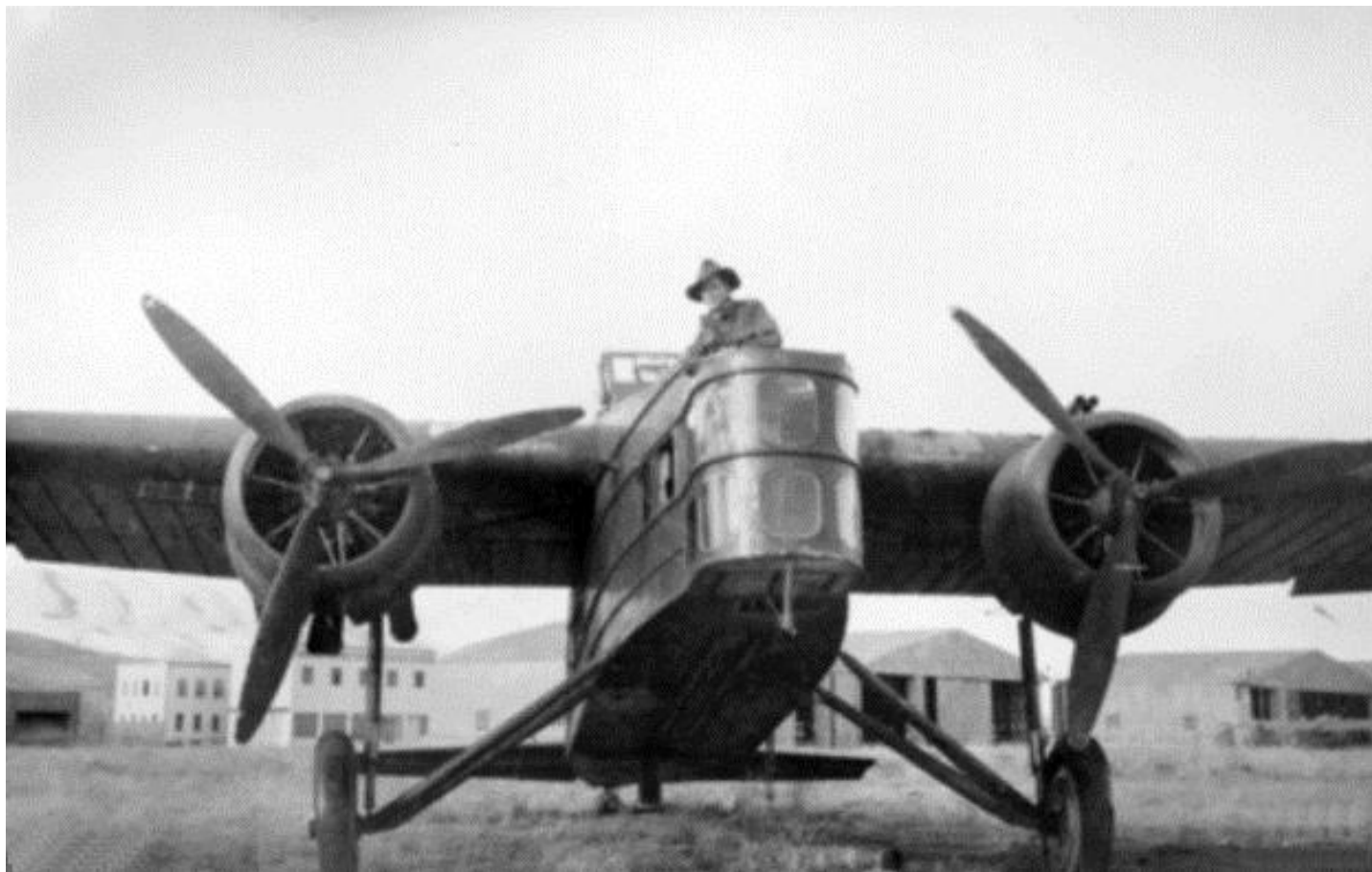


Bloch MB 200



[Bloch MB 200 de front](#)

