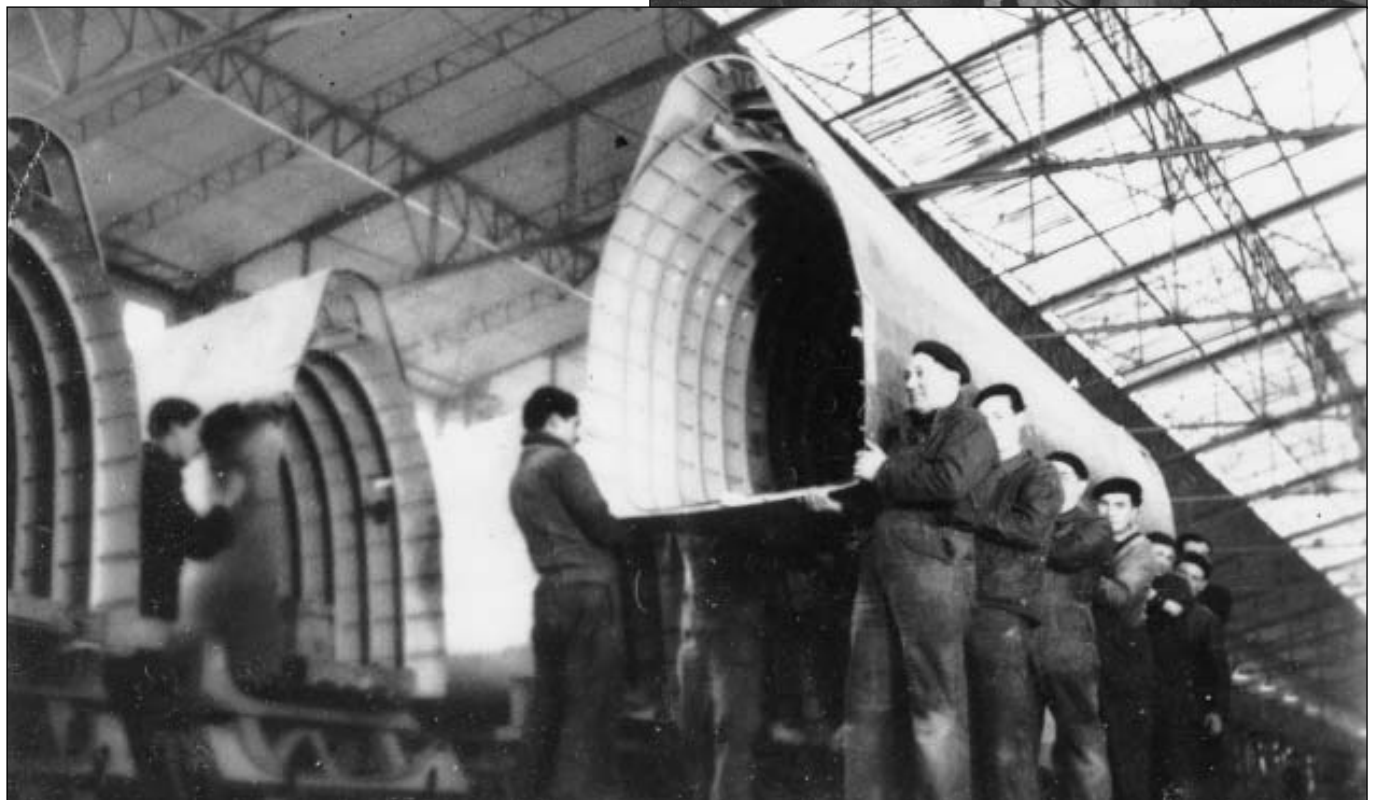




Les trois photos:
Chaudronnerie des capots. (Coll. SHAA)



Transport à la force des muscles de la partie arrière de fuselage de l'atelier C vers l'atelier D.
(Coll. SHAA)



