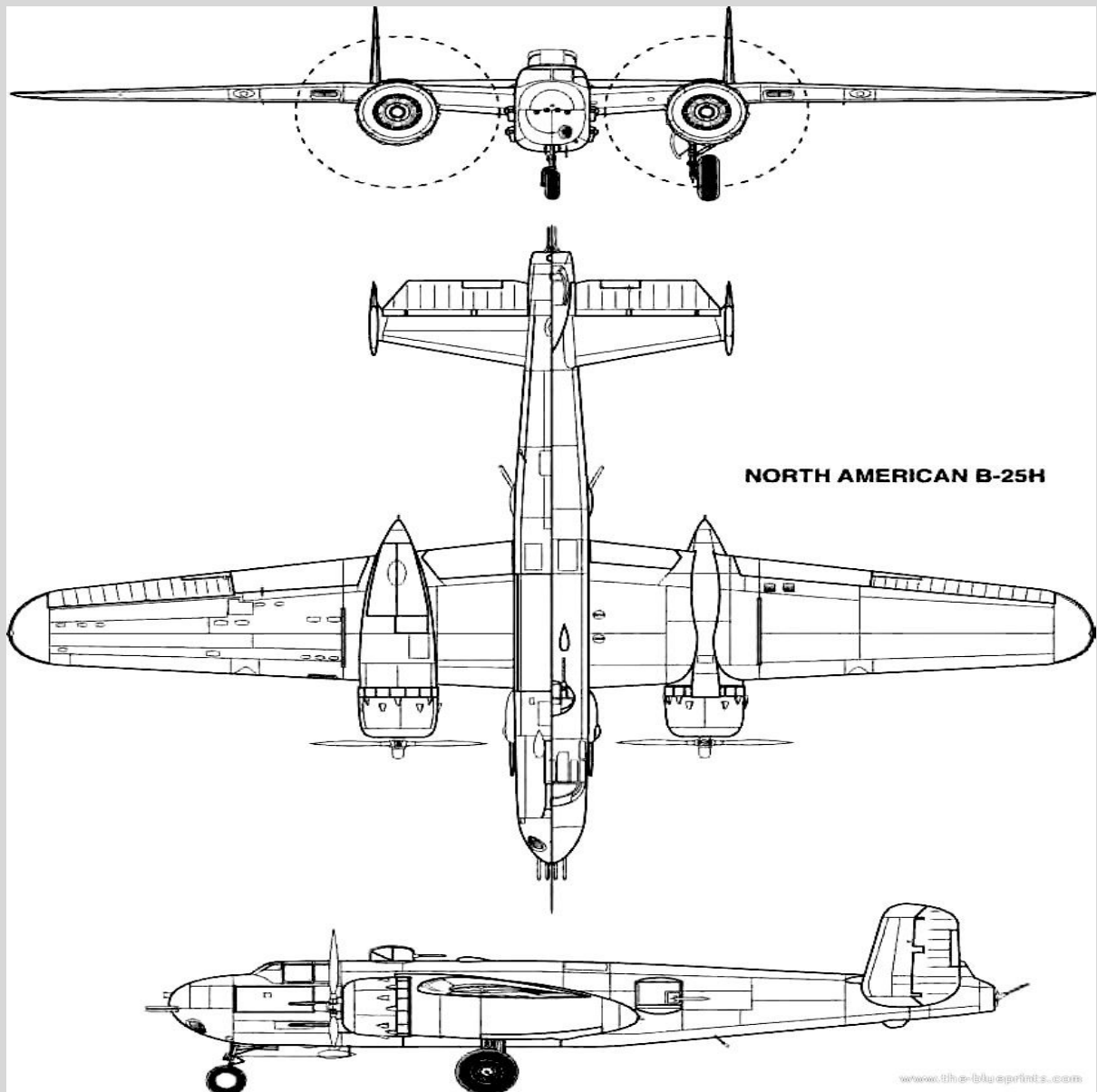


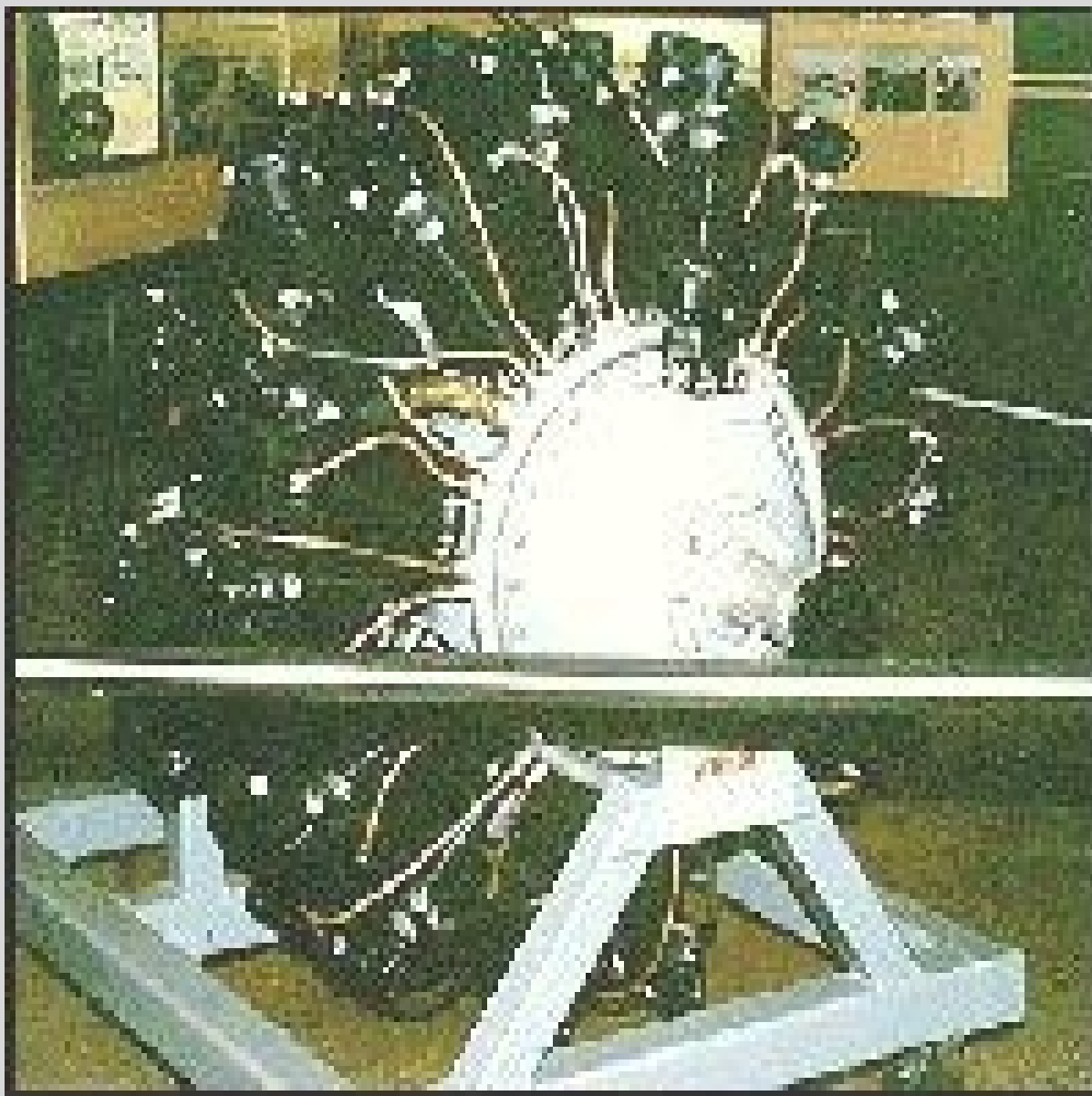
Nom de l'avion : North American B-25H Mitchell

