

Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.200 BN-4

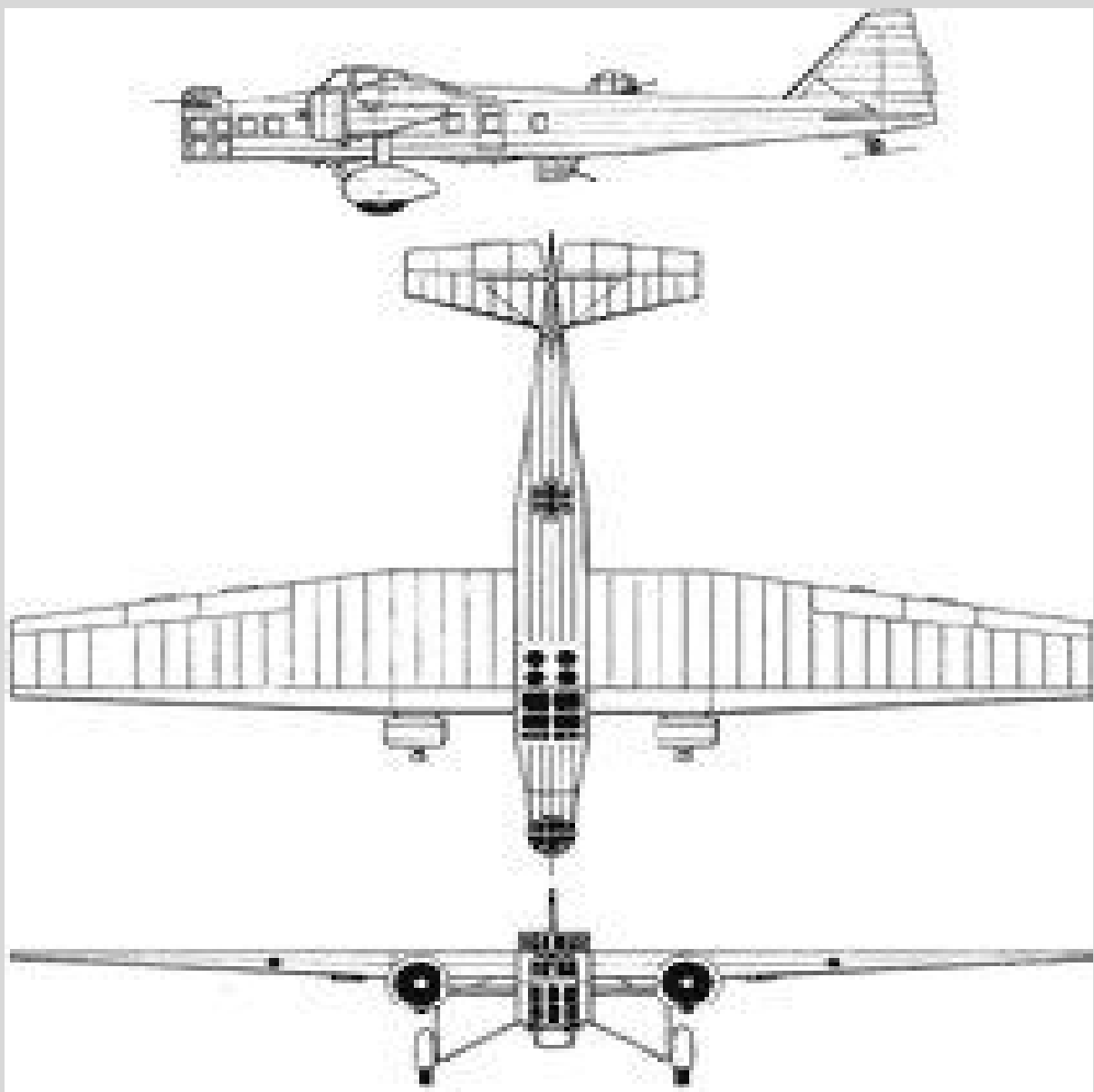
Type d'avion : Bombardier moyen bimoteur quadriplace

MOTORISATION

Gnome-Rhone 14Kirs

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
1400 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 230 km/h
Plafond pratique= utile: 4300 m - maximum: 6900 m
Rayon action= 1000 km



