

Bloch MB.152C.1r, No.500, White "2", GC 1/8, 1re escadrille, pilot Lt Sévely, 1941. During the Battle of France machine No.500 served with GC1/8 with white 13 code. It was piloted by Adj. Couffon (2 + 2 victories). When the armistice was signed this aircraft was handed over to GC1/8, number 13 was painted over and the new white 2 code was applied. On September 15, 1941 Lt Sévely belly landed with this machine near Béziers.

Tmavá zelená
 Dark Green
 H73/C23

Tmavá hnědá
 Dark Brown
 H17/C29

Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

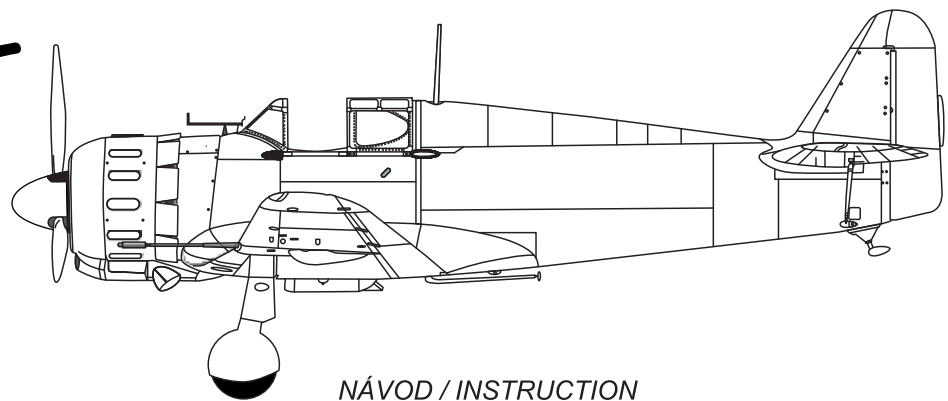
Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337



2011/11

A094 Bloch MB.152 C.1

Azur



A094

NÁVOD / INSTRUCTION

Bloch MB-152.C1 “Red & Yellow Stripes”

1/32

CZ - Historie

Vývoj MB 152C.1 byl složitý a dlouhý. V roce 1935 objednalo francouzské ministerstvo letectví podle několikrát upravovaných specifikací Bloch MB 150. Ten byl připraven k záletu 17. července 1936. Stroj MB 150-01, poháněný motorem Gnome-Rhone 14Kfs, však při pokusu vůbec nevzlétl. Navině byla malá plocha křídla a příliš malý podvozek. Proto došlo k přepracování celého projektu a 29. září 1937 se podařilo upravitý prototyp MB 150-01M s novým motorem Gnome-Rhone 14N07, přepracovaným křídlem a podvozkem zalétat pilotu Couraulemu. Výkony ale nebyly příliš přesvědčivé a stroj bylo třeba průběžně upravovat. Přesto byla objednána serie, Francie nutně potřebovala stíhačky. Pro sériovou výrobu bylo třeba stroj znovu upravit. Přepracovaný typ dostal motor Gnome-Rhone 14N-29 a označení Bloch MB 151C.1. Vyráběly ho státní závody SNCASO, kam byla začleněna zestátněná Blochova továrna. Výroba se potýkala zejména s nedostatkem vrtulí a zbraní. Blochy byly vyráběny jen s kulometnou výzbrojí. Navíc se přehřívaly motory a výkony byly nižší než vypočtené. Bloch MB 151C.1 nebyly považovány za plně bojeschopné. Používaly se k výcviku. Přesto byly i exportovány, 25 kusů objednalo Řecko. Obdrželo ale jen devět kusů.

Potíže s přehřívání motorů vedly k vývoji verze MB 152C.1. I u ní se laborovalo s tvary krytů motoru. Postupně během sériové výroby byly použity tři, než se našlo ideální řešení. Předání jednotkám Armée de l'Air zdržela i závada ocasních ploch u první série. Během výroby se do pozdějších sérií montoval motor Gnome-Rhone 14N-49. Dalším vývojem typu vznikl poslední v sérii vyráběný zástupce této řady, Bloch MB 155C.1. Ten ale do bitvy o Francii již nestačil zasáhnout.

Obtížný vývoj a pomalá sériová výroba způsobily, že Blochy MB 152 obdržela před vypuknutím druhé světové války 1.9. 1939 jediná jednotka, stíhací skupina GC I/1. V bitvě o Francii je již používaly mimo GC I/1 i GC II/1, GC II/6, GC II/9, GC II/8, GC II/10, GC III/10, GC I/8 a GC III/9, polská skupina GC I/145 byla ve výcviku. Mimo tyto jednotky byly Blochy nasazeny v mnoha regionálních obraných letkách Patrouilles Aériennes de Défense a jednotlivých námořních stíhačů.

Blochy MB 152C.1 začaly za Br 109E zejména v rychlosti, jinak byly obratné, silně vyzbrojené, ve střemhlavém letu rychle nabíraly rychlost a spíše těžká poškození. Dobré vlastnosti ale s přibývající výškou ztrácely. Bojové nasazení přineslo Blochům největší ztráty ze všech francouzských stíhaček. Přesto ale na nich dosáhlo mnoho pilotů úspěchů v boji, esy na Blochu MB 152 se v bitvě o Francii stalo několik pilotů. Nejlepším byl S/Lt Tholon se sedmi vítězstvími. Kromě francouzských pilotů zasáhlo do bitvy o Francii i českoslovenští a polští piloti. Nejlepším Čechoslovákem byl Sgt. Chef E. M. Prchal a nejlepším Polákem Lt. A. Cebrzynski. Oba dosáhli na MB 152 shodně po 3 sestřelech. Po kapitulaci Francie krátký dolet MB 152C.1 způsobil, že nemohly být evakuovány do Afriky. Většina jednotek s Blochy se stáhla na neokupované území a stala se součástí letectva Vichy. Postupně byla nahrazena výkonnějšími Dewoitinami D.520. Přesto část Blochů padla do rukou Luftwaffe při okupaci zbytku Francie. Luftwaffe pak část strojů použila k výcviku.