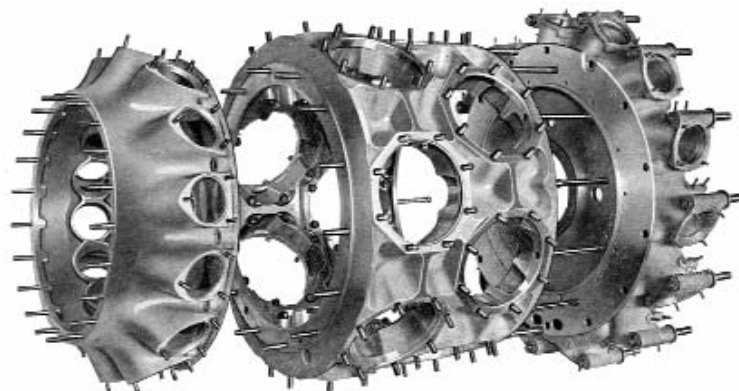


DESCRIPTION DES ORGANES DU MOTEUR

Carter

L'ensemble des organes de ce moteur est contenu dans un carter rigide en aluminium en trois éléments :

- le carter central qui reçoit le vilebrequin, les embiellages et les 14 cylindres ;
- le boîtier de distribution à l'avant qui reçoit la culbuterie et le plateau à cames ;
- le carter d'admission à l'arrière qui reçoit l'arbre intérieur supportant le compresseur et les organes auxiliaires.



ORGANE CONTENUS DANS LE CARTER CENTRAL

Les cylindres

Les cylindres sont numérotés en suivant sans distinction d'étoile, dans le sens de rotation du moteur. Le n° 1 est toujours le cylindre vertical supérieur qui appartient à l'étoile arrière.

Les cylindres sont en deux pièces :

- un fût en acier garni d'ailettes de refroidissement fines de 4 mm de pas ;
- une culasse en alliage d'aluminium, vissée à chaud sur le fût. Elle est garnie également d'ailettes de refroidissement très fines distantes de 5 mm. L'extérieur est entièrement émaillé au four.

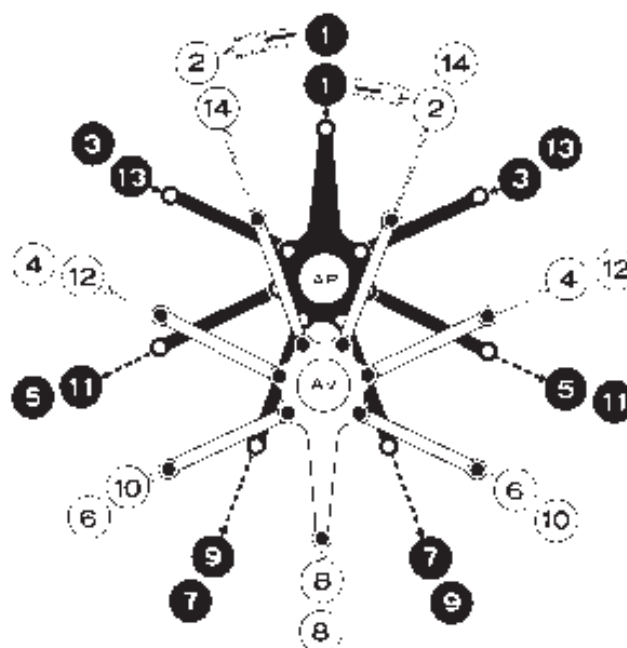
La culasse présente :

- deux logements venus de fonderie destinés à recevoir les guides et les sièges de soupapes, le siège d'admission est en bronze d'aluminium, celui d'échappement en acier austénitique ;
- les orifices d'admission et d'échappement circulaires sur lesquels les raccords de tubulures en bronze ;
- les coupelles de logement de culbuteurs, munies chacune de trois bossages alésés ;
- le bossage avant dans lequel passe le logement des culbuteurs, et qui reçoit le repose-tube en aluminium ;
- le bossage central où coulisse le support de culbuteur ;
- le bossage arrière, logement du guide de soupape qui débouche sur la coupelle ; un capot en alliage léger coulé, émaillé extérieurement et s'emboîtant sur la coupelle, est maintenu en place par un fil en acier ;

- les oreilles de fixation des supports de culbuteurs munies de douilles en bronze ;
- les bossages de bougies munis de douilles en bronze ;
- le bossage de la bougie de démarrage placé au centre ;
- un bossage de fil d'allumage muni de deux goujons ;
- six bossages munis de goujons : cinq sur les coupelles, un au-dessus de la soupape de démarrage. Ces bossages servent à la fixation soit des déflecteurs de culasse, soit du capotage moteur.