Le Bloch 200 est le premier avion de la firme qui fut construit en grande série, et a établi Marcel Bloch comme un des principaux constructeurs français. En 1932, conscient de l'obsolescence du parc français de bombardiers, le ministère de l'Air publie une fiche programme pour un bombardier nocturne à 5 membres d'équipage (BN5). Pas moins de 5 sociétés répondirent, avec 8 projets. Deux furent retenus pour la construction de prototypes, le Farman F 221, quadrimoteur, et le Bloch MB 200, bimoteur. Grâce à une conception simple, la construction du prototype fut rapide, et le premier vol, avec des Gnome-Rhone 14Krsd de 760 ch, eu lieu le 23 juin 1933. Les essais ne révélèrent pas de vice profond, si ce n'est une sous-motorisation. Bien qu'affichant une vitesse de pointe inférieure de près de 20% aux spécifications, il fit l'objet d'une première commande 30 exemplaires le 1er janvier 1934. La société des avions Marcel Bloch ne disposant pas, à l'époque, des capacités industrielles nécessaires, ce fut Potez qui fut chargé de la construction en série. Le premier exemplaire, doté de GR 14 Kirs/Kjrs (tournant en sens inverse) pris l'air le 27 septembre 1934. Deux autres commandes, de respectivement 70 et 108 exemplaires, furent notifiées en août 1934, et avril 1935. La production fut répartie entre Breguet (19 appareils), Hanriot (45 exemplaires), Loire (19 avions), Potez (111 en tout) et 10 par la SNCASO. Seuls 4 exemplaires furent construits par Bloch dans son usine de Courbevoie. De telles commandes, totalisant 208 appareils en tout, étaient tout à fait exceptionnel à cette époque, et montrent que l'Armée de l'Air venait de prendre conscience de son retard, et cherchait à le combler. On a souvent décrit le Bloch MB 200 comme obsolète dès sa conception. Or lors de son entrée en service il incorporait de nombreuses innovations : construction entièrement métallique, cockpit fermé, postes de tir abrités sous tourelles. Il était tout à fait comparable aux appareils produits à l'étranger à cette période, tels les Bristol Bombay, Handley-Page Heyford, Do 11, Do 23, ou SM 81. De plus, conçu comme bombardier de nuit, sa faible vitesse n'était pas un handicap majeur, la chasse de nuit étant quasiment inexistante dans les années 30. Mais il arriva à une époque où les progrès étaient extrêmement rapides en aéronautique et se retrouva rapidement dépassé par les nouveaux avions entrant en service. Son principal défaut fut alors d'avoir été maintenu en première ligne jusqu'à la déclaration de guerre. Bombardier bimoteur à aile haute cantilever, de construction entièrement métallique.