Rozpětí: 10,54 m, délka: 9,14 m, max. rychlost: 520 km/h ve výšce 4500 m, dolet 540 km, výzbroj: 2 x kanón 20 mm a 2 x kulomet 7,5 mm.

GB - History

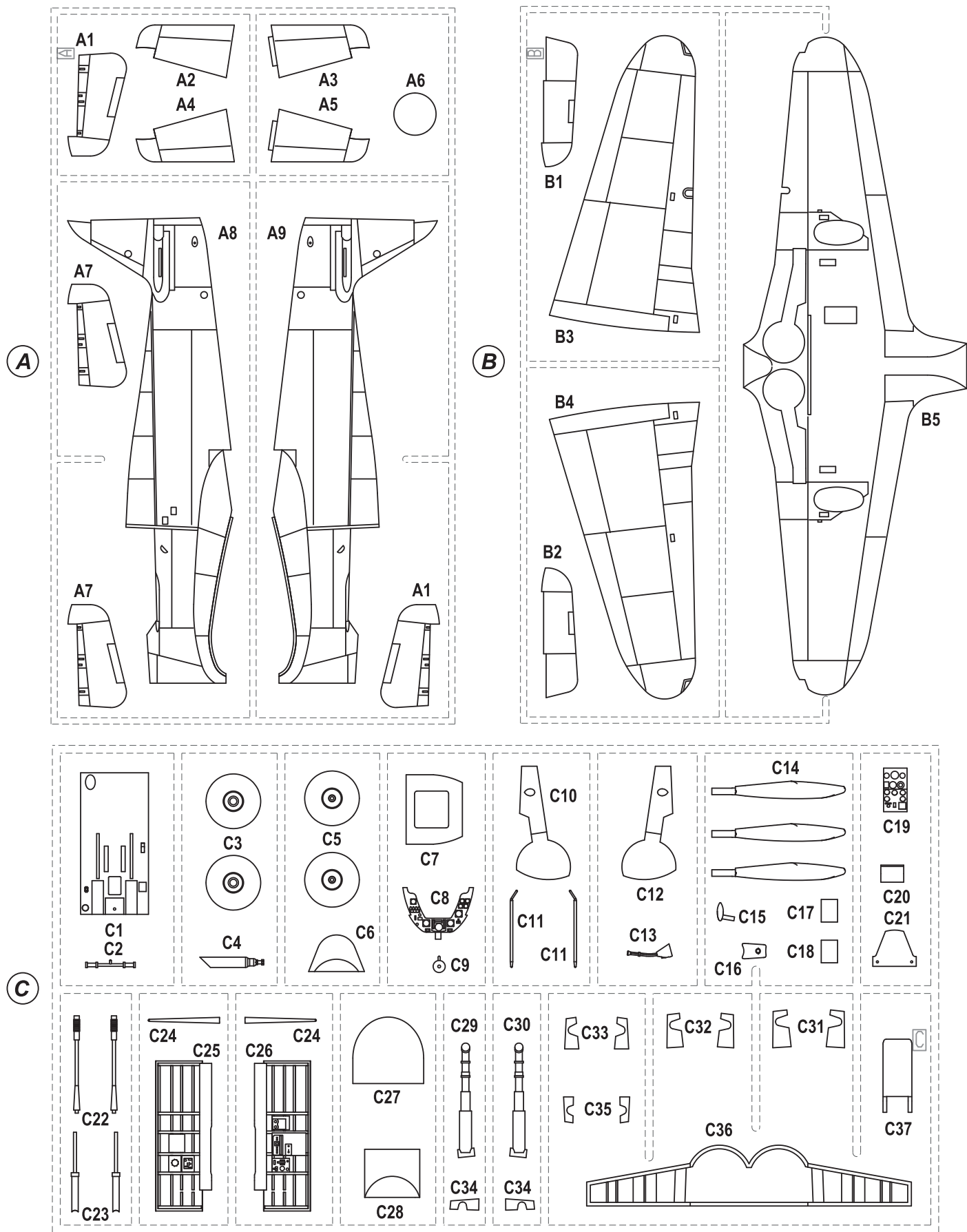
Bloch MB 152C.1 aircraft were part of a quaternion types that created the backbone of the Armée de l'Air during the defense of France in 1940. Together with Morane Saulnier MS 406s, Dewoitine D.520s and US provenience Curtiss H 75s tried to fight back the overwhelming Luftwaffe aircraft. The development of MB 152C.1 was somewhat complicated and long. French Ministry of Aviation had in 1935 ordered a manufacture of Bloch MB 150 prototype, the type that was many times modified according to specifications. The latter was ready for trials on 17 July 1936. Machine MB 150-01 that was powered by Gnome-Rhone 14Kfs engine wasn't able to take off at all during the first flight attempt. The cause fell to small wing area and small undercarriage. Therefore, the project was redesigned and on 29 August 1937 pilot Courvale managed to take off. Modified MB 150-01M, as designed, featured new engine Gnome-Rhone 14N07, redesigned wing and undercarriage. The overall performances were not convincing and the aircraft had to be subsequently modified. Nevertheless, series production was ordered since France desperately needed fighter aircraft. For the series production the aircraft had to be modified again. The modified aircraft was designated MB 151C.1 and featured new powerplant, Gnome-Rhone 14N-29. It was produced by SNCASO (State concern) where the nationalized Bloch's company belonged to. The production suffered by the lack of propellers and weapons and Blochs were produced with machinegun armament only. Moreover, the engine had tendency to over-heat and the real performances were lower than the calculated ones. MB 151C.1s were never considered combat ready and were used for training purposes. They were exported, though, with 25 machines ordered by Greece but finally receiving only nine.