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

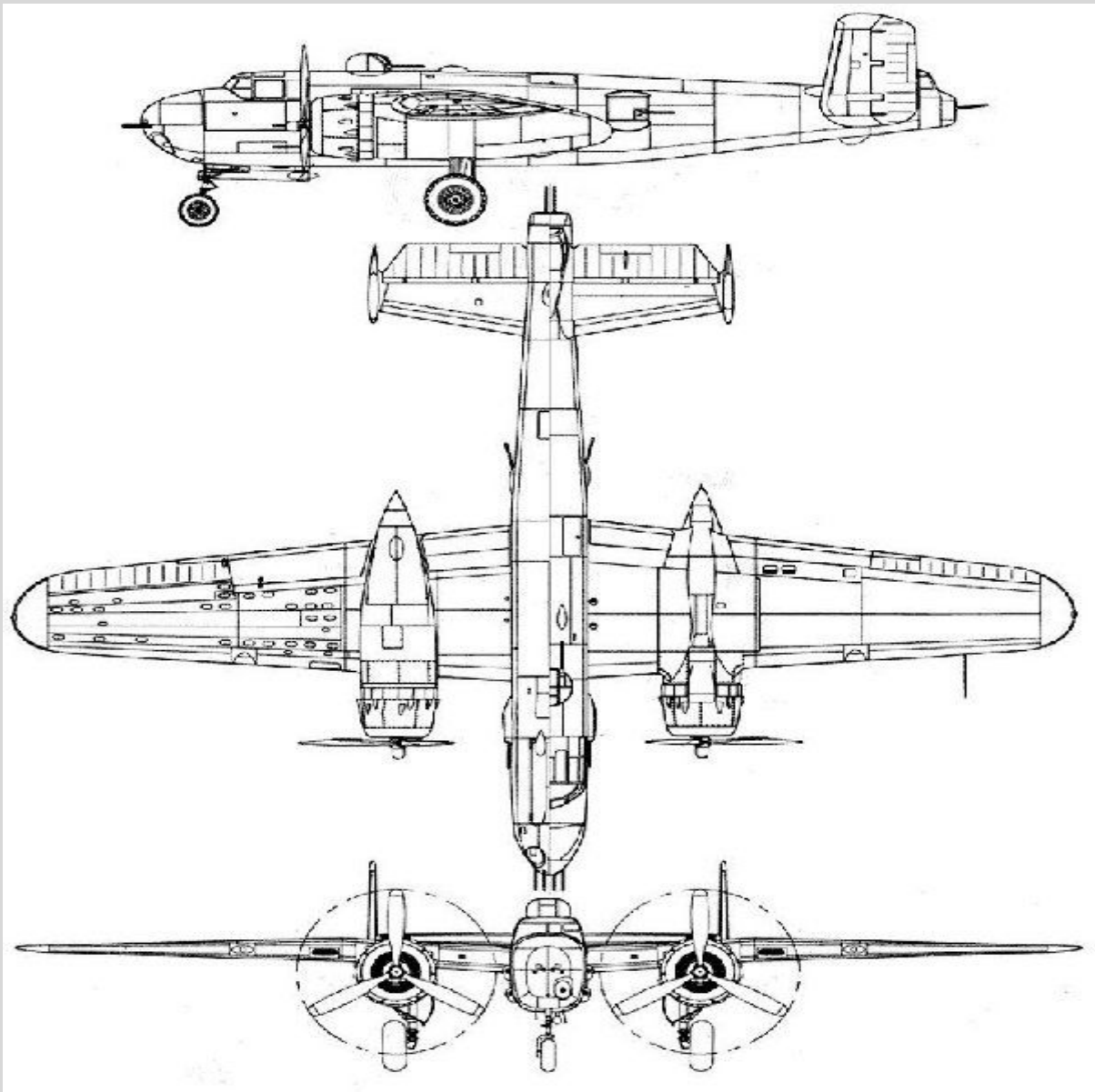


MOTORISATION

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

1 canon T31E1 de 75 mm avec 21 coups
14 mitrailleuses Browning de 12,7 mm
8 roquettes de 12,7 mm en voilure et 1360 kg en soute

