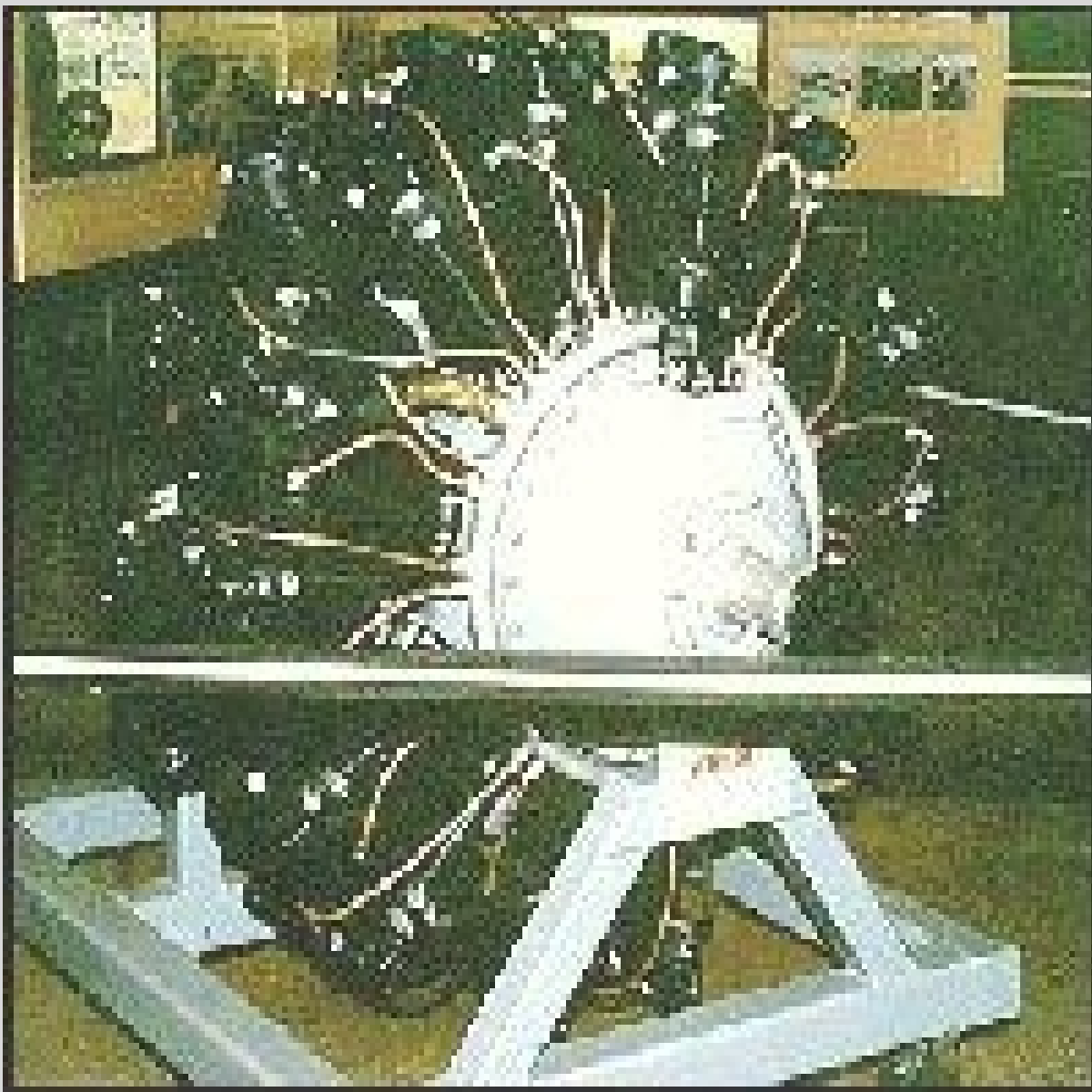


Nom de l'avion : North American B-25B Mitchell

Type d'avion : Bombardier moyen bimoteur de 5/6 hommes d'équipage

MOTORISATION

Wright Cyclone R-2600-13



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 12,7 mm

3 mitrailleuses de 7,7 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 480 km/h à 4575 m

Plafond pratique= 7160 m

Rayon action= 2090 km



DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 20,55 m | 16,15 m | 4,80 m | 56,65 m ² |



MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|------|--------|----------|
| 0 kg | 0 kg | 0 kg |