Les tubulures d'admission

Les sorties du carter d'admission sont reliées aux cylindres par des tubulures en aluminium fixées sur la bride du carter par quatre goujons, et sur l'orifice d'admission de la culasse par un écrou vissé sur le raccord d'admission. Des joints placés à chaque extrémité assurent l'étanchéité.



Cylindres avant : Étoile AV
 Cylindres arrière : Étoile AR
 AV : AVANT - AR : ARRIÈRE
 Les cylindres sont numérotés dans le sens de l'arbre





Le Bloch 155 n° 702 codé "7"; les avions portent le double insigne.
(Coll. SHAA)

Au centre :
Détail du double insigne.
On notera que les détails de l'archer grec diffère notablement de celui illustré dans les manuels officiels.
(ECPA)

Septembre 1940

Au mois de septembre, par le jeu des démobilisation, le groupe voit fondre ses effectifs de cinquante hommes. Le GC I/1 devient une unité administrative autonome, mais les vols sont interdits. Le 18 septembre, le Lt Michel quitte la 2^e escadrille pour le mouvement "Jeunesse et montagne", le Lt Rossigneux, un ancien du groupe, en fait autant le 21.

Octobre 1940

Au mois d'octobre, toujours pas de vols, le moral baisse, le groupe perd encore trente hommes. Le personnel volant subit d'importantes mutations. L'Adj Goblet retourne au GC III/9, l'A/C Baritel, un ancien Lyonnais, en vient, les Sgt Leprovost et Dubost sont affectés en Indochine, l'Adj Bousquet est affecté au groupe. Sont mis en congé d'armistice : le Lt Pilâtre-Jacquin, le Lt mécanicien Fischer et l'A/C mécanicien Vrillac, un "vieux de la vieille", ancien de la section spécialisée infatigable qui faisait tout avec rien et savait mener les hommes. Le 15 octobre, le Lt Schmidt remplace par intérim le Cne Bouvarre, muté à "Jeunesse et montagne".



Novembre 1940

En visite au groupe le 8 novembre, le Gal Mendigal commente l'entretien entre le maréchal Pétain et Hitler le 23 octobre à Montoire-sur-le-Loir [3]. Le 19 novembre, le Cne Legentil, grièvement blessé le 3 juin, rend visite à ses anciens camarades. Le Cdt Soviche lui remet la Légion d'honneur et la croix de guerre au cours d'une prise d'armes qui a lieu le lendemain.

Le groupe est à nouveau autorisé à voler le 26 novembre 1940, mais la pénurie en carburant permet à peine de voler plus de cent heures. Cinq sous-officiers pilotes partent pour les colonies.

En bas à gauche : le "11" photographié juste après l'armistice. Au second plan, un Caudron Luciole.
(Coll. A. Denis)

À droite :
Lignée d'avions du GC I/1 après l'armistice.
Au second plan, le MB.155 n° 704.
(Coll. S. Joanne)





Le 20 mai 1942 au Luc, les Sgt Boyer et Lombaert devant la dérive du MB.152 n° 576 codé "11". Noter le flettner ajouré, les feux de position et la partie en bois de la béquille absente, ce qui donne un sabot à l'allure bizarre. (Coll. S. Joanne)



Accident du n° 154 codé "25" du Sgt Rouere au Luc le 20 mai 1942. (Coll. S. Joanne - origine J. Skorupka)

Le Luc en juin 1942, le n° 573 "13" porte l'écu à double insigne sur la dérive. (Coll. S. Joanne - origine Skorupka)



La totale pour le n° 662 "1": capot à bandes rouge et jaune et bande longitudinale blanche. (Coll. S. Joanne)





Le "66" sur le dos. (Coll. P. Courteville via L. Persyn)



La '3' à droite, la '4' à gauche, ici le "45" est le n° 634, un ancien du GC II/6. Aulnat 1941. (DR)



GC II/9



Encore un "47", mais ce n'est pas l'avion détruit le 3 juin. (Coll. J.F Oller)

Le Sgt Lepage joue les starter et donne le départ à une patrouille décollant vers l'est. Au fond les cheminées des usines Bourdon (aujourd'hui disparues) ; à droite l'aérogare devenu siège de l'aéro-club. (Coll. G. Lepage)



En 1942, la pénurie d'essence limite les vol à quatre heures. L'école de section du Lt Rebière fait de brillantes présentations en 1941-1942 à Clermont-Ferrand et Vichy.

