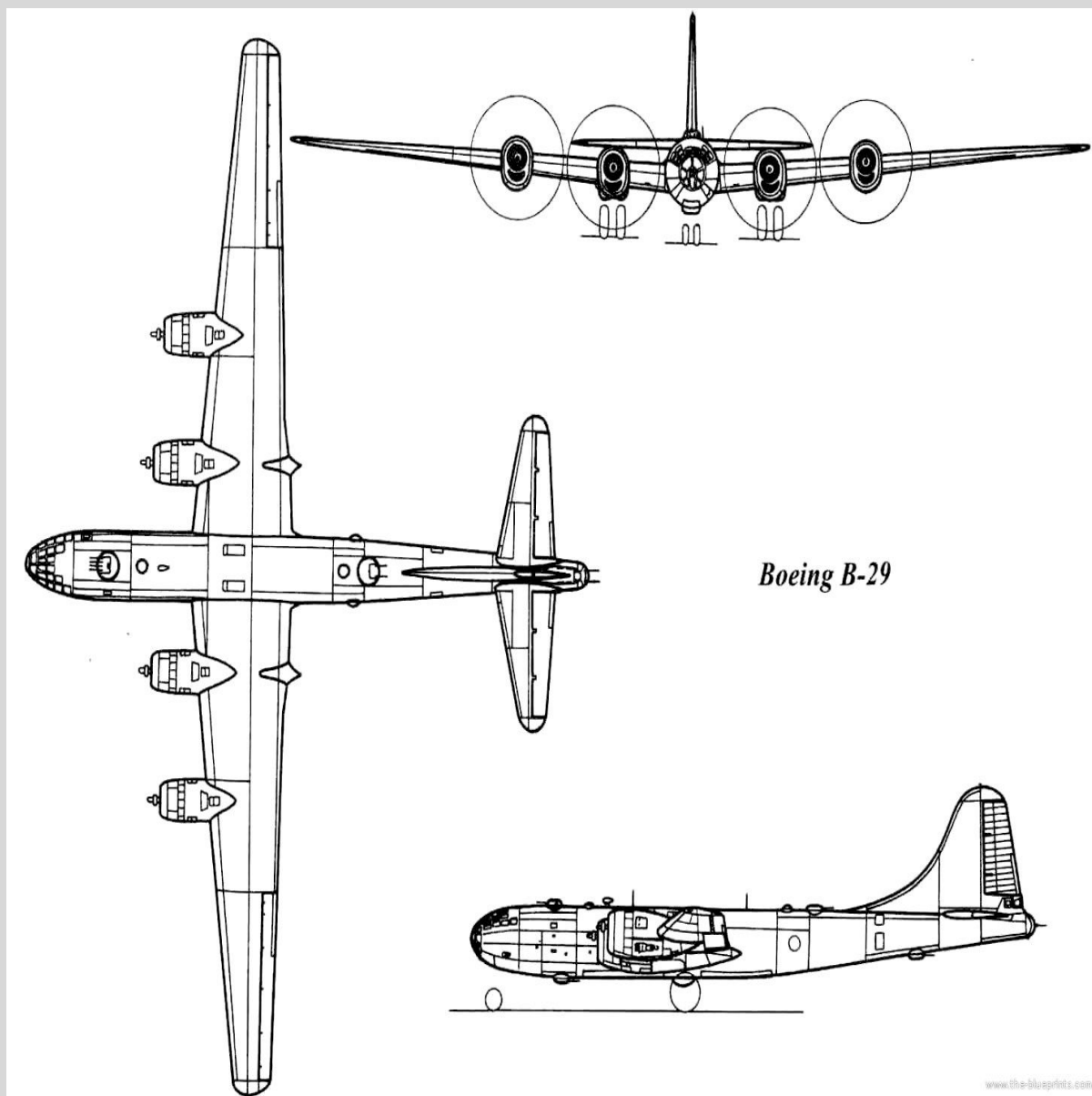


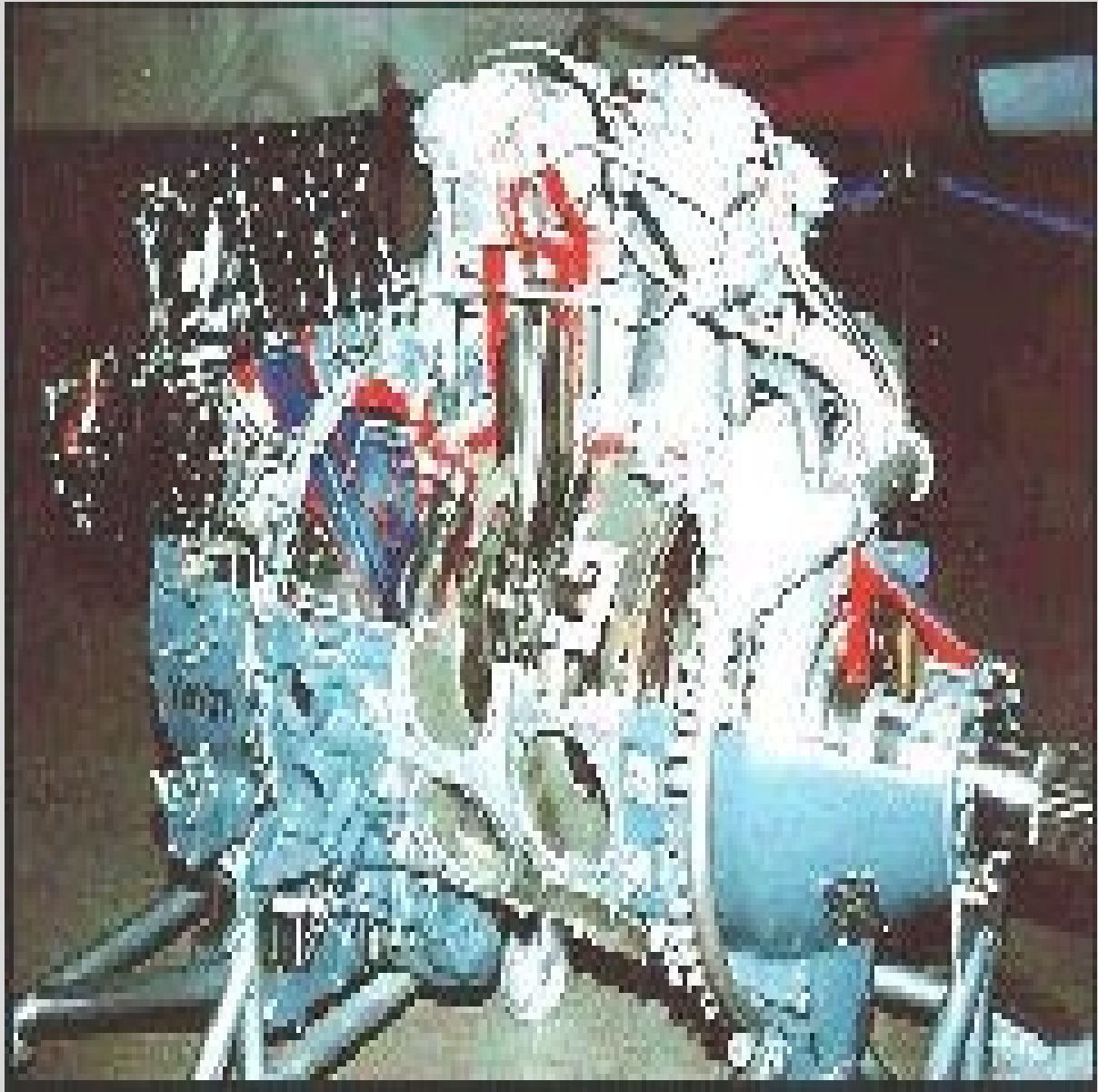
Nom de l'avion : Boeing B-29A Superforteresse