The engine over-heating trouble led to MB 152C.1 design. Again, the shape of the cowling was subject of study. During the production, three different cowling's shapes were subsequently used before the satisfactory shape was reached. The handover to Armée de l'Air was again delayed, this time because the faulty tailplanes of the first series. The late series aircraft were powered by Gnome-Rhone 14N-49 engines. Further development of the type led to the last series produced aircraft of this line, the Bloch MB 155C.1. It was too late for this type to defend France.

The difficult development and slow production led to the fact that only one unit, in particular GC I/I, received new Bloch MB 152s before the outbreak of World War 2 on 1st September 1939. During the Battle of France MB 152s were deployed to GC I/I, GC II/I, GC II/6, GC II/9, GC II/8, GC II/10, GC III/10, GC I/8 and GC III/9. Polish GC I/145 was in training state. Except these units, Blochs were assigned to many regional defense units Patrouilles Aériennes de Défense and Navy fighter units.

Bloch MB 152C.1 fell short to Bf 109Es mainly in speed but featured good maneuverability, heavy armament, good dive speed acceleration and could sustain heavy damage. Unfortunately, the aircraft in higher altitudes lost its good performances. The combat deployment of MB 152s is connected with the biggest losses amongst all French fighters. Nevertheless, many pilots scored victories in their cockpits. Even several pilots became aces while flying Blochs during Battle of France. The best of them was S/Lt Thollon with 7 victories. Together with French pilots, also Czechoslovakian and Polish pilots participated in the Battle of France. The best Czechoslovakian pilot was Sgt. Chef E. M. Prchal and the best Polish was Lt. A. Cebzynski. Both pilots scored 3 victories in the cockpit of MB 152. The short range of MB 152C.1 caused the impossibility of evacuation to Afrika when the armistice was signed. Most Bloch units were withdrawn to non occupied territory and became a part of the Vichy Air Force. These were gradually replaced by more powerful Dewoitine D.520s. Eventually, when the rest of France was occupied several aircraft were seized by Luftwaffe. Luftwaffe used these machines for training purposes.

Wingspan: 10,54m, Length: 9,14 m, Max. Speed: 520 kmh at 4500m, Range 540km, Armament: 2 x 20mm cannon and 2 x 7,5mm machinegun.



