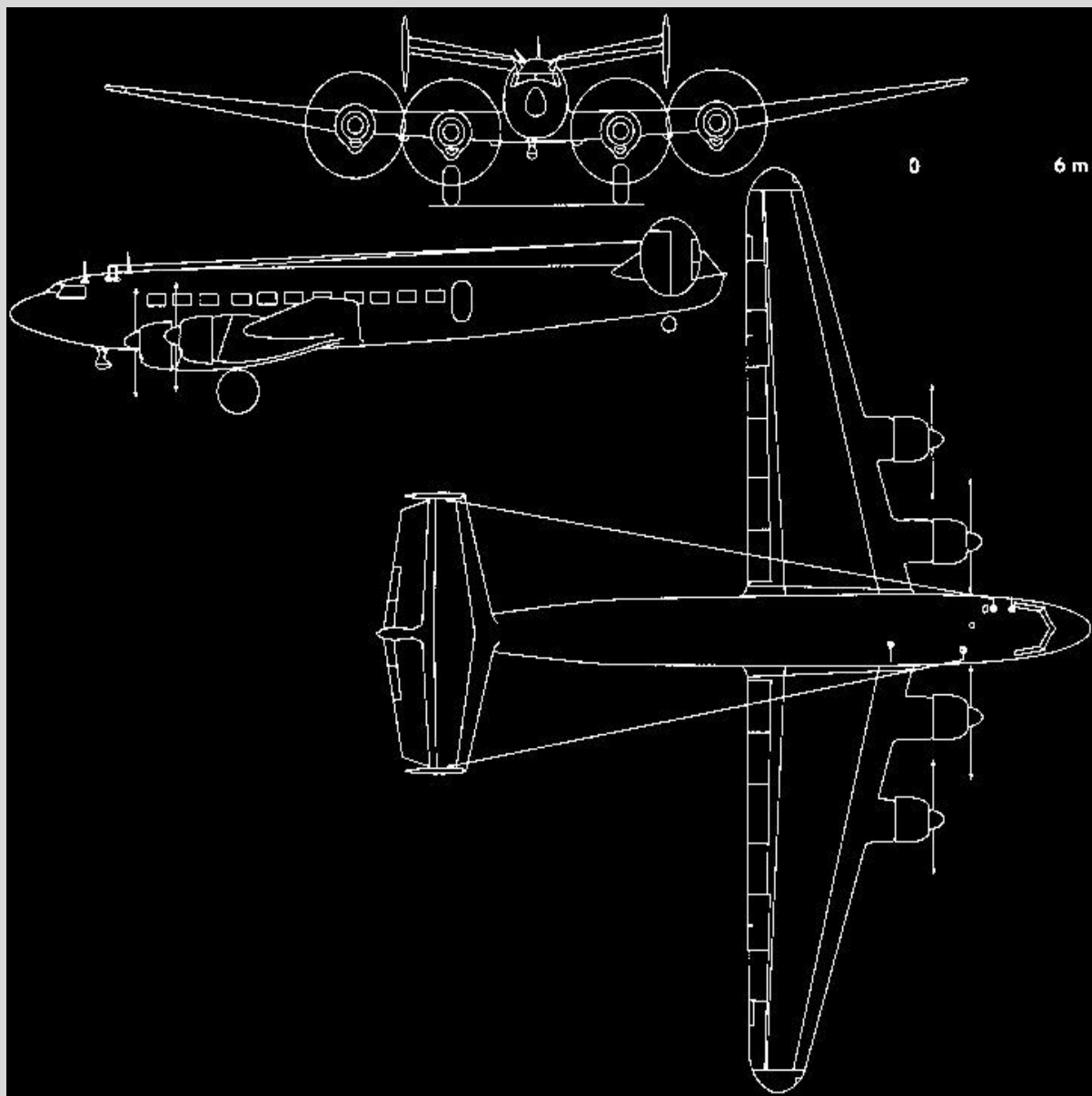


Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.161 Languedoc

Type d'avion : Bombardier stratégique à long rayon d'action quadrimoteur de 5 hommes d'équipage