PERFORMANCES

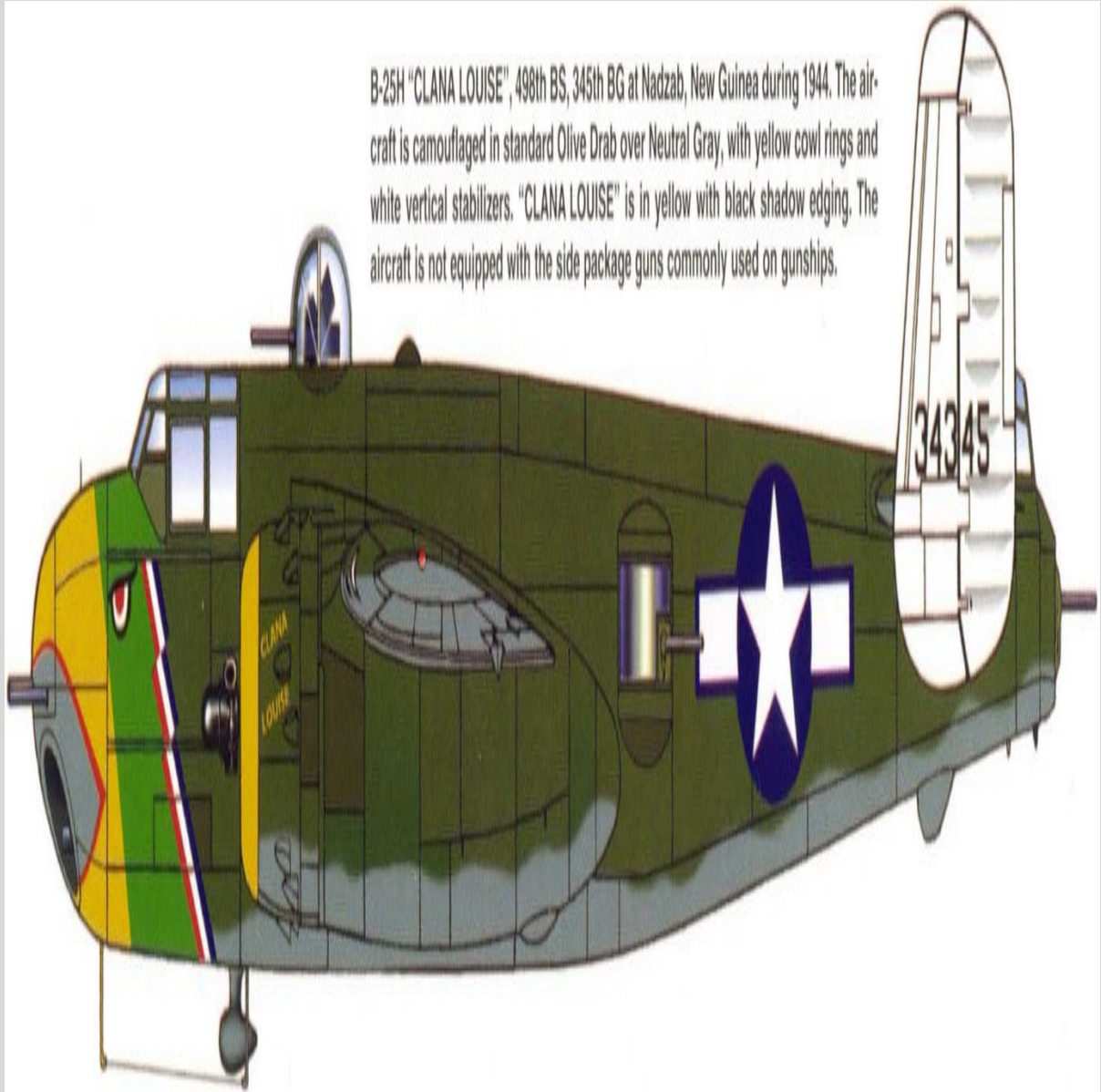
Vitesse maximale= 445 km/h à 4000 m
Temps montée= 4600 m en 19'
Plafond pratique= 7250 m
Rayon action= norm: 2200 km