SYMBOLS

? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

POUŽÍT LEPIDLO NA KOV
INSTANT GLUE FOR METAL
METALLKLEBER
COLLE A METAL

ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

GSI
colours code

NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

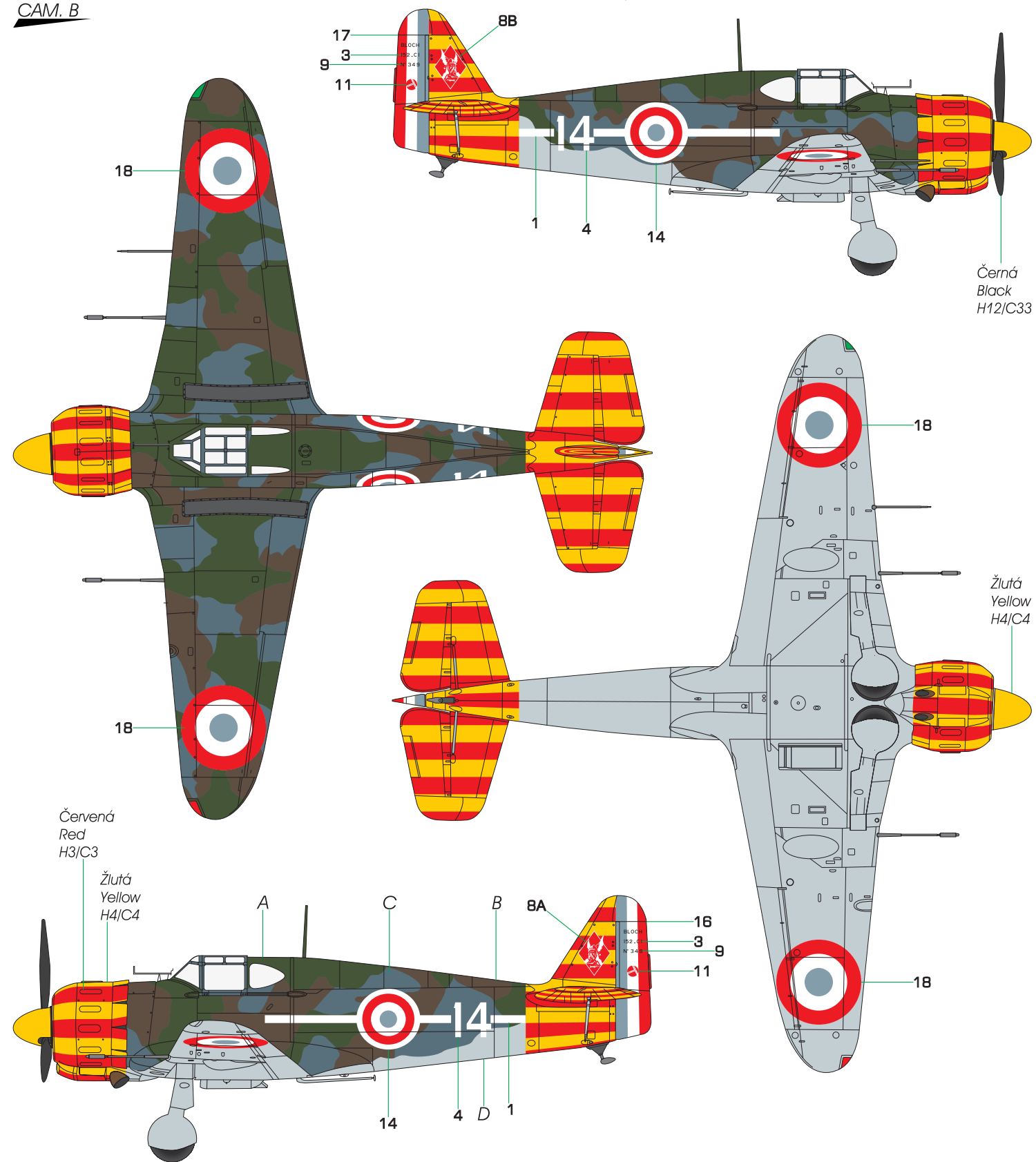
2012/05

A094 Bloch MB-152.C1

Bloch MB.152C.1, No. 349, bílá 14, GC III/9, 5e escadrille, pilot S/Lt Jacques du Boucher, základna Hyères, 1942. No.349 původně nosil vojenské identifikační číslo Y-836, které bylo později zatřeno. Naopak během služby v rámci letectva Vichy dostal identifikační pruhy. S/Lt Jacques du Boucher dosáhl během bitvy o Francii dvou sestřelů ve spolupráci (u GCIII/1 na MS.406).

CAM. B

Bloch MB.152C.1, No. 349, White "14", GC III/9, 5e escadrille, pilot S/Lt Jacques du Boucher, Hyères air base, 1942. Originally, No.349 carried military identification Y-386 that was later painted over. On