MOTORISATION

Gnome-Rhone 14N-48/49

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

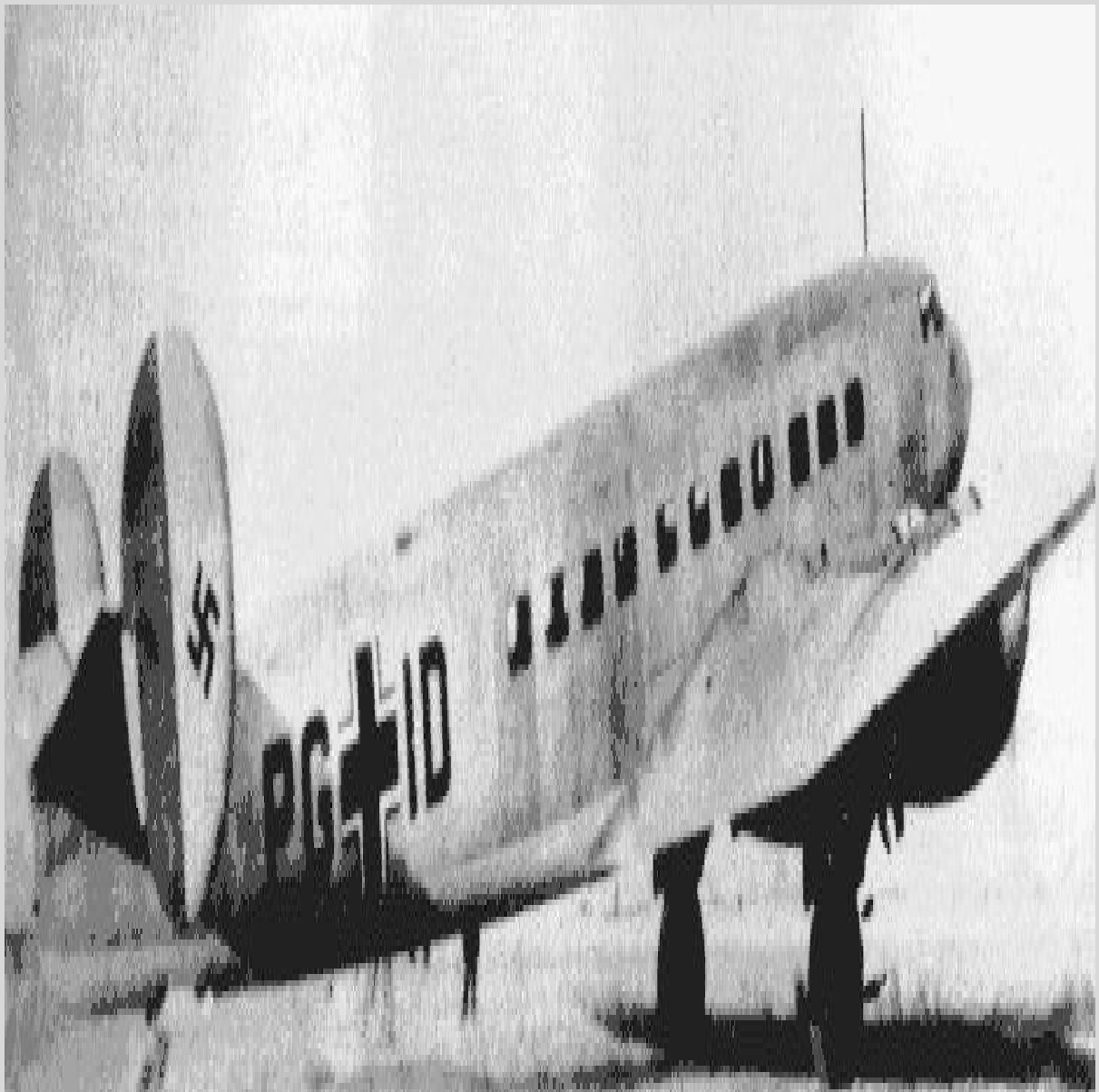
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