HISTOIRE

L'expérience acquise avec le développement du XB-21, un concurrent malheureux du B-18, permit à North American de développer un nouvel appareil bimoteur de bombardement, le NA-40. Celui-ci, qui répondait à une demande de l'USAAC pour un bombardier moyen triplace émise en 1938, allait devenir célèbre sous la désignation B-25. Il vola pour la première fois le 29 janvier 1939, mais s'avéra instable et sous-motorisé avec ses R-1830-56C3G de 1100 hp. Le NA-40B était le NA-40 remotorisé avec des moteurs Wright R-2600-A71-3 de 1600 hp. Il avait été

conçu comme bombardier d'attaque pour la France et la Grande-Bretagne, qui lui préférèrent le DB-7 (A-20 Havoc). Il vola pour la première fois le 1er mars 1939. Malgré un crash le 11 avril 1939, il fut retenu par l'USAAC et commandé. Le NA-62 était une version améliorée du NA-40B et allait servir de base au B-25 tel que nous le connaissons. Son fuselage avait été élargi afin de loger le pilote et le copilote côte-à-côte. Il effectua son vol inaugural le 19 août 1940. L'urgence pour l'USAAC de posséder des bombardiers moyens était telle qu'il n'y eut aucune phase d'essais en vol, donc de prototypes ou d'appareils de présérie. Les modifications nécessaires furent incluses peu à peu dans la chaîne de production. Ainsi, les 9 premiers exemplaires disposaient d'une aile à dièdre constant, mais les problèmes de stabilité nécessitaient de redessiner l'aile. C'est pourquoi la partie extérieure de l'aile ne présente aucun dièdre. Les premières versions opérationnelles furent les B-25, puis A et B. Les versions construites en grande série furent les B-25C, D, G, H et J. Des appareils furent modifiés pour l'entraînement, le transport, la lutte anti sous-marine ou la reconnaissance photographique. Le B-25 fut utilisé par l'Australie (30 B-25D et 20 B-25J à partir du printemps 1944), par les Pays-Bas (principalement dans le Sud-Est asiatique : 62 pour la force aérienne et 107 pour la marine), par l'URSS (862 ou 866 B-25C, D, G et J), par la Chine nationaliste (100 B-25C et D, ainsi que 131 B-25J : la plupart rejoignirent Taïwan après la seconde guerre mondiale, mais la Chine communiste en utilisa quelques-uns jusque dans les années 1960). Le Brésil utilisa 75 B-25B, C et J après sa déclaration de guerre aux forces de l'Axe en août 1942, dans la lutte contre les sous-marins. Ils furent retirés du service dans les années 1970. L'USAF elle-même retira son dernier exemplaire, un transport de VIP, le 21 mai 1960. Les exemplaires soviétiques furent surnommés Bank par l'OTAN lors de la guerre froide. Il fut également utilisé par le Biafra (2 exemplaires), la Bolivie (13 B-25J), le Chili (12 B-25J), la Colombie (3 B-25J), Cuba (6 B-25J), l'Espagne (1 B-25D interné lors d'un convoi en 1944, utilisé de 1948 à 1956), l'Indonésie (ex-hollandais, ils furent les derniers à être retirés du service, en 1979), le Portugal, la république Dominicaine (5 exemplaires), l'Uruguay (1 B-25H et 14 B-25J) et le Venezuela (24 B-25J). Les B-25 américains furent principalement utilisés dans le Pacifique, et connurent de grands succès dans la lutte contre les navires (dans ses versions G et H). Ils servirent à désorganiser la logistique japonaise en Birmanie, ou lors de la reconquête du Pacifique. Ils servirent en Afrique du Nord à partir d'El-Alamein, puis lors de l'invasion de la Sicile puis de l'Italie. Il servit également au départ de la Grande-Bretagne, avant et après le Débarquement. Le Maréchal Leclerc trouva la mort dans un B-25 en 1947. Ce bombardier moyen bimoteur, un des plus célèbres appareils de la seconde guerre mondiale, fut construit à 9984 exemplaires à Inglewood en Californie et au Kansas. Il a été apprécié pour sa maniabilité, sa facilité de pilotage, ses performances, et redouté pour son armement placé en avant. Il servit de base au XB-28, un bombardier de haute altitude. Mais surtout, il fut présent sur tous les théâtres de la seconde guerre mondiale, et connut une seconde carrière, en Amérique latine principalement, pendant plusieurs décennies. 34 exemplaires sont encore en état de vol aujourd'hui.

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/usa/usa.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/b_25b.htm

