

Nom de l'avion : Marcel Bloch MB.210 BN-5 Verdun

Type d'avion : Bombardier moyen bimoteur quinquiplace

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

3 mitrailleuses de 7,5 mm

1600 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 320 km/h à 3500 m - 335 km/h

Vitesse croisière= 240 km/h à 3500 m

Vitesse ascension= 333 m/mn

Plafond pratique= 9850 m

Rayon action= normal: 1690 km - 1300 km avec charge offensive de 1400 kg - 1500 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,85 m	18,85 m	6,70 m	62,50 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
6400 kg	0 kg	10200 kg

HISTOIRE

Le Bloch 210 fit entrer les Groupes de Bombardement de l'Armée de l'Air dans l'aire moderne.

Si sa valeur comme avion de combat était quasi nulle, il permit d'entraîner les équipages au pilotage des appareils modernes, avec train rentrant, hélices à pas variables, vitesses d'atterrissage élevée, etc Mais comme tous les avions français de l'époque, il se trouva lourdement handicapé par une sous-motorisation. Le Bloch 210 est issu d'un programme de 1932 de la Marine nationale, pour un bombardier torpilleur. En se servant de son bombardier MB 200 comme base, Marcel Bloch lance début 1933, sur fond propres, la construction de deux prototypes. Le premier appareil, encore équipé d'un train fixe, largement caréné, effectue son premier vol le 24 novembre 1934, motorisé par deux Gnome-Rhone 14 Kdrs/Kgrs, de 760 ch. Ne sachant finalement que faire d'un tel appareil terrestre, la Marine demande à Bloch de le transformer en hydravion à flotteur. Il est donc renvoyé en usine, et effectue son nouveau premier vol, comme hydravion, en janvier 1936. Les essais montrèrent un appareil lent, lourd, et avec une trop faible autonomie. Une commande fut malgré tout passée à la SNCASO, pour 8 exemplaire MB 218, puis finalement annulée, et le prototype resta comme avion de servitudes et d'essais à Saint-Raphael jusqu'en 1940, avec le code SR-25. L'armée de l'Air, qui avait également suivi les essais du MB 210, vit dans cet avion un matériel susceptible de faire la soudure entre les vieux matériels alors en service, dont le MB 200, et les nouveaux avions en projet, tel les LeO 45, ou les Amiot 350. Une commande 80 exemplaires et rapidement passée dans le cadre du Plan I de réarmement. Le prototype du MB 210 pour l'Armée de l'Air effectue son premier vol le 12 décembre 1935, incorporant de nombreuses nouveautés, dont un train rentrant et des hélices à pas variables. Bien que sans vice particulier, il posa de nombreux problèmes aux équipages, qui doivent s'habituer au pilotage d'avions modernes. De plus, ses moteurs Gnome-Rhone 14 Kirs/Kjrs, de 870 ch, posent de sérieux problème de fiabilité. Ces problèmes seront, en partie, résolus, avec le montage, en rattrapage, de Gnome-Rhone 14N10/11, de 910 ch, au fonctionnement plus régulier. Tout comme les MB 200, les MB 210 furent qualifiée par la presse (notamment de droite, chez qui Bloch refusait de faire de la publicité) de « cercueils volants », et même interdits de vol, entre septembre 1937, et mars 1938. Plus que l'appareil en lui-même, c'était la manque d'entraînement des équipages et le fonctionnement capricieux des moteurs qui étaient en cause. Un fois les moteurs remplacés, et les équipages habitués, le MB 210 ne posa plus de problèmes. Comme à cette époque, Bloch ne dispose que de capacités industrielles limitées dans son usine de Courbevoie, ces sont surtout d'autres entreprises qui assurèrent la construction des 268 exemplaires de série, notamment Hanriot à Bourges, Potez, Breguet, ANF – Les Mureaux, de même que Renault. Bloch ne produit que 25 appareils, en plus des prototypes. Les derniers exemplaires sortirent d'usine en 1939, afin de compenser les retards dans la livraison des matériels modernes. Bombardier bimoteur monoplane à aile basse cantilever, de construction entièrement métallique. Train classique rétractable (la roulette de queue restant exposée). Motorisation par deux Gnome-Rhone 14N10/11, entraînant des hélices à pas variables. Comme sur le Bloch 200,, la construction se caractérise par sa simplicité, et l'absence de surface courbes, ici aussi tout est carré, fuselage de section rectangulaire, voilure sans saumon, empennages anguleux. Equipage de 5 membres : pilote, co-pilote, navigateur-bombardier, radio et mécanicien naviguant (ces deux derniers servant aussi de mitrailleurs. La défense est assurée par trois tourelles manuelles (dorsale, ventrale, et avant), chacune équipée d'une MAC 34, de 7.5mm, avec 800 coups par arme. La charge de bombes pouvait atteindre 1600 kg, en soute, mais aussi accrochés sous le fuselage ou les ailes, pour les projectiles les plus lourds. Les premiers appareils furent livrés dès septembre 1936 au GB II/21, remplaçant des MB 200. Mais la mise en service fut difficile, tant du fait des problèmes de moteurs, que du fait de l'introduction de nombreuses nouveautés par le MB 210. Il fut même interdit de vol entre septembre 1937 et mars 1938. Outre une propension des Gnome-Rhone 14K à prendre feu en vol, les virages trop serrés provoquaient un désamorçage du circuit de carburant, provoquant un arrêt des moteurs, situation fort