2 canons de 20 mm

2 mitrailleuses de 7,5 mm

3600 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 550 km/h à 5500 m

Rayon action= 2400 km avec 1600 kg de bombes



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
28,10 m	21,90 m	3,75 m	109,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg

HISTOIRE

Le SE-161 a été initialement conçu sous le nom de Marcel Bloch MB.161 Languedoc (Marcel Bloch étant devenu Marcel Dassault après la guerre). Contrairement à ce qui est souvent dit-il ne s'agissait pas du développement du Marcel Bloch MB.160, ces deux avions n'avaient pas la moindre pièce commune, ils étaient développés par deux groupes d'ingénieurs différents. Appareil destiné à Air France, le prototype, immatriculé F-ARTV, a effectué son premier vol en décembre 1939. La conception du Bloch 160 remonte donc à 1936 (suite à un marché datant de

1935) peu avant la nationalisation de la société. Marcel Bloch confia alors à l'ingénieur Jean Béziaud l'étude d'un avion quadrimoteur de transport pour 12 passagers répondant aux besoins d'Air France. Le Marcel Bloch MB.161-01 Languedoc devint rapidement le SO-161 en raison des nationalisations et de l'absorption de l'usine du constructeur par la SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest). Il eut une carrière mouvementée durant la guerre. Transféré à Bordeaux en juin 1940, il resta dans un hangar jusqu'à ce que les autorités allemandes permettent la reprise des essais en vol, en février 1942. Il fut testé par la SNCASO et le CEV, ballotté entre Marignane et Cannes. Les essais se poursuivirent sous contrôle allemand avant que le prototype ne soit emmené en Allemagne où il finit sa carrière le 10 mai 1944 aux mains de la Luftwaffe. Lors de la Libération de la France, le prototype était donc détruit mais les premiers exemplaires commençaient à sortir des chaînes d'installation, lesquelles étaient malheureusement en partie détruites par les bombardements. Comme pour beaucoup d'autres appareils un peu démodés et pour entretenir la capacité de production des entreprises nationales, le ministre communiste de l'Air, Charles Tillon, prit la décision de relancer la chaîne de montage du quadrimoteur qui fut alors baptisé Marcel Bloch MB.161 Languedoc. En effet l'usine avait été retirée de la SNCASO pour la SNCASE. La raison en était que durant la guerre la fabrication avait été transférée en zone dite libre, à Toulouse où était la SNCASE et, à la Libération, il sembla plus simple de continuer la construction à Toulouse, d'où la modification de la dénomination de SO en Marcel Bloch MB.161 Languedoc. Le premier vol du numéro 01 (premier appareil de série) eut lieu le 25 août 1945 à Toulouse, aux mains du pilote d'essais Pierre Nadot. Ce sont ainsi 100 exemplaires qui sortirent des ateliers SNCASE de Saint-Martin-du-Touch. De nombreuses améliorations durent être apportées, notamment sur la motorisation de ces avions conçus 10 ans auparavant. Les premiers Languedoc étaient équipés de moteurs Gnome et Rhône 14 N que leur principal utilisateur, Air France, remplaça très rapidement par des Pratt & Whitney. Plus tard, d'autres clients civils se portèrent acquéreurs des Languedoc, en général des appareils retirés du service par Air France : mais également plus tard Aviacion y Comercio en Espagne, Misrair en Egypte, ou encore Air Liban. Air Atlas, Tunis Air, filiale d'Air France, en furent également dotés. La LOT, compagnie polonaise, acheta quelques avions neufs. La Marine française acheta également des Languedoc qui servirent à la 31.S et à la 56.S, éphémèrement à la 54.S, mais également pour des expérimentations à la 10.S. L'Armée de l'Air acheta les derniers exemplaires de Languedoc, avec des moteurs 14 R, plus puissants que les 14 N initiaux, mais tout aussi fragiles. Outre le CEAM, qui utilisa le numéro 30, banc d'essais des moteurs 14 R, ce fut le groupe de transport GT1/61 "Maine" qui reçut le numéro 67 à moteurs 14 N, avant d'être doté de 16 exemplaires de Marcel Bloch MB . 161 Languedoc avec des 14 R . Pour le SGACC, qui avait en charge les missions SAR (sauvetage) en Méditerranée, ces avions sont restés civils mais ils ont été confiés à des équipages militaires, selon les conventions en vigueur à l'époque, pour les transformer en avions de recherche en mer, affectés à l'EARS 99 . Ces avions, de conception ancienne, posèrent divers problèmes et leur carrière ne fut pas réellement brillante . La Marine les réforma dès 1962, alors même que l'EARS en recevait dix exemplaires transformés pour le secours en mer, qu'elle n'abandonna qu'en novembre 1960 . La fabrication du type Marcel Bloch MB . 161 Languedoc s'arrêta en 1953 . Air France commença dès 1952 à retirer ce modèle des vols de transport de passagers et ne les utilisa plus qu'en qualité d'avion-cargo, avec un poids utile de chargement de 5500 kg et ce jusqu'en 1954 . Une partie des appareils retirés fut vendue à la compagnie espagnole Aviaco et à la compagnie égyptienne Misrair . Ces "Languedoc" furent exploités sur les lignes régulières jusqu'en 1954 pour Misrair et jusqu'en 1960 pour Aviaco . Le "Languedoc" était un appareil de construction métallique à ailes surbaissées avec des dérives doubles, un empennage horizontal rapporté, des platines d'extrémité formant les ailerons et une béquille arrière sur roue montée sur un train relevable . Le fuselage de l'avion était d'une section rectangulaire dans sa partie