the contrary, while it served with Vichy Air Force the aircraft received identification stripes. During the Battle of France S/Lt Jacques du Boucher scored two shared victories (with GCIII/1 while flying in MS.406).



A Tmavá zelená
Dark Green
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337



CAM. A

E



Žlutá
Yellow
H4/C4

Bílá
White
H1/C1

Červená
Red
H3/C3

Žlutá
Yellow
H4/C4

Bílá
White
H1/C1

A

25

D

A Tmavá zelená
Dark Green
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

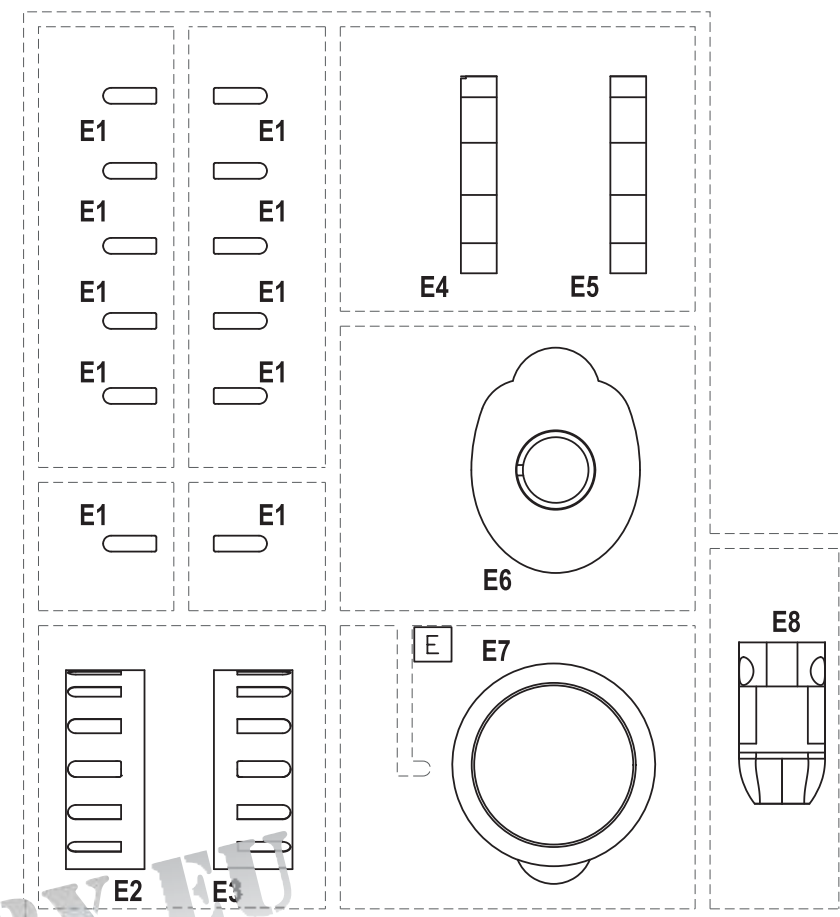
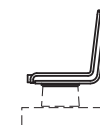
C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337



2011/11

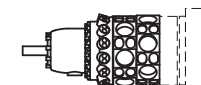
A094 Bloch MB.152 C.1


PUR
PARTS (P)

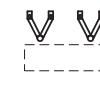
P5



P6 - 4x



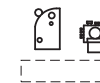
P7



P8

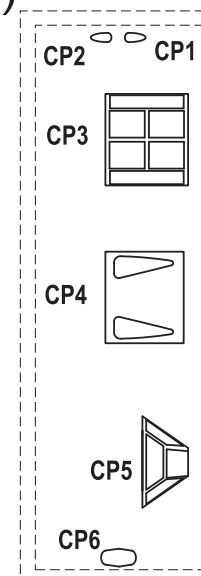
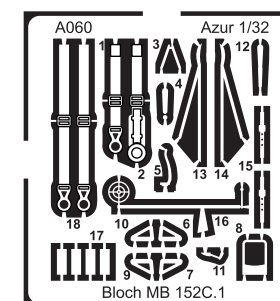


