

Annexe- Un document exceptionnel : le témoignage de Pierre Satre

Document exceptionnel et méconnu, un dossier relatif au MB152 à l'occasion du rapport Chossat a été rédigé par Pierre Satre en Octobre-Novembre 1941¹.

« Quand en juillet ou Aout 1938 [Satre rédige de mémoire] le Ministère se trouva en présence d'un avion dont les performances étaient analogues à celles du Morane et qui ne comportait aucune de ses difficultés de construction, il vît là un moyen d'obtenir rapidement une aviation de chasse honnête et nombreuse ». « Il ne fait aucun doute que M. Bloch ait eu tort de faire ces promesses [de sortir les premiers avions en Décembre 1938] ». « A cette époque, un grand nombre de points restaient encore à déterminer comme pouvait le prouver un simple examen au sol de l'avion et les rapports de M. Du Merle, alors ingénieur de la marque : installation moteur à peine ébauchée, installation de l'armement non réalisée, équipement non encore étudié, gouvernes de vol pas au point. La nécessité d'avoir des avions de chasse à tout prix fit que malgré tout le ministère passa commande des Bloch 151-152 [...] Il faut dire qu'à ce moment-là, on n'avait pas encore l'habitude de la construction en série qui exige un prototype défini avec une grande précision. Si on considère comme une faute du ministère d'avoir passé cette commande, j'estime que cette faute est infime à côté de celle qui a consisté à attendre près de 2 ans avant de commander 15 puis 1000 exemplaires du Morane 406 qui, lui, était considéré comme parfaitement défini. On peut même dire que la commande précipitée du Bloch n'est que la conséquence directe des hésitations relatives au Morane 406».

« Quand j'ai été nommé à la marque des avions de chasse en Septembre 1938, j'ai trouvé le Bloch 151-152 commandé en série et mal défini. Je n'ai pas vu tout de suite la gravité de la situation. Si je m'en étais rendu compte, je n'aurais certainement pas accepté une telle responsabilité sans en avertir la Direction Technique. Dans les mois qui suivirent, grâce d'une part au travail acharné du Bureau d'études de la SNCASO, de MM Vinsonneau et Fandoux en particulier... d'autre part à la collaboration très active de tous les services du Ministère, tous les problèmes techniques du Bloch 151-152 furent nettement posés et résolus ».

¹ In SHD 3D494.



Pierre Satre, vu ici après la guerre, source: wikipedia

« L'armement par exemple fut défini par le capitaine Nollet du Service Technique de l'Armement, grâce à des essais faits au sol sur une maquette d'aile, avec une telle précision qu'il n'y eut aucune retouche à faire le jour où les avions de série exécutèrent leur premier tir. Malheureusement, certains problèmes étaient très compliqués et nous ne disposions pas des laboratoires pour les résoudre (soufflerie pour moteur réel en particulier). Le problème du refroidissement moteur a demandé plus d'un an avant d'être résolu d'une façon définitive. Après quelques vols, les 10 premiers avions livrés au CEMA à Reims étaient relégués au fond d'un hangar, les moteurs hors d'état de fonctionner... C'est à ce moment que le Ministère, fort inquiet des résultats obtenus, réduisit la commande de 432 à 288 appareils, à titre de sanction. Cette mesure tardive me semble avoir été, pour le moins, inopportune. En effet, plusieurs dizaines de millions avaient déjà été engloutis dans l'étude de cet avion et son lancement en fabrication avait coûté encore davantage. Nous étions trop engagés pour pouvoir nous retirer et réduire le nombre des appareils commandés en série n'était pas une solution ». « Je ne sais au juste quelle mesure on aurait dû prendre concernant les personnalités du bureau d'études de la SNCASO ou des services du Ministère, mais il aurait certainement fallu permettre à l'ingénieur du Service Technique d'imposer plus facilement sa volonté à la SNCASO au lieu de le réduire à n'employer que la persuasion pour

convaincre M. Bloch d'employer des méthodes plus rationnelles pour mettre au point son avion. M. Bloch, au contraire, ne cherchait qu'à satisfaire aux objections qui lui étaient faites par diverses personnalités influentes ». « A la fin du printemps, les Bloch 152 sortaient; ils pouvaient voler sans que le moteur chauffât, mais les performances étaient insuffisantes (460 km/h environ). Deux points importants restaient à améliorer : la maniabilité et les performances ». « Sur certains avions, on atteignait 530 à 540 [avec le capot de 850 mm]. Nous étions allé trop loin dans la recherche du gain en réduisant l'entrée du capot moteur, le nombre des essais avait été insuffisant; finalement à la fin de 1939, nous adoptons un capot qui nous donnait 510 et un refroidissement correct. Il faut signaler que le capot ainsi mis au point était à ce moment, et est peut-être encore, le meilleur capot connu; ni le capot Mercier, ni les capots américains ne lui sont supérieurs ». « Pour ce qui est de la maniabilité de l'appareil, malgré les critiques très sévères du CEMA, M. Bloch ne s'est décidé que très tard à faire l'effort définitif nécessaire. Cependant, cette question était beaucoup plus simple à résoudre et il ne tenait qu'à lui de le faire très rapidement ». « Toutes ces modifications n'allèrent pas sans créer un grand désordre dans la fabrication et des retards considérables qui étaient mis au compte uniquement au compte de la mauvaise gestion de M. Bloch. Il fallut attendre l'arrivée du Colonel Mesny à la Direction Technique et Industrielle pour voir créer un service de la Production, se préoccupant de la fabrication en série des appareils, mais on ne pût éviter l'interruption dans la chaîne entre les Bloch 152 et 155. Au début de 1940, l'usine de Châteauroux ne produisait presque plus; or, à cette même époque, la chaîne des Morane s'arrêtait et celle des Dewoitine commençait à peine à débiter. Les livraisons de Bloch 155 ne purent reprendre qu'en Juin 1940 ».

« La longueur de la mise au point du Bloch 152 tient d'abord au fait que, à cette époque les études de refroidissement du moteur n'étaient pas assez avancées. Pour le Bloch 155, après quelques vols, la question était résolue. Pour le Dewoitine 520, nous sommes partis d'un refroidissement absolument incorrect, les essais faits à Bois-Colombes chez Hispano, nous ont permis d'aboutir en quelques semaines et nous ont montré qu'il nous aurait été pratiquement impossible de résoudre rationnellement la question en vol »².

² Rapport sur le MB152, de Pierre Satre au Contrôleur Chossat, Octobre-Novembre 1941, in SHD AI 3D494.