DIMENSIONS

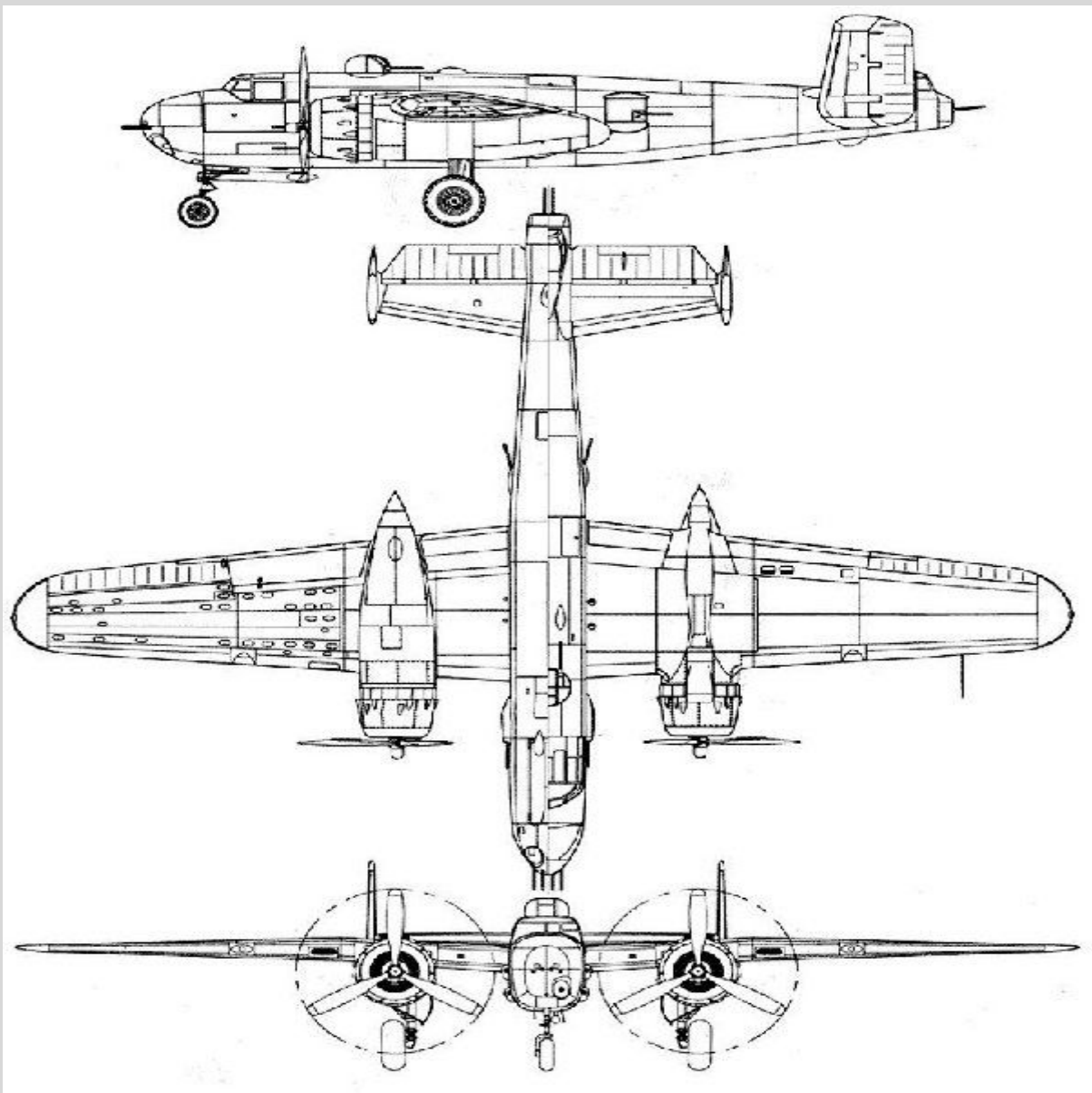
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
20,60 m	15,55 m	4,80 m	56,65 m ²

B-25H "CLANA LOUISE", 498th BS, 345th BG at Nadzab, New Guinea during 1944. The aircraft is camouflaged in standard Olive Drab over Neutral Gray, with yellow cowl rings and white vertical stabilizers. "CLANA LOUISE" is in yellow with black shadow edging. The aircraft is not equipped with the side package guns commonly used on gunships.