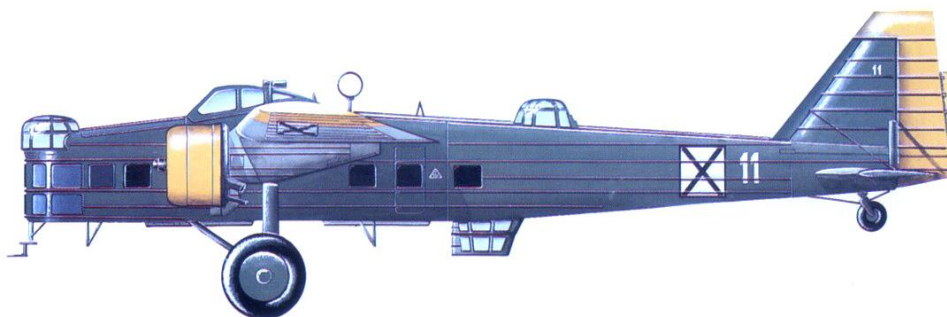
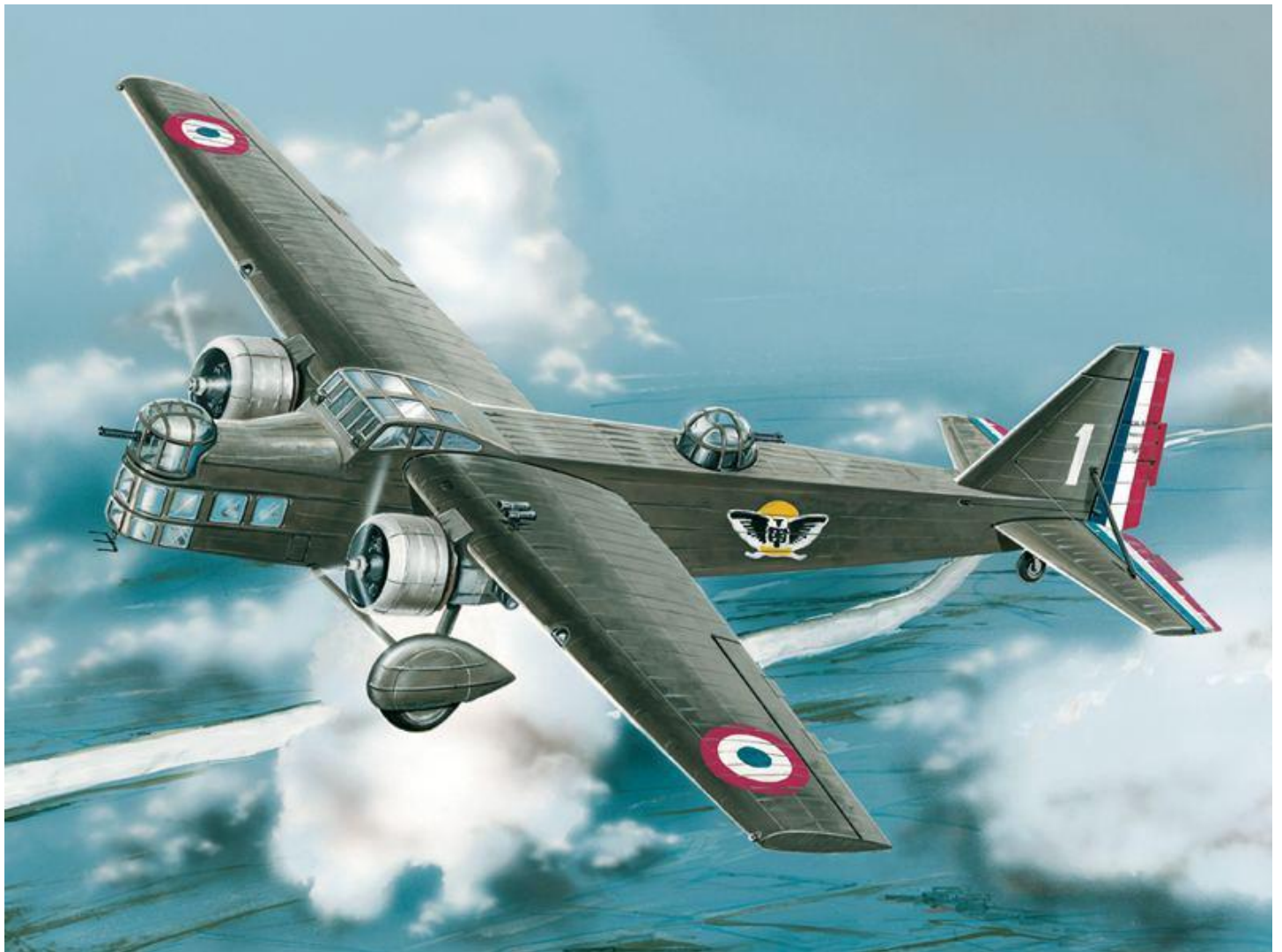
Train classique fixe caréné. Equipage de 4 ou 5 membres : pilote, navigateur-bombardier (faisant souvent fonction de chef de bord), radio, mécaniciens (faisant aussi office de mitrailleurs), et parfois un mitrailleur supplémentaire. La charge de bombe maximale était de 1200 kg, mais le plus souvent limité à 1000 kg, en soute, mais également emportés sous les ailes ou le fuselage pour les projectiles les plus lourds. Sa défense était assurée par deux tourelles manuelles, de nez, et dorsale, et une baignoire ventrale, armées chacune d'une mitrailleuse Darne de 7,5 mm. Le fuselage était abondamment vitré, offrant une bonne visibilité à l'équipage. Il était motorisé par 2 moteurs de 14 cylindres en double étoile Gnome-Rhone 14Kjrs/Kirs (tournant en sens inverse l'une de l'autre pour annuler les effets de couple) de 870 ch au décollage, suralimenté en altitude, entraînant des hélices tripales métalliques. Il emportait 1380 l dans 4 réservoirs d'ailes, lui assurant 1000 km d'autonomie, avec une charge offensive de 1200 kg. Le Bloch 200 était remarquable par sa conception. A part les capots moteurs et le nez, il n'avait aucune surface courbe, tout était carré : fuselage à flanc carrés, empennages anguleux, voilure droite. Si l'esthétique n'était pas franchement une réussite, cela se traduisait par une facilité de construction et d'entretien. Au total 336 appareils ont été construits : 208 MB 200 pour l'Armée de l'Air, 4 prototypes sur fonds propres Marcel Bloch (MB 201/202/203), et 124 Avia MB 200 en Tchécoslovaquie (Cependant doute persiste sur ce dernier chiffre, car représentant les commandes, il est possible que tous les avions n'aient pas été livrés avec l'occupation allemande).