PG



P10 P11

CLEAR PARTS
(CP) _____

 **PHOTOETCHED
PARTS (L)** **FILM (F)**

F1



F2



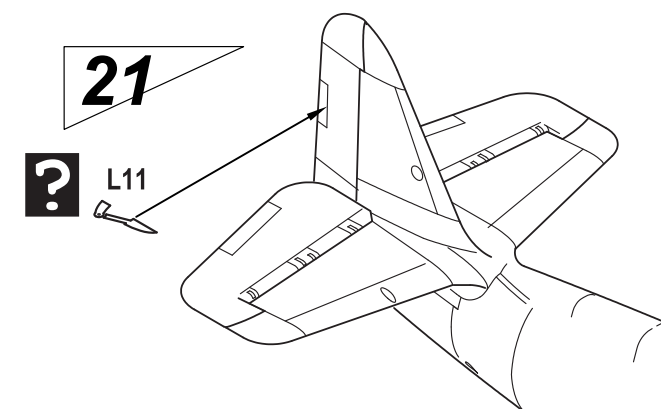
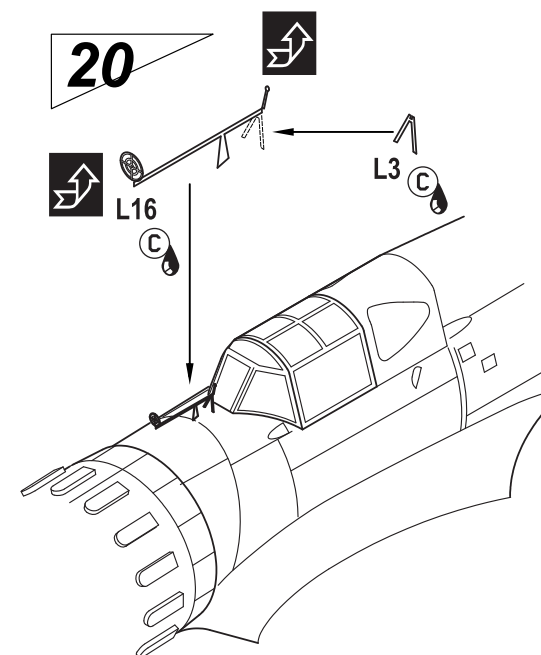
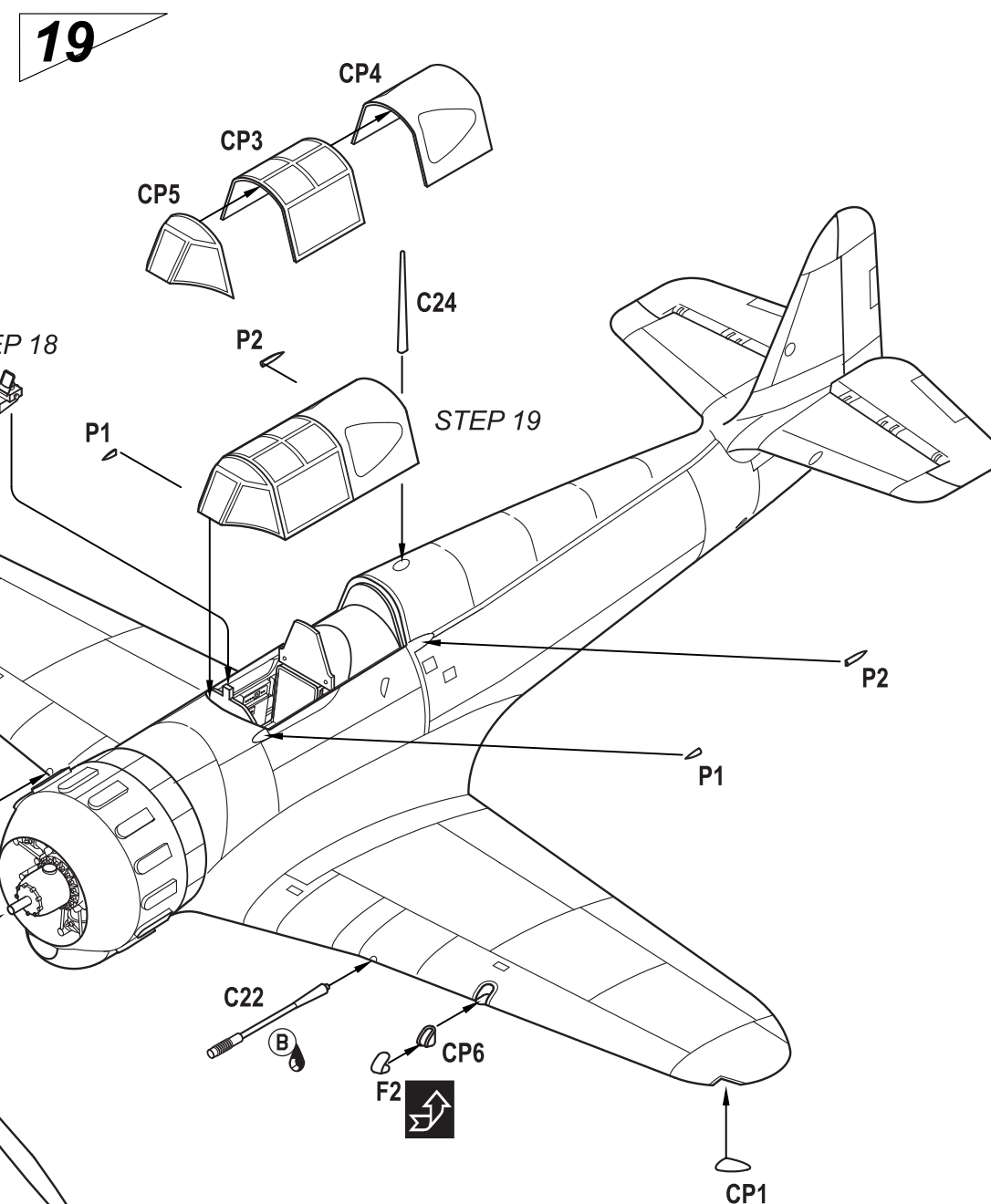
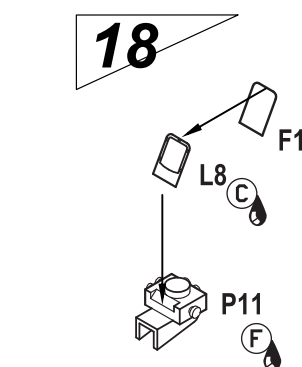
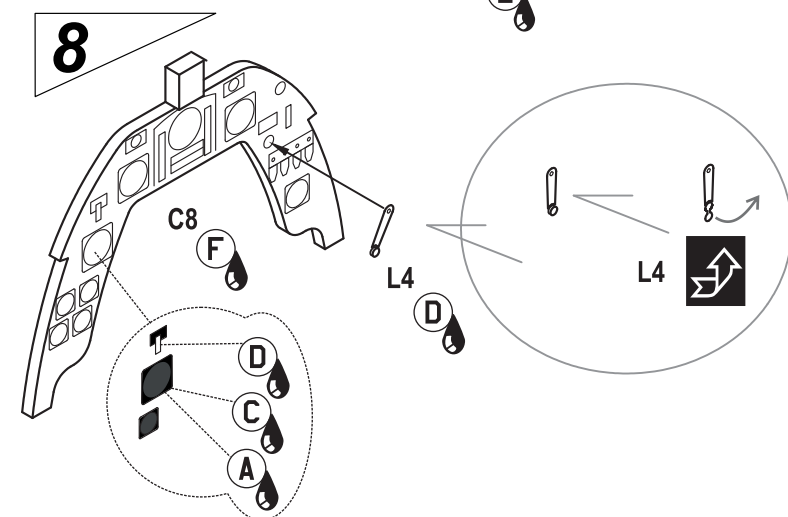
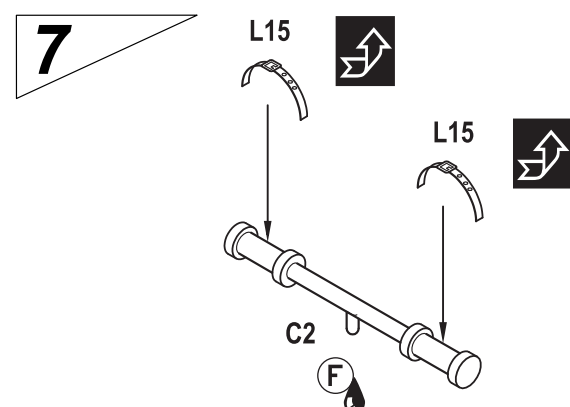
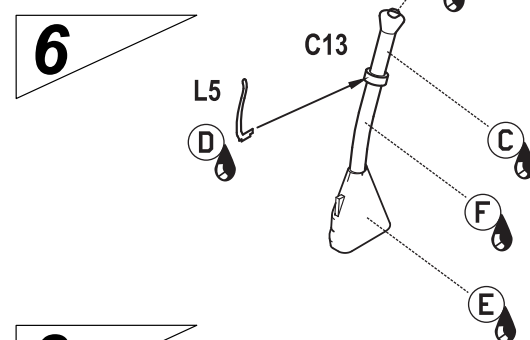
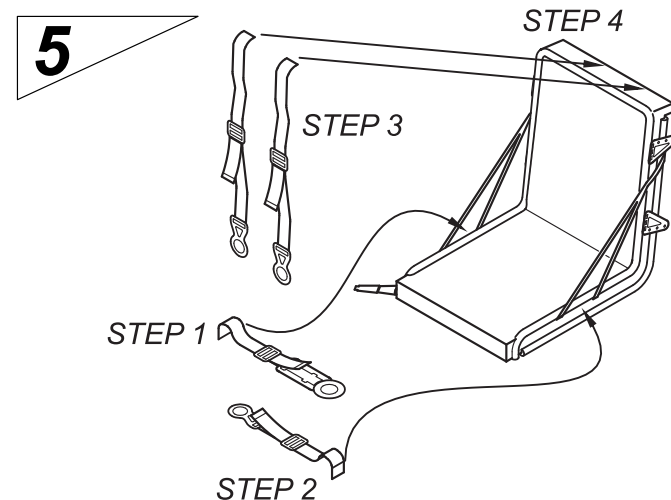
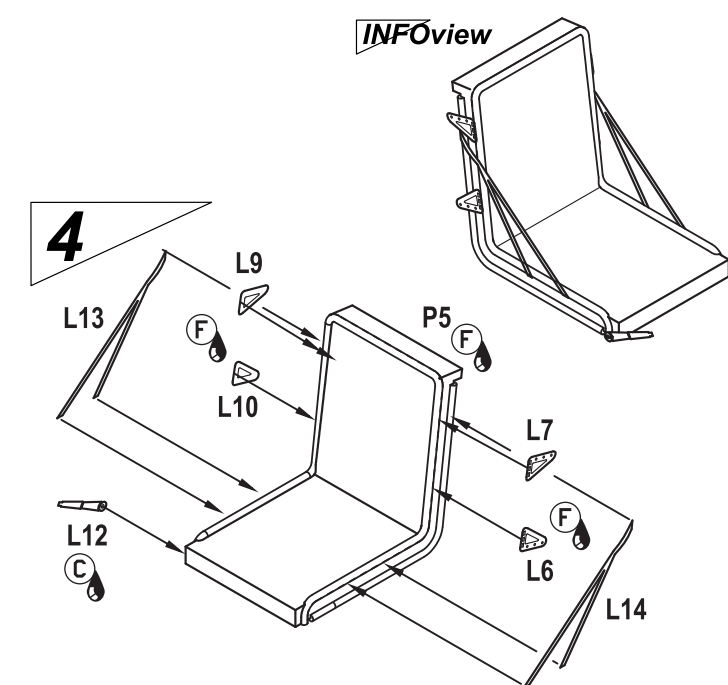