En octobre 1941, le Cdt Rollet quitte le groupe pour aller commander l'école de perfectionnement des sous-officiers de Gaillac, il est remplacé par le Cdt Rousseau-Dumarcet.

Le 28 août 1942, l'A/C Cucumel meurt au cours d'un convoyage.

Le 11 novembre 1942, le Cdt Rousseau-Dumarcet est relevé de son commandement par le ministre, sur ordre du Gal Mohr, pour avoir fait monter des réservoirs supplémentaires sur Bloch 152.

Le 28 novembre 1942, le groupe, sous les ordres du Cdt Naudy, est dissous.



tapis un bombardier ennemi au-dessus de Chablis; mais on ignore quel appareil il pilotait. C'est le Lt Nollet qui remplace le Lt Beau.

Le 15 mai, l'arrivée de deux pilotes polonais, les Sgt Tomicki et Kowalski, permet la mise sur pied d'une patrouille menée par l'A/C Hervé et de se tenir en alerte permanente, permettant ainsi aux pilotes convoyeurs d'accomplir leur tâche habituelle. Le 17 mai, cette patrouille, qui opère sur des Bloch tout neufs, décolle en alerte; elle a l'opportunité de poursuivre un Do 17 isolé et de l'endommager irrémédiablement, moteur droit en flammes. Achievé par des chasseurs amis, cet appareil leur sera toutefois crédité après d'âpres discussions [12]. Le Sgt Tomicki doit se poser en campagne à court d'essence. Le 4 juin à 06 h00, la patrouille décolle sur alerte et grimpe à haute altitude (vers 8000 m) pour intercepter un vol de bombardiers He 111 entre Tours et Chartres. Parvenu au contact et malgré les tirs défensifs, l'A/C Hervé suivi de ses équipiers pique sur l'un d'eux et l'abat. Le 12 juin 1940, les caporaux Henryk Kowalski et Stefan Tomicki sont pressentis pour former une patrouille de chasse de nuit, sous le commandement d'un pilote français, défendant la région parisienne; ce projet ne se concrétisera pas. Le lendemain, comme tout le personnel de l'EAA 301, ils rejoignent Cognac et sont affectés à la patrouille Falkowski.

Patrouille de chasse de défense d'Orléans-Bricy

Pour mémoire, puisqu'elle est citée dans le cadre du Gpt I, cette patrouille intégrée plus tard au GC I/6 est commandée par le Cne de Rivals-Mazères. Sa seule activité opérationnelle planifiée est une mission suicidaire de mitraillage de blindés à deux appareils [13]. Elle ne comporte qu'un seul chasseur Bloch, le n° 576, qui d'ailleurs ne participe pas à cette action et est versé au GC II/1.

- 8. Il se tuera le 9 avril 1945 à Toulouse-Franczal à bord d'un D.520 saboté.
- 9. La patrouille utilisait en outre les MS.406 n° 595, 663, 670, 697, 997, 998, 595, 1001, 1009.
- 10. On retrouve cet appareil dans l'armée d'armistice au GC II/8.
- 11. Op. déjà cité: combats décrits dans: *La chasse française inconnue, mai-juin 1940* par Matthieu Comas (hors série *AVIONS* n° 7, Lela Presse, 1998)
- 12. *Polish Institute and Sikorski Museum*, Londres. Réf. LOTA.IV.2/1b/3 p. 3.



Le MB.152 n° 656 codé "1" du Lt Zdzislaw Henneberg. (Coll. W. Matusiak)

Le Lt Zdzislaw Henneberg. (Coll. T. Kopanski)

Patrouille de couverture directe de points sensibles

Patrouille civile de chasse de défense de Châteauroux-Déols

La première patrouille [14] mise en place à notre connaissance est la patrouille civile de Châteauroux-Déols à une date qui ne nous est pas parvenue [15], mais qui doit se situer début mai, époque à laquelle une partie du bureau d'études émigre de Courbevoie à Déols, et où une équipe de pilotes dirigée par M. Détroyat arrive sur les lieux pour camoufler les avions sortis de chaîne, mais en attente d'équipements [16]. Cette patrouille est composée de trois pilotes "contre-réceptionnaires" chez Bloch: G. Libert [17], M. Desmazière, S/Lt Wingert. Marcel Bloch dote personnellement cette patrouille de trois appareils flambants neufs prélevés sur les chaînes, les MB.152 n° 656, 657 et 658.