[Bloch MB 200 français au sol](#)

Malgré des problèmes de mauvais refroidissement des moteurs, l'avion se révèle facile à piloter, et la mise en service se fait rapidement. Les premiers exemplaires sont affectés aux Groupes de Bombardement I/12 et II/12 à Reims, et au GB II/22 à Chartres, déclarés opérationnels sur leurs nouvelles montures dès mai 1935. A la fin décembre 1936, 197 Bloch 200 sont déjà inscrits sur les registres de l'Armée de l'Air. Mais, dépassé par les progrès techniques, il est rapidement remplacé (dès septembre 1936) par le MB 210, plus moderne malgré tout. Si certains exemplaires continuent en unité de première ligne, de nombreux exemplaires sont reversés aux écoles ou unités de servitude. A la déclaration de guerre, du 3 septembre 1939, 169 MB 200 sont encore en compte, dont 74 toujours affectés à des unités de combats. L'utilisation opérationnelle des MB 200 en première ligne fut de courte durée, car dès le 9 septembre, une reconnaissance à vue menée par 3 appareils de la 31ème escadre de Bombardement tourne mal, deux avions sont en effet interceptés par des Bf 109 allemands entre Sierck et Zweibrücken, et abattus (4 morts et 4 prisonniers). Les MB 200 sont alors retirés des opérations, ne servant plus qu'à l'entraînement des équipages, en attente de matériels plus modernes. La seule autre utilisation des MB 200 français en opération fut au Levant (actuellement Liban et Syrie, à l'époque protectorat français). Lors de la transformation du GB I/39 sur Martin 167F en avril 1940, ses MB 200 sont transférés à l'escadrille de bombardement 3/39. Lors des combats de juin 1941, cette escadrille lance le 9 juin, une attaque contre les bâtiments britanniques opérants au large de Sidon. Sur les 6 avions en service, seuls quatre parviennent à décoller, et malgré une escorte de chasse, se font intercepter par des Hurricanes de la RAF qui abattent 2 bombardiers. Ce sera la dernière utilisation au combat des MB 200, un ultime exemplaire (le n° 6) servira un temps comme appareil de liaison aux FAFL, volant au moins jusqu'en novembre 1943. Outre son rôle classique de bombardier, il assura les fonctions d'avion de « commandement à la chasse ». L'idée était de faire coordonner et diriger la manœuvre des chasseurs par un membre de l'état-major du groupe de chasse volant dans un multimoteur.

Si l'idée est pertinente (ce sont nos modernes PC volants), la réalisation fut pour le moins difficile, car dépendant non seulement de l'équipement en postes radios des chasseurs, chose très rare en cette époque, mais aussi ne pouvait fonctionner que par temps clair. De plus, l'extrême vulnérabilité du MB 200 en faisant une cible de choix. Ce concept, après avoir été essayé également sur Potez 631, fut finalement abandonné fin 1938, pour replacer les chefs de groupes comme pilote de chasse, au cœur de l'action. Lors de l'occupation complète de ce qui reste de la Tchécoslovaquie par l'Allemagne, le 15 mai 1939, la Luftwaffe met la main sur 67 MB 200 plus 4 exemplaires en cours d'assemblage à l'usine Avia. Quelques-uns intègrent la nouvelle force aérienne slovaque, mais la majeure partie est mise en service dans les écoles de la Luftwaffe. Devant le caractère trop dépassé de l'appareil, même en école, les allemands s'en dessaisissent au profit de leurs alliés : 12 Avia MB 200 sont ainsi vendus à la Bulgarie, où ils assureront aussi la formation des équipages. Certaines sources mentionnent la cession de 8 appareils à la force aérienne Croate, mais aucun document ne confirme ce fait. Quant aux avions pour la Roumanie, il s'agit en fait de Bloch MB 210. Il se pourrait que 2 exemplaires de MB 200 aient malgré tout pris le chemin de l'Espagne républicaine, à moins que, là aussi, il n'y ait confusion avec des MB 210.



