

**Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.151**

Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace

## **MOTORISATION**

**Gnome-Rhone 14N-35**

**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**

2 canons Hispano-suiza 404 de 20 mm avec 60 coups

2 mitrailleuses MAC1934 M-39 de 7,5 mm avec 300 coups

ou 4 mitrailleuses MAC1934 M-39 de 7,5 mm avec 300 coups



## PERFORMANCES

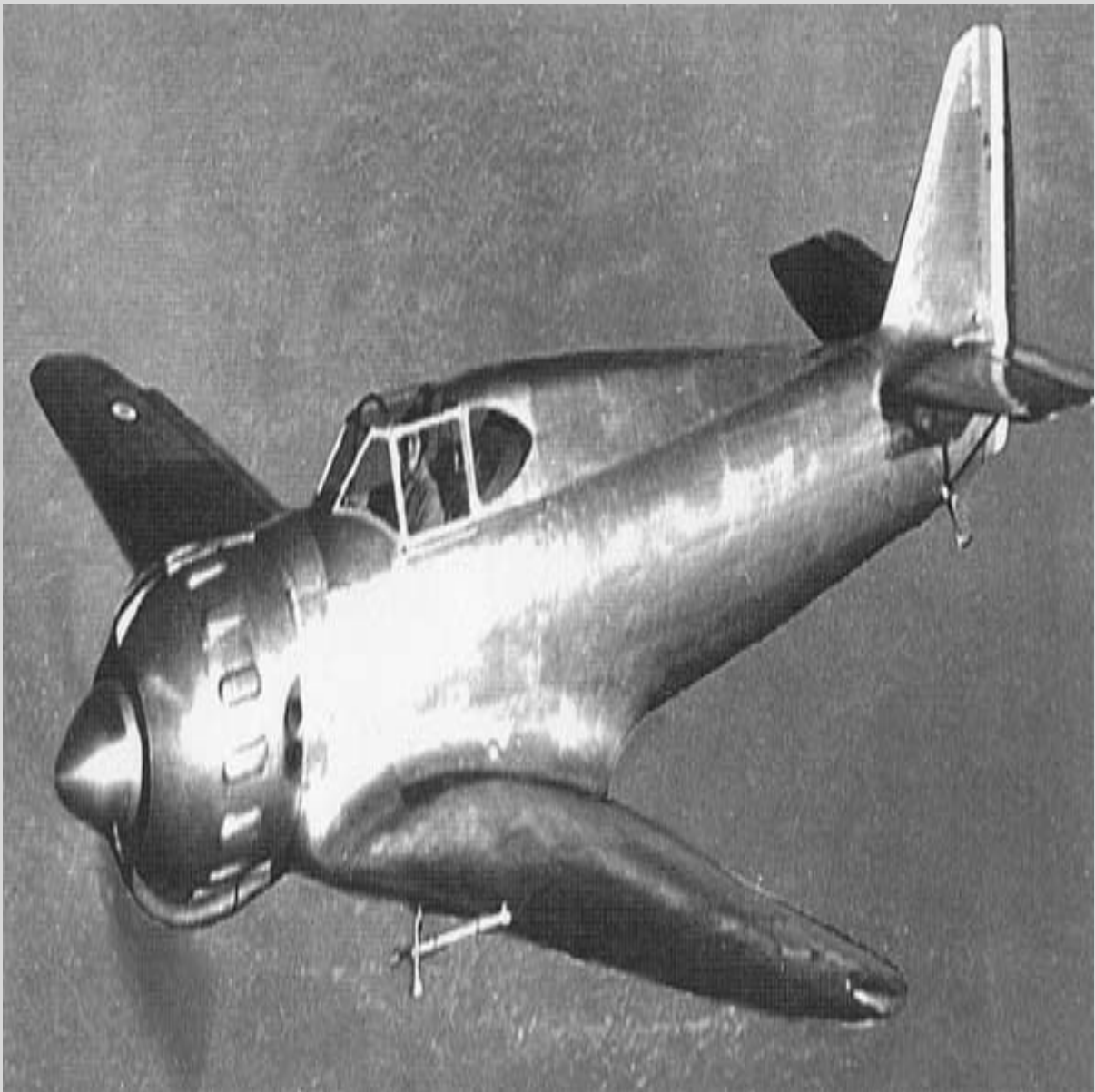
Vitesse maximale= 485 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= maxi: 450 km/h

Temps montée= 5000 m en 7'