MASSES

Vide	Charge	Maximale
9060 kg	0 kg	16350 kg



HISTOIRE

Premier vol en janvier 1938. Mise en service en 1940. Un des meilleurs bombardiers de la seconde guerre mondiale, dont près de 10 000 exemplaires furent produits durant le conflit. Le North American B-25 Mitchell constitua au cours de la Seconde Guerre mondiale aux côtés du Douglas A-20 Havoc et du Martin B-26 Marauder, l'épine dorsale des unités de l'USAAC chargées du soutien tactique. Les origines des avions B-25 remontent à une demande de l'USAAC émise en 1938 concernant un bombardier moyen, demande à laquelle la firme North American répondit en étudiant et en construisant, de sa propre initiative, le NA-40. Il s'agissait d'un triplace aux lignes très nettes, à aile haute, empennages verticaux doubles, et pourvu d'un puissant armement défensif qui reçut deux moteurs en étoile Pratt & Whitney R-1830-56C3-G de 1 100 chevaux. Le NA-40 accomplit son premier vol en janvier 1939 et après le remplacement de ses moteurs par des Wright GR2600-A71, en février, l'appareil fut remis à l'USAAC en mars en vue de ses essais officiels. Le NA-40 fut détruit par accident peu après le début des essais, mais ses performances avaient été si impressionnantes que l'USAAC commanda une version agrandie de cet avion. Celle-ci devait être le NA-62, doté d'un fuselage plus large, d'une capacité de bombes double et d'une voilure légèrement abaissée, tandis que l'équipage était porté à cinq hommes. Cette refonte fut terminée en septembre 1939 et l'USAAC commanda immédiatement 184 appareils de série, sous la désignation B-25, sans passer par les étapes habituelles des prototypes et des avions de présérie. La production démarra aussitôt que possible, et le premier B-25 fut prêt à voler en août 1940. Il était propulsé par deux moteurs en étoile Wright R-2600-9 de 1 700 chevaux, et son poids de 11 590 kg était une fois et demie celui du NA-40. Les premiers essais en vol furent encourageants, sauf en ce qui concerne la stabilité directionnelle. Celle-ci fut améliorée par la suppression du dièdre des panneaux extrêmes de voilure. En l'absence de véritables prototypes, les premiers B-25 de série furent utilisés comme tels, les neuf premiers conservant les ailes en dièdre. Le B-25A était fondamentalement semblable au dernier B-25, mais il reçut un blindage pour l'équipage et des réservoirs auto-obturants l'expérience des combats en Europe, transmise par les Britanniques aux Américains, avait démontré leur absolue nécessité. En 1942, 142 B-25B furent également construits. Ces avions présentaient beaucoup de similitudes avec leurs prédécesseurs mais aussi quelques différences concernant l'armement des tourelles Bendix contenant deux mitrailleuses de 12,7 mm en position dorsale et ventrale et l'abandon de la mitrailleuse caudale unique de 12,7 mm à pointage manuel. Le poids total atteignait alors 12 800 kg. Le raid de Doolittle sur Tokyo fut accompli par des appareils Mitchell de ce type. La production du modèle suivant, le B-25C, commença en Californie en 1941. En même temps, un modèle presque identique, le B-25D, fut construit au Texas. La production totale des deux modèles atteignit respectivement 1 619 et 2 290 exemplaires. Le B-25C avait des moteurs R-2600-13, un pilote automatique pour alléger la tâche du pilote au cours des missions de longue durée et des attaches sous les ailes pour emporter 900 kg de bombes supplémentaires ou une torpille de 22 pouces (55 cm). Trois modèles expérimentaux apparurent ensuite, tous dérivés du B-25C : le XB-25E servit aux essais d'un système de dégivrage thermique, tandis que le XB-25F était équipé d'un système électrique. Quant au XB-25G, il reçut une installation destinée aux essais de l'une des plus lourdes armes jamais montées sur un avion pendant la Seconde Guerre mondiale : un canon de 75 mm de campagne emprunté à l'armée. Les essais de cette arme furent si concluants que le B-25G armé d'un canon de 75 fut mis en production. Le navigateur devait approvisionner ce canon coup par coup, avec des obus de 15 livres, et la précision du tir était guidée par les deux mitrailleuses de 12,7 mm de l'avant.

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_25h.htm