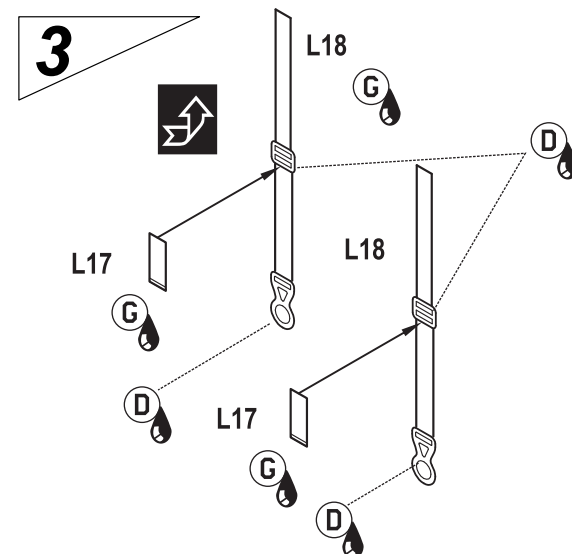
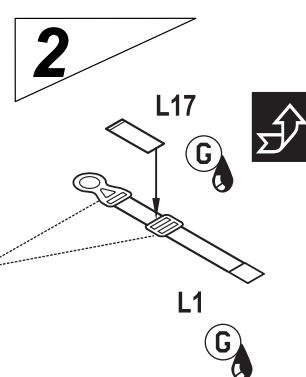
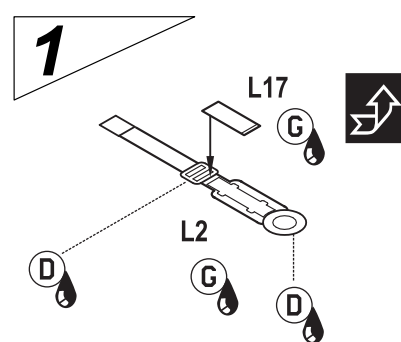
Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Bílá/ WHITE	H1/C1
B	Ocel/ STEEL	H18/C28
C	Černá/ BLACK	H12/C33
D	Hliník/ ALUMINIUM	H8/C8
E	Kůže/ LEATHER	H47/C41
F	Tm. modrošedá/ GRAYISH BLUE	H337/C337
G	Plátno/ LINEN	H27/C44
H	Barva pneu/ TIRE BLACK	H77/C137
I	Červená/ RED	H3/C3
J	Světle šedá/ LIGHT GREY	H325/C325