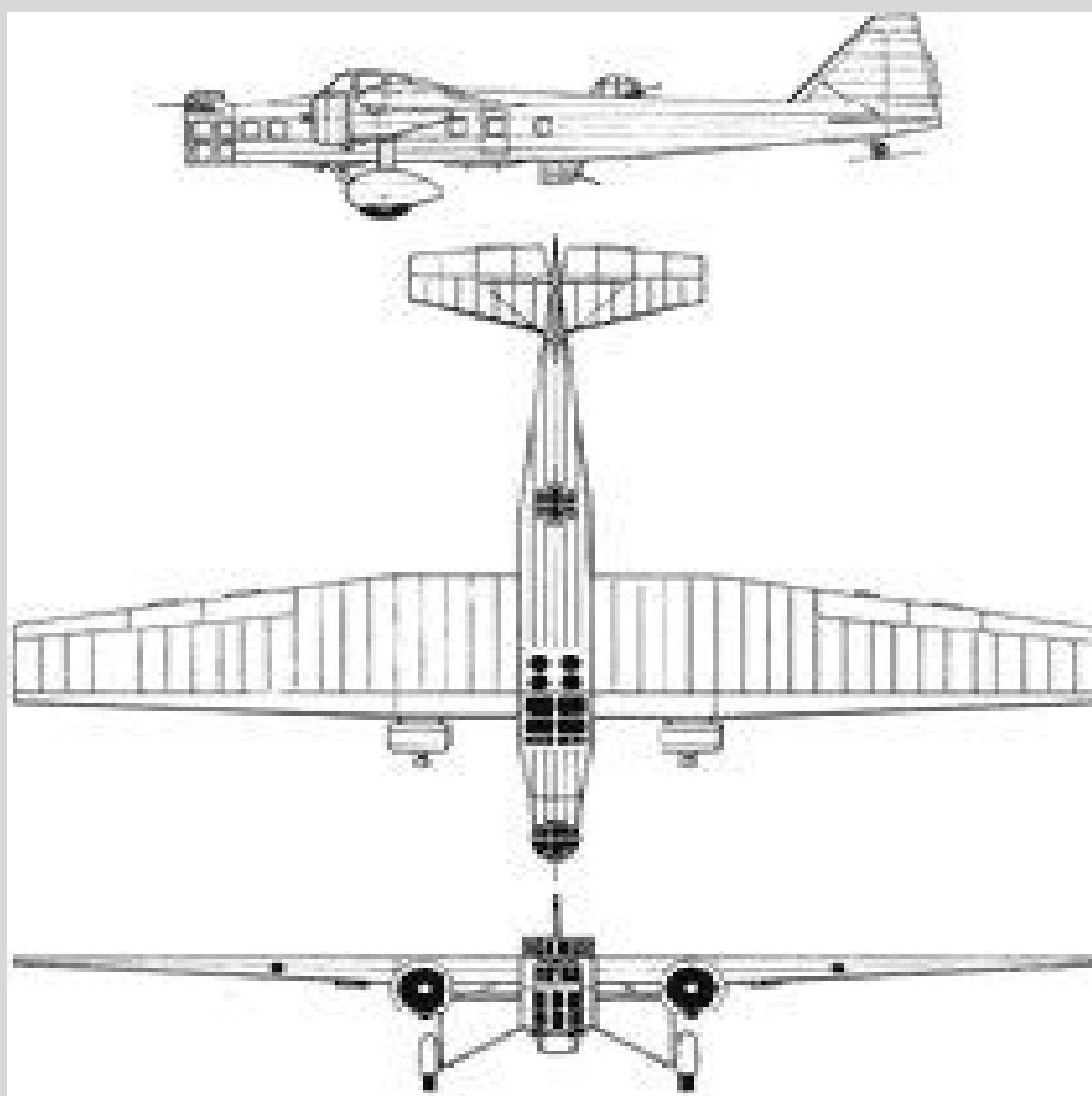
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,45 m	16,0 m	3,90 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	7280 kg	9280 kg



HISTOIRE

Le Bloch MB.200 est un avion militaire français de l'entre-deux-guerres. Bombardier moyen bimoteur de nuit, cet appareil robuste mais notoirement trop lent fut qualifié de « cercueil volant » et engagé de jour dans les combats de mai 1940 au prix de lourdes pertes. Il donna lieu à une version à aile basse, le Bloch MB.210. 332 exemplaires furent construits en France et en Tchécoslovaquie. Les études étant rapidement conduites, le prototype MB.200-01 effectua son premier vol dès le 26 juin 1933 à Villacoublay piloté par Zacharie Heu assisté de Jean Lapeyre, avec des moteurs Gnome & Rhône 14 Kdrs de 750 ch. Bien que quadriplace et affichant une vitesse maximale inférieure à celle exigée par le programme, cet avion de construction simple et robuste, donc facile à entretenir, est accepté en décembre 1933 à l'issue des essais officiels. Passée le 1er janvier 1934 dans le cadre du Plan I de modernisation de l'Armée de l'Air, la première commande portait sur 32 appareils à moteurs Gnome & Rhône 14 Kirs / Kjrs de 870 ch. La Société des Avions Marcel Bloch ne disposant pas encore de moyens de production industrielle c'est le Groupe Potez qui fut chargé de construire ces bimoteurs. La tête de série prit l'air le 27 septembre 1934. Dotés d'un train d'atterrissage fixe générant une forte trainée, les avions de série affichaient des performances décevantes en dépit du changement de moteur. Fragiles, ceux-ci avaient de plus tendance à prendre feu en vol, ce qui entraîna des accidents mortels. Le journal Gringoire qualifia le MB.200 de cercueil volant (Marcel Bloch avait refusé la publicité de cet organe de droite dans son journal...) et l'armée de l'Air suspecta un défaut du système d'alimentation en carburant tandis que Marcel Bloch accusait le motoriste (Gnome & Rhône livrait les moteurs avec hélice alors que Bloch fabriquait des hélices...). Malgré ces problèmes une nouvelle commande de 70 appareils fut notifiée en août 1934 et 108 appareils supplémentaires mis en commande le 18 avril 1935, toujours dans le cadre du Plan I. La production fut répartie entre Breguet (19 appareils), Hanriot (45 appareils), Loire (19 appareils), Potez (111 exemplaires), et la SASO (Absorbée avec la Société des Avions Marcel Bloch par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest). Seuls 4 prototypes ont été construits par Marcel Bloch à Courbevoie.

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_200b4.htm