Cependant, la plupart des patrouilles seront créées à partir du 10 mai par envoi de télégrammes chiffrés aux bases intéressées. Une dépêche ministérielle du 14 mai en précise les effectifs par un tableau TEG (tableau d'effectifs de guerre). Elles seront généralement dotées de trois appareils, plus un en vol, directement désignés par la DMAM.

Patrouille polonaise de chasse de défense de Châteauroux-La Martinerie

Outre la patrouille civile mentionnée plus haut, une patrouille polonaise, créée le 11 mai, est mise sur pied le 20 mai avec l'arrivée de Lyon d'un groupe de quatre pilotes: Lt Henneberg, S/Lt Wielgus, Sgt Gallus, Sgt Lewczynski. Cette patrouille sera grossie d'un petit groupe déjà présent sur place depuis fin mars, à l'entraînement sur chasseur Bloch depuis le

- 13. Pilotes: Cne de Rivals-Mazères, A/C Lefebvre.
- 14. Avec celle de Châteaudun.
- 15. La dépêche ministérielle n° 214-1/1-S du 28 septembre 1939 ne figure plus aux archives du SHAA.
- 16. Voir le paragraphe "usines".
- 17. Qui fonda ultérieurement la SCLAM (Section civile de liaisons aériennes métropolitaines), où précisément M. Wingert se tua.





MB.151 n° 372 codé
"CQ+OF" de la FFS AB/116
à Neudorf-Oppeln.
(Coll. Charles)



MB. 152 à Orange, en
1944.
(Coll. A. Soumille)

Bloch 155 de la
Jagdlehrgeschwader à
Orange, en 1944.
(Coll. A. Soumille)





GC II/6

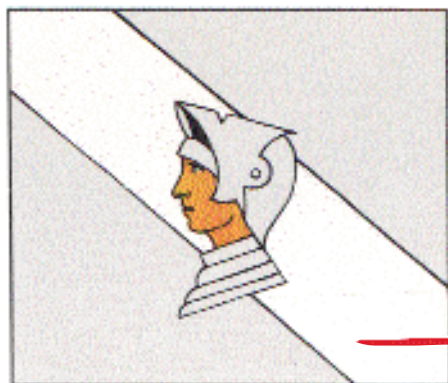
SPA 26

Créée MS26 en août 1914, elle devient N 26 le 20 septembre 1915, SPA 26 (GC 12 Cigognes) cigognes en vol à pattes allongées (dite Saint-Galmier), puis 2^e escadrille du 2^e RAC le 1^{er} janvier 1920, enfin 3^e escadrille du GC II/6 en 1933.

Son insigne est porté sur Bloch sur le plan fixe de la dérive.

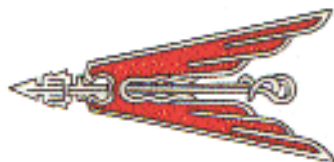
SPA 124

Créée suite au dédoublement de l'escadrille La Fayette le 4 avril 1918 avec le personnel français de cette escadrille (GC 21), elle adopte comme insigne le buste de Jeanne d'Arc de Frémiet de profil sur une bande blanche, après les combats pour Reims en 1918. L'insigne est supposé avoir été porté sur le plan fixe de la dérive, mais pas d'exemple connu (il figure sur certaines revues, mais sans preuves attestées, notamment avec le n° 634 qui n'a jamais mis les "roues" à la 4^e escadrille).



GC I/8

Les origines des deux escadrilles composant le GC I/8 sont à puiser au sein de la Marine. Faisant partie d'une flottille de chasse de coopération maritime à partir de 1933, les escadrilles 3C1, 3C2 et 3C3 furent intégrées à l'Armée de l'Air par la DM 11784/1/EMAA du 30 novembre 1935 avec effet à compter du 1^{er} janvier 1936. La 3C2 et la 3C3 deviendront 1^{er} et 2^e escadrilles du GC I/8 en conservant leurs insignes respectifs.