Version anglaise Wikipédia

The **MB.200** was a French [bomber](#) aircraft of the 1930s designed and built by [Société des Avions Marcel Bloch](#). A twin-engined high-winged [monoplane](#) with a fixed undercarriage, over 200 MB.200s were built for the [French Air Force](#), and the type was also licence built by [Czechoslovakia](#), but it soon became obsolete, and was largely phased out by the start of the [Second World War](#).

Development and design

The Bloch MB.200 was designed in response to a [1932](#) requirement for a new day/night bomber to equip the French Air Force. It was a high-winged all-metal [cantilever monoplane](#), with a slab-sided fuselage, powered by two [Gnome & Rhône 14Kirs radial engines](#). It had a fixed [tailwheel undercarriage](#) and featured an enclosed cockpit for the pilots. Defensive [machine guns](#) were in nose and dorsal gun turrets and an under fuselage gondola.^[1] The first of three [prototypes](#) flew on 26 June 1933.^{[1][2]} As one of the winning designs for the competition, (the other was the larger [Farman F.221](#)),^[1] an initial order for 30 MB.200s was placed on 1 January 1934,^[2] entering service late in that year. Further orders followed, and the MB.200 equipped 12 French squadrons by the end of 1935.^[1] Production in France totalled over 208 aircraft (4 by Bloch, 19 by [Breguet](#), 19 by [Loire](#), 45 by [Hanriot](#), 10 by [SNCASO](#) and 111 by [Potez](#)).^[3]

Operational history



[Czechoslovakia](#) chose the MB.200 as part of a modernisation program for its air force of the mid-1930s. Although at the rate of aircraft development at that time, the MB.200 would quickly become obsolete, the Czechoslovakians needed a quick solution involving the license production of a proven design, as their own aircraft industry did not have sufficient development experience with such a large aircraft, or with [all-metal airframes](#) and [stressed-skin](#) construction, placing an initial order for 74 aircraft. After some delays, both [Aero](#) and [Avia](#) began license-production in [1937](#), with a total of about 124 built.^[1] Czechoslovakian MB.200s were basically similar to their French counterparts, with differences in defensive armament and other equipment.

The [Spanish Republic](#) acquired 2 units thirty days after the beginning of the [Spanish Civil War](#). These units were sent to [Barcelona](#). Later, 30 units more were sent by ship and assembled in [Air France's](#) workshop at [Prat de Llobregat](#). A third of the whole airfleet were shot down during the first months of the conflict and the rest were limited to the defense of the republican east coast during the rest of the war serving under the *Escuadra 7* and the *Grupo 72* combined with other French bombers. None of the 32 planes survived the conflict. The gradual [German](#) conquest of Czechoslovakia meant that MB.200s eventually passed under their control, including aircraft that were still coming off the production line. As well as serving in the German [Luftwaffe](#), some bombers were distributed to [Bulgaria](#). [Vichy France](#) deployed a squadron of MB.200s against the Allied [invasion of Lebanon and Syria](#) in 1941, carrying out at least one daylight bombing mission against British shipping.^{[4][5]}

Specifications (MB.200B.4)

General characteristics

- **Crew:** 4
- **Length:** 16 m (52 ft 6 in)
- **Wingspan:** 22.45 m (73 ft 8 in)
- **Height:** 3.9 m (12 ft 10 in)
- **Wing area:** 62.5 m² (673 sq ft)
- **Empty weight:** 4,300 kg (9,480 lb)
- **Max takeoff weight:** 7,480 kg (16,491 lb)
- **Powerplant:** 2 × [Gnome-Rhône 14Kirs](#) 14-cyl. 2-row air-cooled radial piston engines, 649 kW (870 hp) each

Performance

- **Maximum speed:** 285 km/h (177 mph, 154 kn)
- **Range:** 1,000 km (620 mi, 540 nmi)
- **Service ceiling:** 8,000 m (26,000 ft)
- **Rate of climb:** 4.33 m/s (852 ft/min)

Armament

- **Guns:** 3 × 7.5 mm (0.295 in) [MAC 1934](#) machine guns (one for each defensive post).
- **Bombs:** 1,200 kg (2,646 lb) of bombs