basse, arrondi vers le haut et n'était pas pressurisé . Les quatre moteurs en étoile Gnome et Rhône 14 N-44/45 d'une puissance respective de 846 kW (1 . 150 ch .) étaient situés dans des nacelles sur le bord du nez . L'appareil souffrit d'un certain nombre de défauts, comme des dysfonctionnements du train, la déficience des dispositifs de dégivrage et des systèmes de chauffage pour les cabines, ainsi qu'une visibilité insuffisante lors des atterrissages par mauvais temps. Air France retira alors ce modèle dès octobre 1946, afin de remédier à ces insuffisances, avant de les remettre en ligne. A cette occasion, on procéda également au remplacement des moteurs Gnome et Rhône très coûteux à entretenir par quatre moteurs américains en étoile de marque Pratt & Whitney-R-1830 d'une puissance de 1200 ch. (882 kW), bien connus et bien plus fiables. Aussi, le poids au décollage grimpa à 23500 kg. Dès mars 1947, les "Languedoc" améliorés volèrent de nouveau sur les lignes d'Air France. Initialement quatre moteurs en étoile Gnome et Rhône 14 N d'une puissance de 1.150 ch. Ultérieurement quatre moteurs en étoile à 14 cylindres en double étoile, refroidis par air, de fabrication Pratt & Whitney, type R-1830/92 (Twin Wasps) d'une puissance de 1.200 ch. (882 kW) au décollage, avec des hélices tripales d'un diamètre de 3,5 m. Quant à la distinction des différentes versions de moteur, il est très facile de reconnaître les 14 N des 14 R ; les premiers sont tripales, les seconds sont quadripales. Pour leur part les Pratt et Whitney étaient également tripales mais dépourvus de casserole d'hélice et disposaient d'une petite entrée d'air additionnelle sur le dessus du capot moteur. Les capotages des divers moteurs sont également différents .

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_161.htm

