

Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.131 RB.4

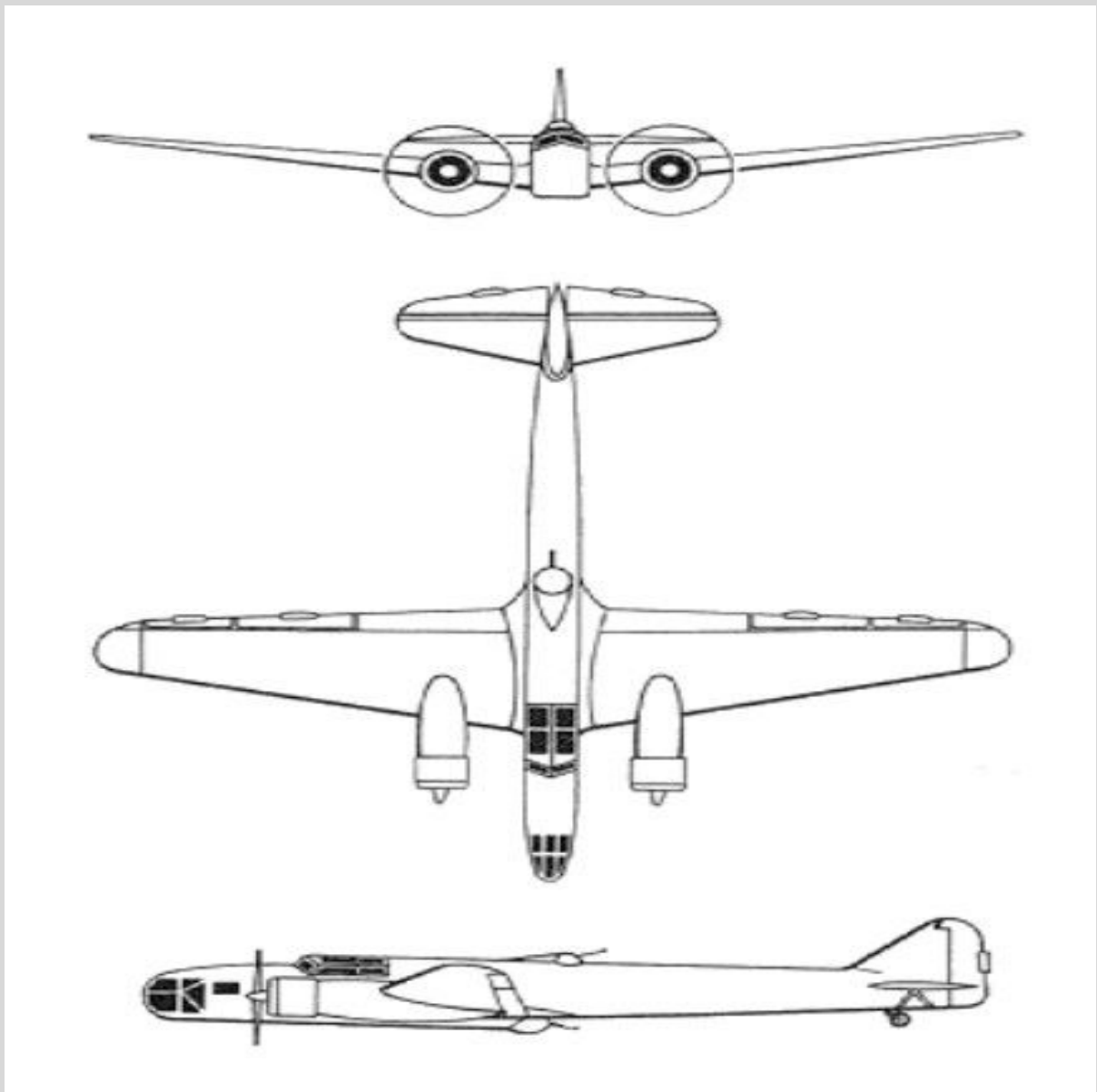
Type d'avion : Appareil de bombardement et de reconnaissance bimoteur quadriplace

MOTORISATION

Gnome-Rhone 14N-10/11

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

1 canon de 20 mm et 2 mitrailleuses de 7,5 mm
ou 3 mitrailleuses de 7,5 mm
2000 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 350 km/h à 3750 m - 400 km/h
Vitesse croisière= 270 km/h
Vitesse ascension= 5.1 m/s
Plafond pratique= 7250 - 8500 m
Rayon action= 800 km - 1300 km - 2000 km