1^{er} escadrille du GC I/8 dite du 'trident ailé'

Créée ICI en 1928, elle devient le 1^{er} février 1932 la 2^e escadrille de chasse terrestre de la III^e région maritime, 3C2 en 1934 intégrée au sein de la flottille de chasse de la III^e région aérienne, et 1^{er} escadrille du GC I/8 le 1^{er} janvier 1936.

Son insigne, dessiné par le peintre de la Marine Theunissen, représente un trident ailé jaune terminé par une boucle portant un nœud marin blanc. Les ailes sont rouges, parfois lisérées de jaune. La pointe centrale du trident est parfois remplacée par un harpon. Le corps du harpon et le liséré sont parfois représentés argentés.



2^e escadrille du GC I/8 dite du 'lion bondissant'

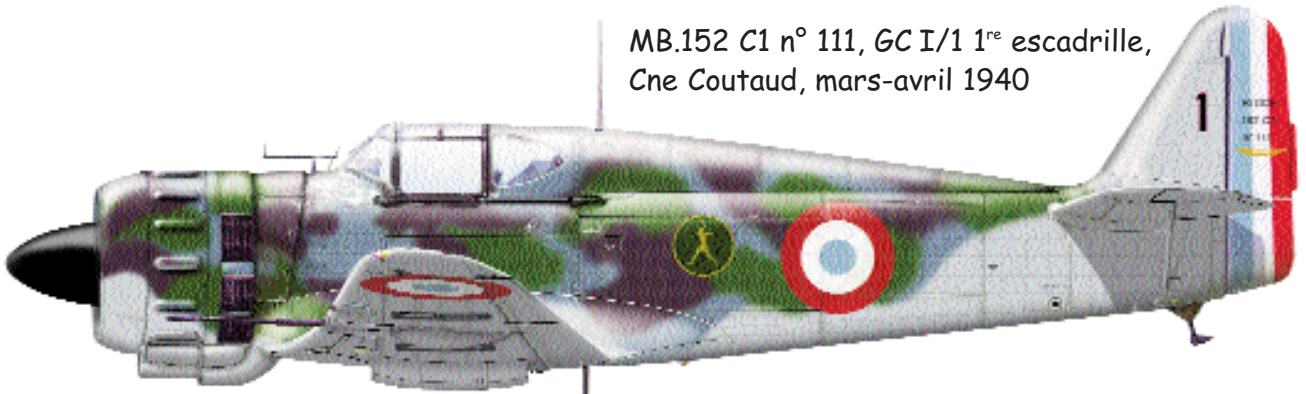
Créée 6C3 en février 1926 (6^e escadrille du VI^e arrondissement maritime de Bizerte), elle devient 6C1 le 1^{er} mars 1926, 4C1 le 1^{er} juillet 1927, 3C3 en 1934 intégrée au sein de la flottille de chasse de la III^e région aérienne, puis 2^e escadrille du GC I/8 le 1^{er} janvier 1936.

Son insigne est dessiné fin 1938 par le SM Levavasseur après concours entre les pilotes, d'après une image de cirque de passage à Bizerte. L'insigne est approuvé par le chef de l'unité, le LV Corfmat.