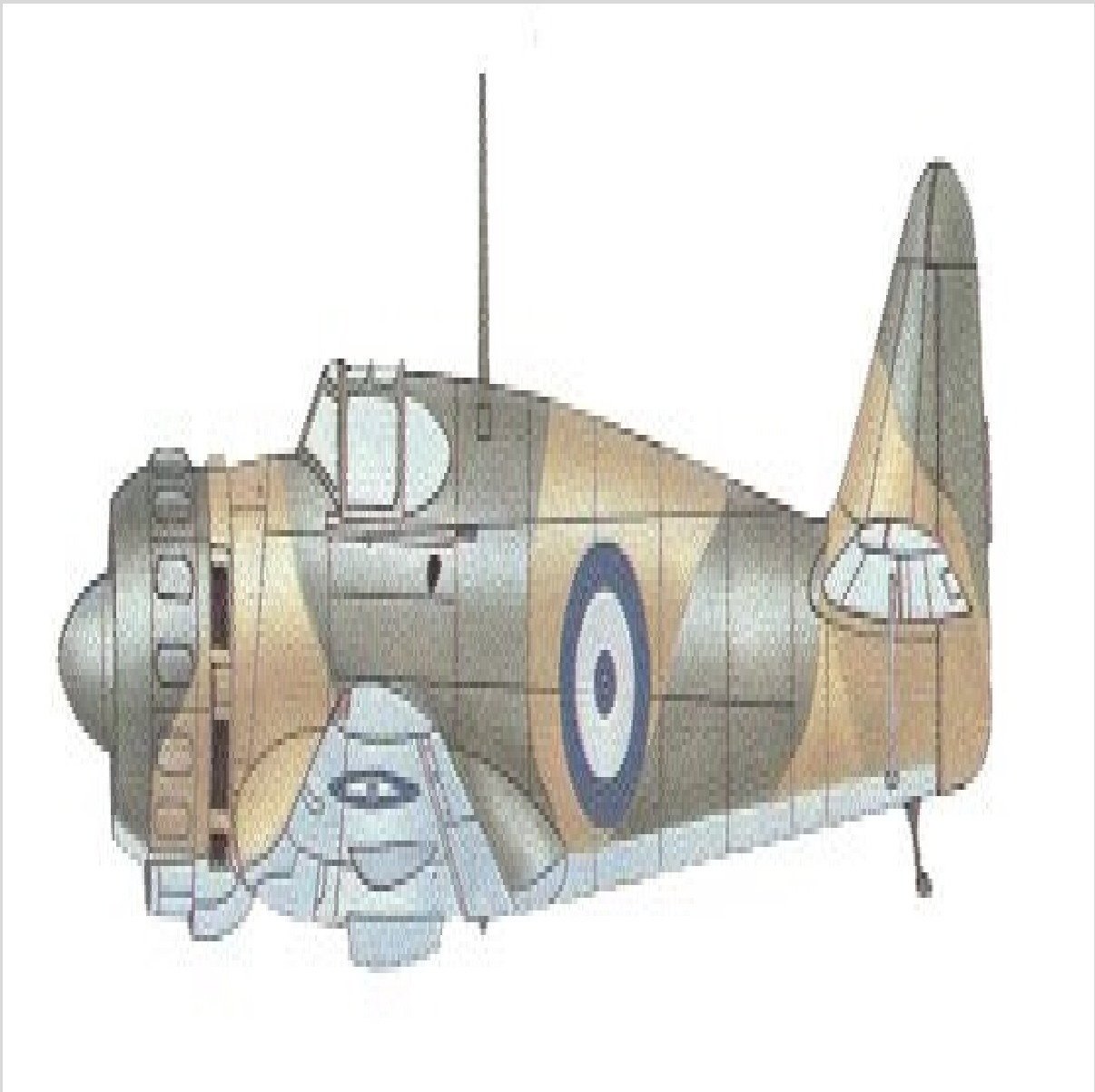
Plafond pratique= 10000 m

Rayon action= 640 km à 5500 m



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,55 m	9,10 m	3,95 m	15,0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1985 kg	2590 kg	2680 kg