DIMENSIONS

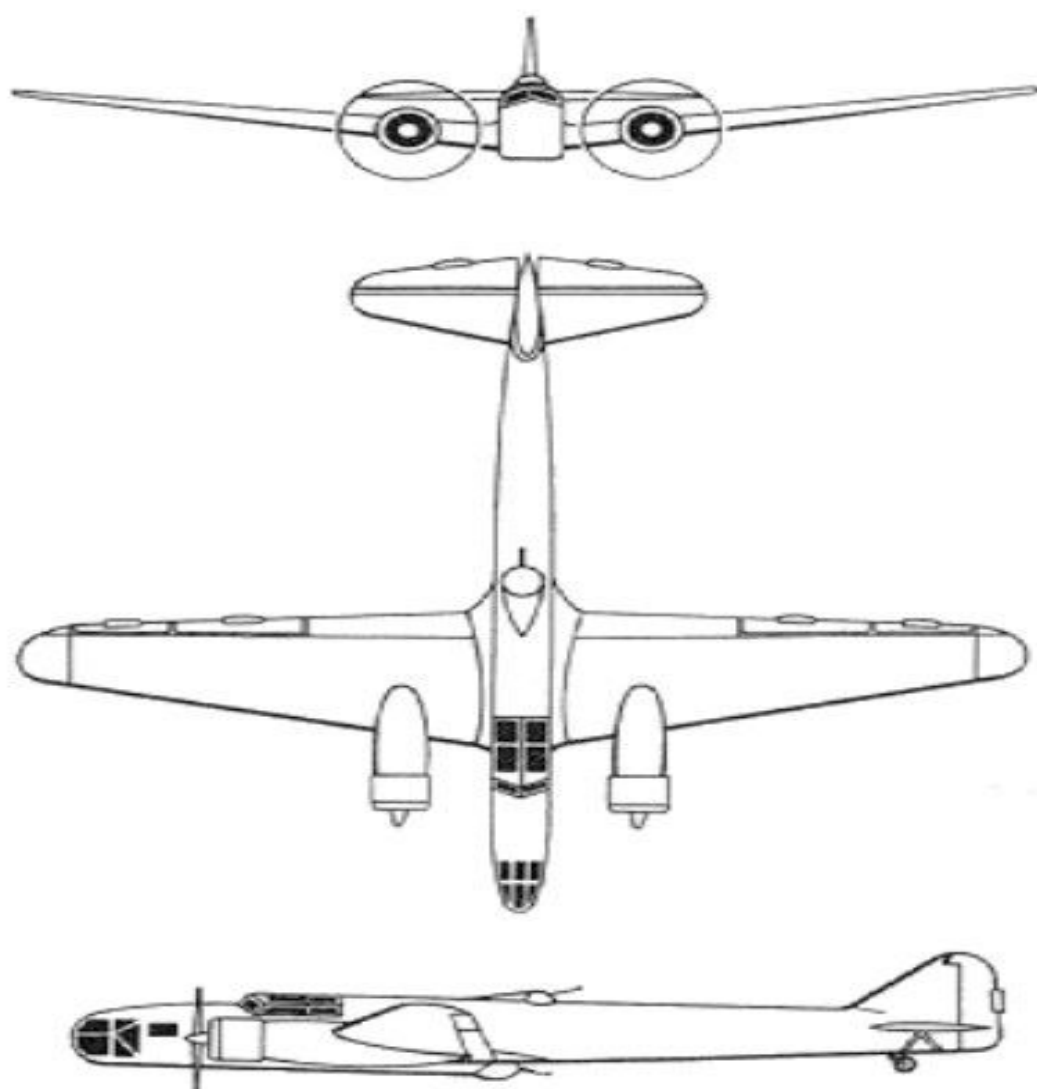
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
-----------	----------	---------	----------------

20,30 m	17,85 m	4,10 m	54,0 m ²
---------	---------	--------	---------------------