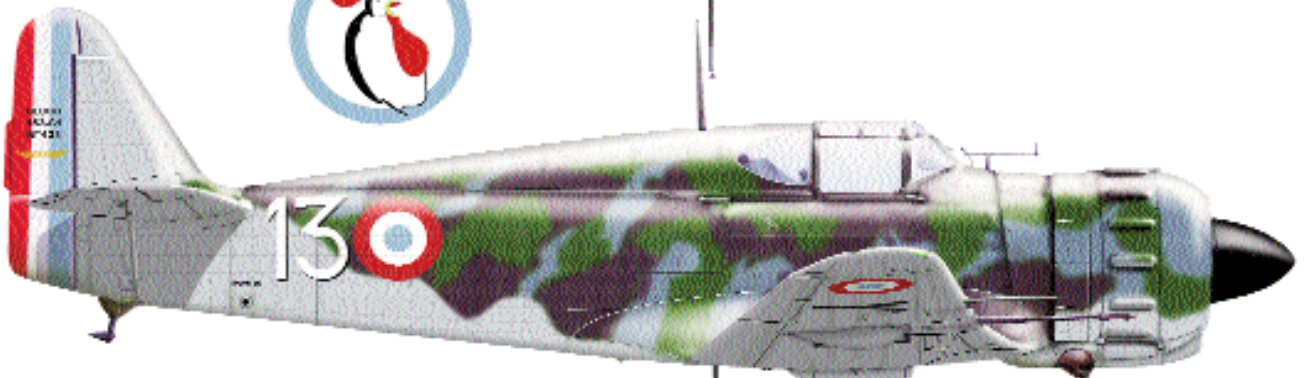
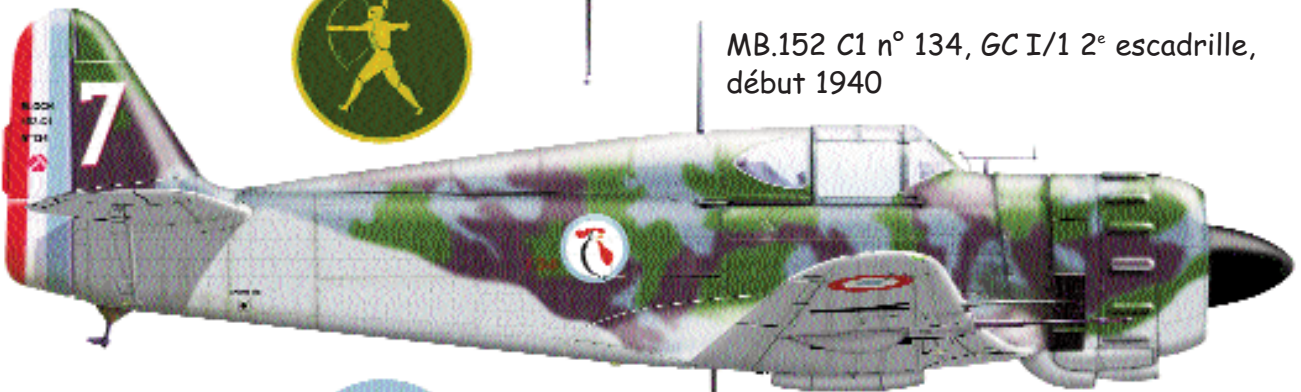
Le lion est parfois appelé par dérision le "caniche".



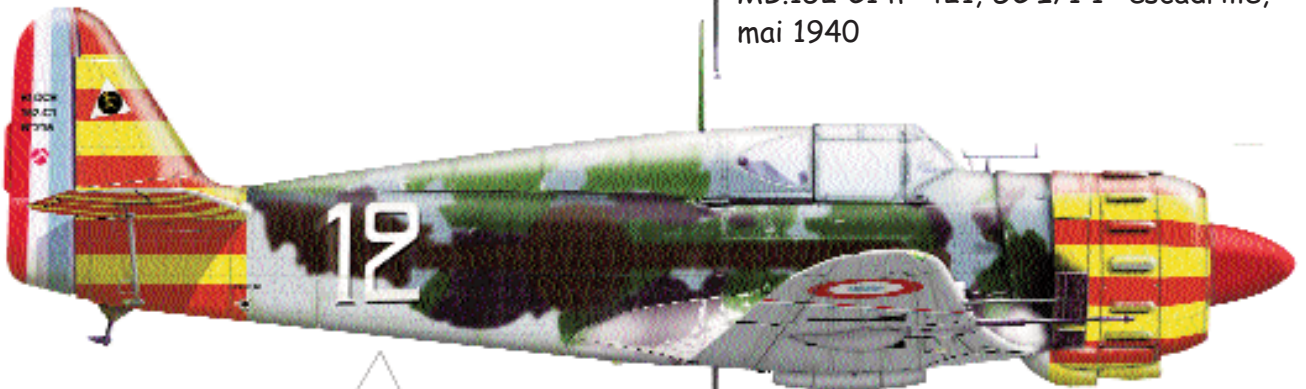
MB.152 C1 n° 111, GC I/1 1^{re} escadrille,
Cne Coutaud, mars-avril 1940



MB.152 C1 n° 134, GC I/1 2^e escadrille,
début 1940



MB.152 C1 n° 421, GC I/1 1^{re} escadrille,
mai 1940



MB.152 C1 n° 215, GC I/1 1^{re} escadrille,
1942