

Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.175 B-3

Type d'avion : Bombardier léger bimoteur triplace

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

3 mitrailleuses de 7,5 mm sur affut

2 mitrailleuses de 7,5 mm avant et 2 mitrailleuses de 7,5 mm arrière

600 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 540 km/h à 5200 m - 535 km/h

Vitesse croisière= 395 km/h à 4000 m

Plafond pratique= 8000 m

Rayon action= 1600 km avec 600 kg de bombes - 1580 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,95 m	12,45 m	3,55 m	38,40 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
5660 kg	0 kg	8025 kg

HISTOIRE

En 1936, l'armée de l'air lança un programme d'un avion utilitaire, transportant des passagers, qui pourrait servir à la reconnaissance et au bombardement. Il s'agissait de répondre au réarmement outre-Rhin. Mais dans le même temps, les nationalisations de 1937 réduisirent la société Marcel Bloch à un simple bureau d'étude au sein de la SNCASO. Bloch proposa un bimoteur d'allure moderne, le Marcel Bloch MB.170, conçu par Déplante. Celui-ci était biplace et vola pour la première fois le 15 février 1938. 2 prototypes furent construits avec des moteurs Gnome-Rhône 14N-06, l'un comme avion de reconnaissance, l'autre comme bombardier. Le premier fut accidenté pendant les essais. Le deuxième, triplace, vola le 30 juillet. Plusieurs versions furent envisagées avant d'arriver à la version définitive, le Marcel Bloch MB.174. Celle-ci abandonnait notamment la tourelle ventrale présente sur le Marcel Bloch MB.170. Le Marcel Bloch MB.174 était un bimoteur au nez vitré, à train rétractable et à double dérive. Le pilote et le mitrailleur de queue prenaient place dans un cockpit surélevé. Il disposait de deux MAC 1934 de 7,5 mm placés dans les ailes, de 3 MAC 1934 en position ventrale, et le mitrailleur arrière d'un MAC 1934 jumelé. Destiné à la reconnaissance, il était équipé de moteurs Gnome-Rhône 14N-49. Il effectua son vol inaugural le 5 janvier 1939 entre les mains de René Le Bail. 50 exemplaires sont commandés dès le 1er février 1939, mais les modifications demandées retardèrent la mise en production. Celle-ci commença en novembre 1939. Il entra en service en mars 1940 au sein du groupe II/33, afin de remplacer notamment le Potez 637 qui avait prouvé sa vulnérabilité pendant la drôle de guerre. Sa première mission de guerre eut lieu le 29 mars 1940. Son pilote était Antoine de St-Exupéry, qui se servira de son expérience sur Marcel Bloch MB.174 pour écrire "pilote de guerre". 56 exemplaires furent construits jusqu'en mai 1940, et seuls 3 furent perdus pendant la campagne de France. Il pouvait emporter des bombes de 50 kg, jusqu'à 400 kg. Au Marcel Bloch MB.174 succéda le Marcel Bloch MB.175, destiné au bombardement. Celui-ci était motorisé par des Gnome-Rhône 14N-48. Son fuselage fut agrandi afin de loger une soute à bombes, et il emportait des bombes de 100 et 200 kg, pour une charge utile de 600 kg. Il vola pour la première fois le 3 décembre 1939 entre les mains de Daniel Rastel. Il fut livré à partir d'avril 1940 au GR II/52. 25 exemplaires seulement furent construits avant la défaite, et servirent, en réalité, à la reconnaissance. 56 autres exemplaires désarmés furent construits pour la Luftwaffe, et servirent à l'entraînement. Le Marcel Bloch MB.176 était une version motorisée par des Pratt & Whitney R-1830 SC 3-G. Celle-ci s'avéra inférieure au Marcel Bloch MB.175, mais fut tout de même construite à cinq exemplaires en plus du prototype. Ils rejoignirent le GR I/55 en Afrique du Nord. Le Marcel Bloch MB.177 resta au stade de prototype (un seul exemplaire). Il était doté de moteurs Hispano-Suiza 12Y-31 en ligne. Le Marcel Bloch MB.178 était en cours de construction lors de la défaite : il fut réquisitionné par la Luftwaffe pour être testé à Rechlin. Son destin est inconnu. La majorité des Marcel Bloch MB.174/ Marcel Bloch MB.175 s'échappèrent en Afrique du Nord, d'autres furent détruits et 10 furent capturés par les Allemands. Ceux-ci s'en servirent pour l'entraînement, ou utilisèrent les moteurs pour en équiper leurs Me 323. Les Bloch 174 furent utilisés par Vichy, notamment pour surveiller les navires britanniques et survolèrent régulièrement Gibraltar . Lorsque l'Afrique du Nord passa dans le camp allié, ils effectuèrent leurs dernières missions de guerre au-dessus de la Tunisie avant d'être remplacés par les Lockheed F-5 Lightning . Ils furent alors relégués au transport ou au remorquage de cibles . Les Marcel Bloch MB . 175 du II/52 furent eux tous détruits lors d'un bombardement . Après la guerre, une version bombardier-torpilleur fut développée pour l'Aéronavale, qui en commande 100 en 1945 . Nommée Marcel Bloch MB . 175T, elle sera construite à 80 exemplaires et livrée à partir de janvier 1947 à la 6F . Elle restera en service jusqu'en 1952, mais se révéla dépassée . Le Marcel Bloch MB . 175T fut remplacé par le Grumman TBF Avenger et fut retiré en 1960 à Rochefort, après avoir servi à

l'entraînement ou à des essais en vol au sein de la 10S . L'appareil fut moderne pour son époque et excellent dans son rôle, mais comme beaucoup d'autres matériels, il arrivait trop tard et en trop petit nombre . Aucun exemplaire n'a survécu . Mise en production: 1939

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_175b3.htm