MASSSES

Vide	Charge	Maximale
4690 kg	6500 kg	8600 kg



HISTOIRE

La meilleure introduction pour le Bloch 131 est la citation du site de Dassault sur cet avion : « La famille des Bloch 130 illustre les hésitations doctrinales, techniques et industrielles qui ont parcouru l'aéronautique militaire française avant la seconde guerre mondiale ». En effet, l'Armée de l'air n'a jamais su réellement quoi faire de cet avion, dont le programme fut maintes fois amendé, et dont les performances n'étaient que marginalement supérieures à celles d'un Bloch 210. D'ailleurs le MB 131 est un peu le contraire du MB 210 : sous des aspects modernes, il était déjà complètement dépassé lors de sa mise en service. Le développement du MB 131 fut particulièrement long, puisque issu d'un programme de 1933, il n'arriva en unités qu'à l'automne 1938. L'origine du Bloch 131 remonte à 1933, et l'émission du programme BCR – Bombardement, Combat, Reconnaissance – pour un multimoteur capable d'assumer les 3 missions, le type même d'appareil devant tout faire, mais ne faisant rien correctement. Une des idées de base de ce concept était que, grâce à leur armement défensif (en tourelles se couvrant mutuellement), les bombardiers seraient capables de se frayer un chemin au travers des chasseurs adverses. La RAF, puis les Bomber Groups de l'USAAF firent la cruelle expérience de l'échec de ce concept. Le bureau d'étude de Bloch dessine en réponse au programme BCR le MB 130A, un bimoteur à train fixe caréné, ressemblant à un MB 210 en plus petit, motorisé par deux Gnome-Rhone en étoile 14Kdrs/Kgrs, de 760 ch. Il effectue son premier vol le 8 juin 1934. A la suite des premiers vols, l'avion subit de nombreuses modifications : train rentrant, nouveaux moteurs, poste de tir ventral allongé. Rebaptisé MB 130B, sa mise au point est longue et difficile. Le prototype est finalement détruit en essais en 1937. Parallèlement, devant l'échec du concept BCR, l'Armée de l'Air développe des avions plus spécialisés dans chaque fonction. Marcel Bloch redessine donc un nouvel appareil, le MB 131, dérivé de son MB 130, mais avec une aérodynamique améliorée. Il s'agit d'un appareil beaucoup plus moderne, quadriplace, motorisé par deux Gnome-Rhone 14Kirs/Kjrs, destinée à assurer des missions de bombardement et reconnaissance. Il effectue son premier vol le 12 août 1936. Un deuxième prototype vole en mai 1937, doté plus tard de Gnome-Rhone 14N10/11, et remplaçant la tourelle ventrale par une simple gondole profilée, moins lourde et plus aérodynamique. Deux autres prototypes, des versions MB 132 (moteurs 14Aa, de 940 ch), et MB 133 (à empennage bidérive) sont également mis en fabrication. Devant l'échec du moteur Hispano-Suiza 14A, ces deux exemplaires seront retransformés en MB 131 de série. Devant l'urgence de la situation, et la nécessité de ré-équiper les formations de combat de l'Armée de l'Air, le Bloch 131 est commandé en série, alors même que le prototype est en essais : d'abord 40 appareils, puis de nouveaux marchés mêlant MB 131 et MB 132, puis uniquement des MB 131, pour un total de 142 exemplaires. Cependant, du fait de retard dans la production, les premiers MB 131 de série ne sont réceptionnés par l'Armée de l'Air qu'à l'automne 1938. Si lors de la sortie du prototype, les performances du MB 131 comme bombardier étaient correctes, il n'en n'est plus de même lors de sa mise en service, et l'Armée de l'Air le confine à des tâches de grande reconnaissance. Bimoteur quadriplace, de reconnaissance stratégique et de bombardement. Monoplan métallique (sauf les gouvernes, entoilées) à aile basse cantilever, train classique rentrant, motorisé par 2 moteurs en étoile Gnome-Rhone 14N10/11, de 950 cv, et entraînant des hélices tripales à pas variable. Classé comme RB4 (Reconnaissance-Bombardement, 4 membres d'équipage), il pouvait emporter une charge offensive de 800 kg de bombes, mais sa fonction principale était la grande reconnaissance, à vue et photographique. Sa défense était assurée par trois postes de tir, équipés chacun d'un simple MAC 34, de 7,5 mm : une tourelle dorsale, une gondole ventrale, et en rotule dans le nez de l'avion. Jugé trop peu performant pour le bombardement de jour, le MB 131 équipa les groupes de reconnaissance stratégique. Les premières unités, fin 1938, équipées furent les Groupes de reconnaissance I/22 et II/22. A la

déclaration de guerre, on comptait 109 exemplaires en service, au sein de 9 groupes de reconnaissance en métropole et un en Afrique du Nord. Mais dès les premiers jours de la guerre, les MB 131 se révélèrent inadaptés à leur mission. Une première interception de 2 MB 131 par des Bf 109 le 9 septembre résulte en un appareil détruit et l'autre endommagé. Le 17 septembre, nouvelle interception de 2 MB 131, avec les mêmes résultats. Dès le 18 septembre, ils sont interdits de missions de jour, définitivement trop vulnérables. Mais même de nuit, ils enregistrent des pertes (deux avions perdus à l'ennemi, les 22 et 26 septembre). Retirés progressivement des premières lignes, remplacés par des Potez 63.11, ils sont relégués à l'entraînement et au remorquage de cible, sauf quelques exemplaires des GR I/36 et II/36. A l'armistice, on dénombre encore 48 MB 131 en zone sud et 5 au Maroc. La plupart seront stockés ou ferrailés, sauf quelques exemplaires conservés comme remorqueur de cible. Lors de l'invasion de la zone libre en novembre 1942, les allemands captureront 21 MB 131, qui seront tous ferrailés, sans état d'âme.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/france/mb_131r4.htm