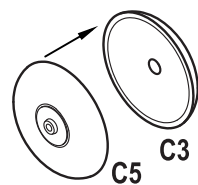
A094

Bloch MB-152.C1^{2012/05} ③

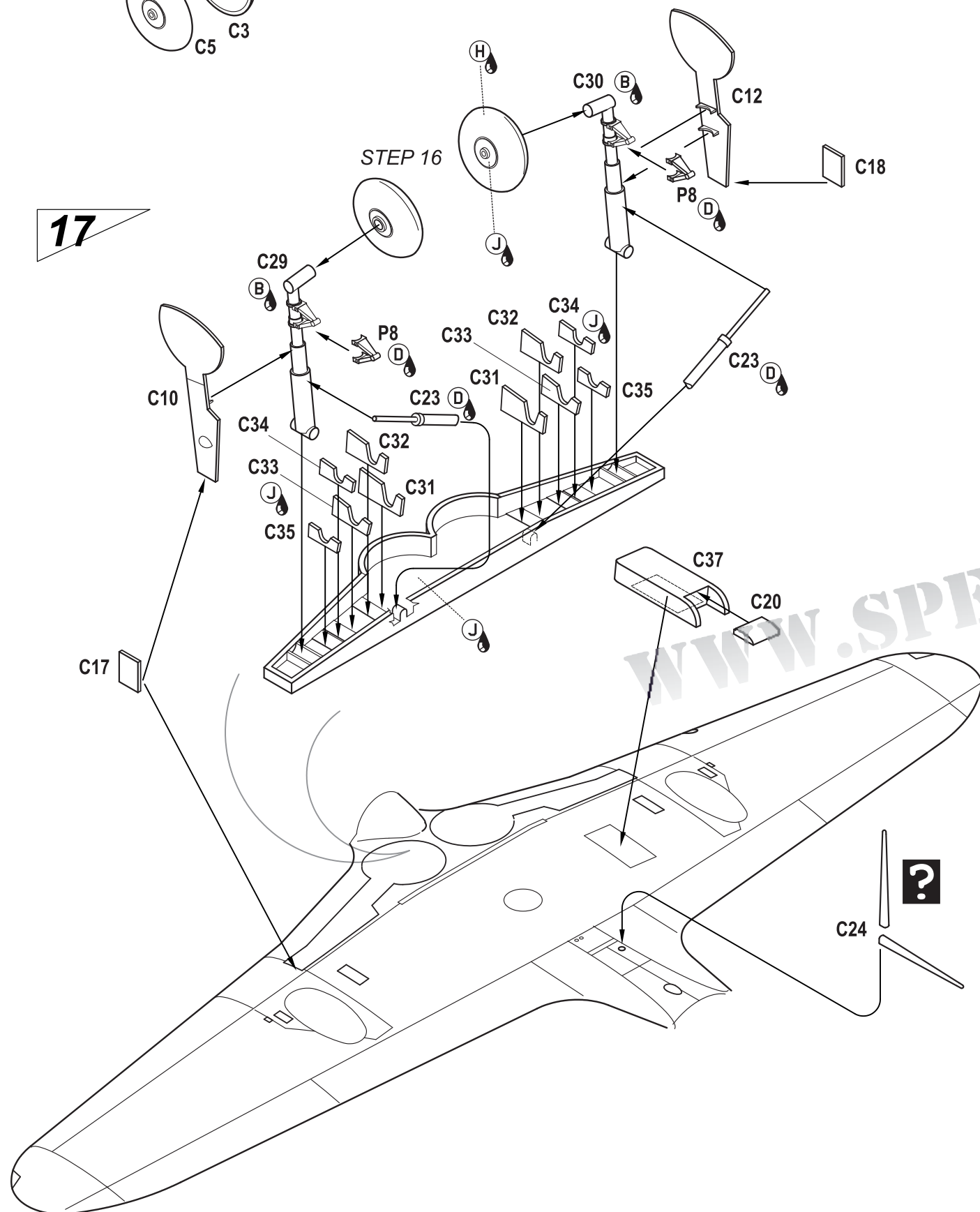
2012/0



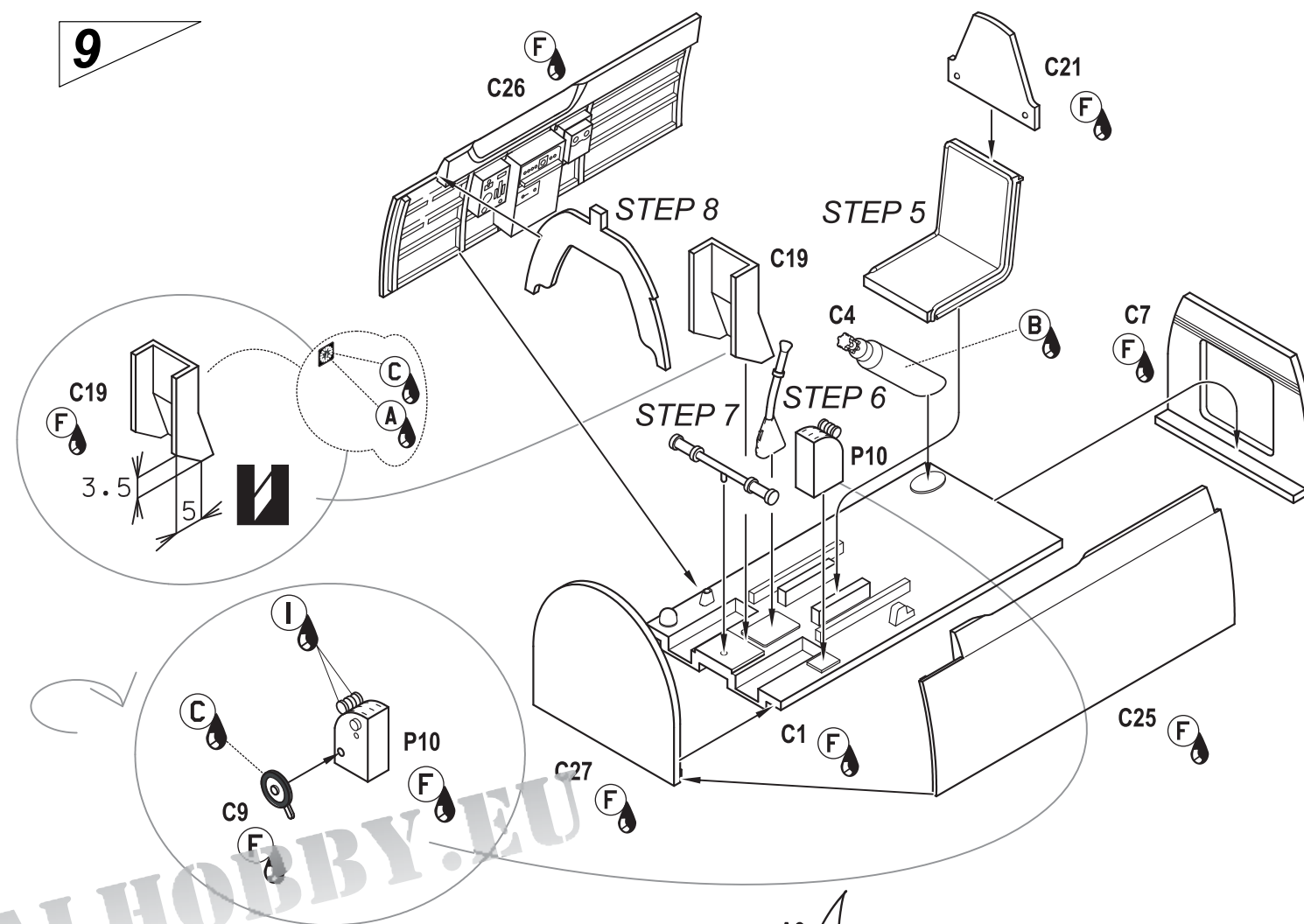
16



17



9



10