## HISTOIRE

Le Marcel Bloch MB.150 fut présenté au concours de chasseurs de l'Armée de l'air en juillet 1934. Il se présentait comme un avion d'allure moderne, avec une aile basse, un train rétractable, un cockpit fermé et une construction entièrement métallique. Doté d'un moteur Gnome et Rhône 14 Kfs de 930 ch, il fut conçu par Maurice Roussel. Le Morane-Saulnier MS-405 fut finalement sélectionné, mais Bloch persévéra. Cependant, le 17 juillet 1936, le prototype se montrait incapable de prendre l'air. Il fallut renforcer l'aile et l'agrandir, redessiner

le train d'atterrissage, et lui donner un moteur Gnome-Rhône 14N-0 de 940 ch avec une hélice tripale. Le prototype ainsi modifié prit l'air le 4 mai 1937 avec André Curvale aux commandes. Début 1938, son envergure fut légèrement accrue et il reçut un moteur 14N-7. Testé au Centre d'Essais du Matériel Aérien, ses performances furent suffisamment intéressantes pour obtenir à la SNCASO une commande de 25 exemplaires au printemps 1938. Le Marcel Bloch MB.150 lui-même ne pouvant être construit en série car construit de façon artisanale, ce furent les prototypes Marcel Bloch MB.151 (moteur Gnome-Rhône 14N-35) et Marcel Bloch MB.152 (Rhône 14N-25) qui servirent de base à une production en série. Le Marcel Bloch MB.151 avait volé le 18 août 1938, le Marcel Bloch MB.152 le 15 décembre 1938. Le Marcel Bloch MB.151 entra en service le 7 mars 1939, le Marcel Bloch MB.152 en juillet. Lors de la déclaration de guerre, quelques 120 exemplaires avaient été livrés à l'Armée de l'Air. Le 10 mai 1940, 140 Marcel Bloch MB.151 et 363 Marcel Bloch MB.152 équipaient 9 groupes de chasse dont le Groupe de Chasse 1/145 Varsovie, constitué de Polonais en exil et 2 flottilles de l'Aéronavale (16 Marcel Bloch MB.151). Mais pour la majorité, il manquait le viseur et l'hélice. Ils réussirent tout de même à abattre 135 avions ennemis pour la perte de 94 d'entre eux. Il s'avéra être une bonne plate-forme de tir, solide et robuste. Mais il était peu maniable, ses armes n'étaient pas fiables, sous-motorisé et disposant d'un court rayon d'action. Il était nettement surclassé par le Messerschmitt Me 109 E. L'armée de l'air vichyste conserva 6 groupes de chasse. En 1942, lors de l'invasion de la zone libre, il restait 215 exemplaires en service. Certains furent reversés à la Luftwaffe et une vingtaine à la Roumanie. 25 MB.151 furent vendus à l'armée de l'air royale grecque, mais seuls 9 furent effectivement livrés au 24e groupe de chasse, chargé de défendre Athènes et le Pirée. Ils remportèrent plusieurs victoires contre les Allemands et les Italiens, mais le dernier fut détruit le 19 avril 1941. Le Marcel Bloch MB.153 (Pratt & Whitney R-1830) resta à l'état de prototype. Il effectua son premier vol du 8 avril 1939 et fut livré à l'armée de l'air en mai 1940. Le Marcel Bloch MB.154 devait recevoir un Wright R-1820, mais celui-ci ne fut jamais livré. Le Marcel Bloch MB.156, motorisé par un Gnome-Rhône 14R, ne vit jamais le jour non plus. Le prototype du MB.157, motorisé par un Gnome-Rhône 14R-4 de 1580 ch, était un MB.152 modifié. Incomplet au moment de l'armistice, il fut achevé et testé dès mars 1942 sous le contrôle des Allemands, qui y virent un excellent appareil : il atteignit 710 km/h. Le moteur fut envoyé chez BMW, quant à la cellule, elle fut détruite lors d'un bombardement allié. Le prototype du Marcel Bloch MB.155 était un Marcel Bloch MB.152 modifié avec un Gnome-Rhône 14N-49. Son cockpit avait été reculé afin de loger un réservoir de carburant supplémentaire, et son capot redessiné. Il effectua son premier vol le 3 décembre 1939. Il fut construit en série à partir de 1940, mais seuls dix furent complétés avant l'armistice, dont 2 furent détruits au sol. Les 25 autres furent complétés et furent intégrés à l'armée de l'air de Vichy, puis à la Luftwaffe en 1942. Sur 663 exemplaires, 144 Marcel Bloch MB.151, 482 Marcel Bloch MB.152 et 35 Marcel Bloch MB.155 furent construits. Il ne reste aucun survivant aujourd'hui. Le Musée de l'air et de l'espace possédait une épave, qui fut ferrailée lors d'un déménagement de Villacoublay. Une partie d'une épave fut retrouvée par hasard en 1997 par l'ANSA (Association Normande du Souvenir Aéronautique 39-45). Premier vol de production: 18 Aout 1938 Production : 140 exemplaires

## 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\\_151.htm](http://orange.fr/france/mb_151.htm)