désagréable, surtout en virage et près du sol. La remotorisation avec des 14N10/11, puis des 14N20/21, de même puissance, permit de résoudre en grande partie ces problèmes de motorisation, et dès lors l'appareil se révéla sain, et stable, et permis de former les équipages sur avions « semi-modernes », en attendant l'arrivée des LeO 45 et autres Amiot 350. A la déclaration de guerre, en septembre 1939, le MB 210 équipe encore 12 des 33 Groupes de Bombardement. Malgré un ré équipement avec des LeO 451, des Douglas DB 7 et des Amiot 350, lors de l'offensive de mai 1940, 3 Groupes de Bombardement sont encore sur Bloch MB 210 : les GB I/21, II/21 et I/23. Ils participent aux combats de mai 1940, mais devant leur vulnérabilité, ils sont rapidement retirés des opérations. 19 appareils auront été perdus lors de ces combats : 5 abattus, 9 ferrailés en raison des dommages subis en combats, deux sur accident et 5 par les bombardements de la Luftwaffe. Les avions retirés des premières lignes ont principalement servis en école, notamment au Centre d'Instruction au Bombardement de Toulouse. A l'armistice, on dénombre 120 exemplaires du MB 210 en zone sud et une vingtaine en Afrique du Nord. La majeure partie fut détruite, mais certains appareils continuèrent à voler, assurant la formation des équipages. Lors de l'invasion de la zone sud en novembre 1942, 37 exemplaires sont saisis par les Allemands, qui en rétrocèdent 6 à la Bulgarie (pas d'informations précises sur leur utilisation ultérieures, probablement aussi en école). Aucun exemplaire ne devait survivre à la guerre. Deux autres pays reçurent des MB 210, la Roumanie et l'Espagne républicaine. Dès fin 1936, la Roumanie, alors alliée de la France au sein de la « petite entente », commande 24 exemplaires, afin de moderniser sa force de bombardement. Les premiers exemplaires sont livrés en juin 1937, mais seuls 10 appareils sont confirmés comme livrés (certaines sources indiquent 20 appareils) Pour l'Espagne, les choses sont un peu plus compliquées. Le Bloch n° 1 fut livré en vol en août 1936, et au moins 3 exemplaires (hors numérotation) furent livrés en caisses fin octobre 1936. ces avions furent construits par les ouvriers de Hanriot, sur leurs heures supplémentaires, pour aider les républicains. A l'époque, la solidarité ouvrière n'était pas un vain mot. Certaines sources indiquent la possibilité d'autres livraisons, mais aucun document ne vient confirmer ces dires. Les MB 210 républicains ont d'abord équipé une escadrille « Bloch » au sein du groupe España, puis intégrés au groupe 11 de bombardement nocturne. Les derniers exemplaires ont servis à la patrouille maritime.

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_210b5.htm