Type d'avion : Bombardier lourd quadrimoteur de 10 hommes d'équipage

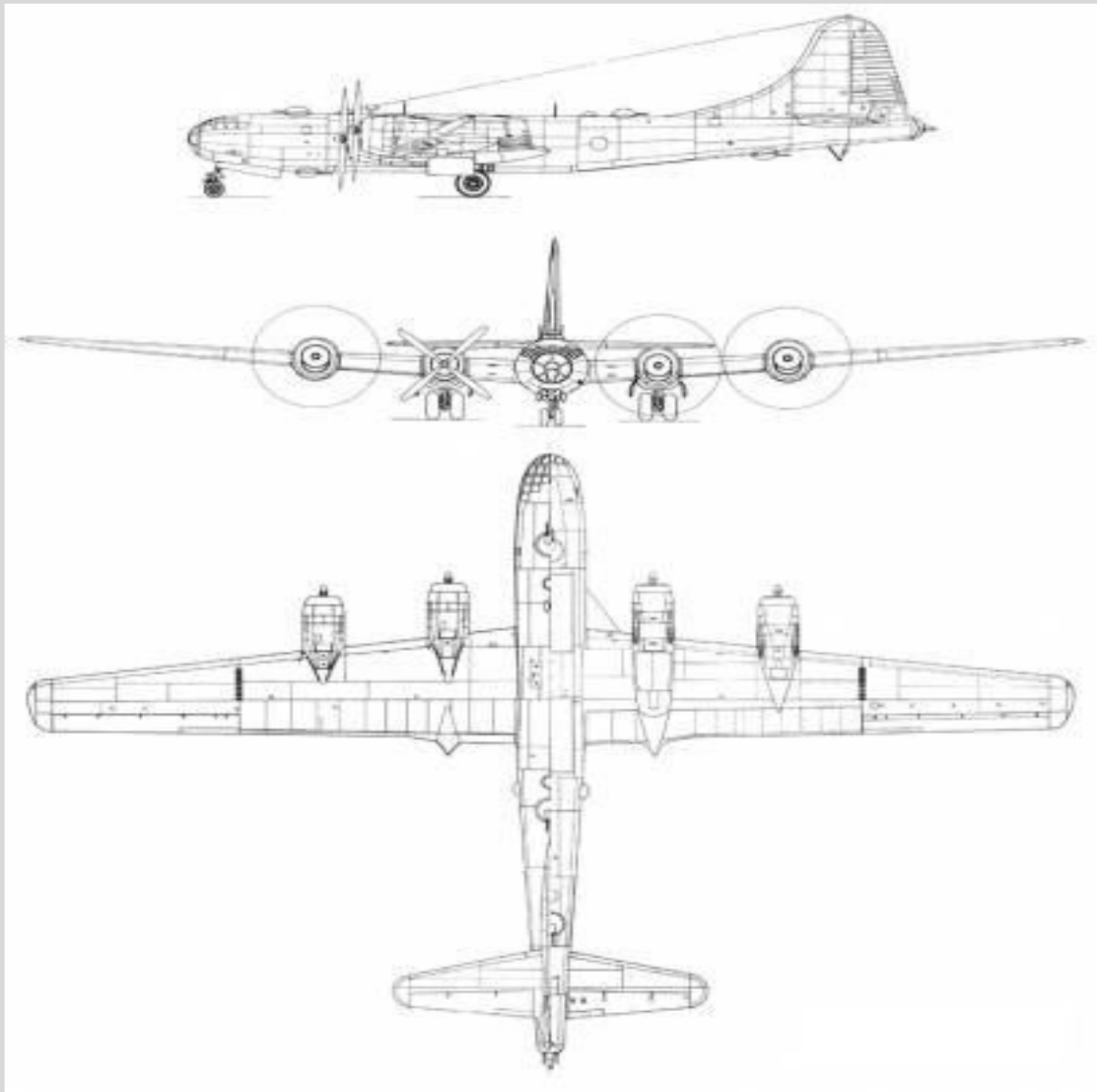


MOTORISATION

Wright Cyclone R-3350-57



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 M2 de 20 mm ou 2 mitrailleuses Browning de 12,7 mm caudales
8 mitrailleuses Browning de 12,7 mm sur tourelle
9070 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 575 km/h à 7500 - 7640 m

Vitesse croisière= 370 km/h

Temps montée= 6100 m en 38'

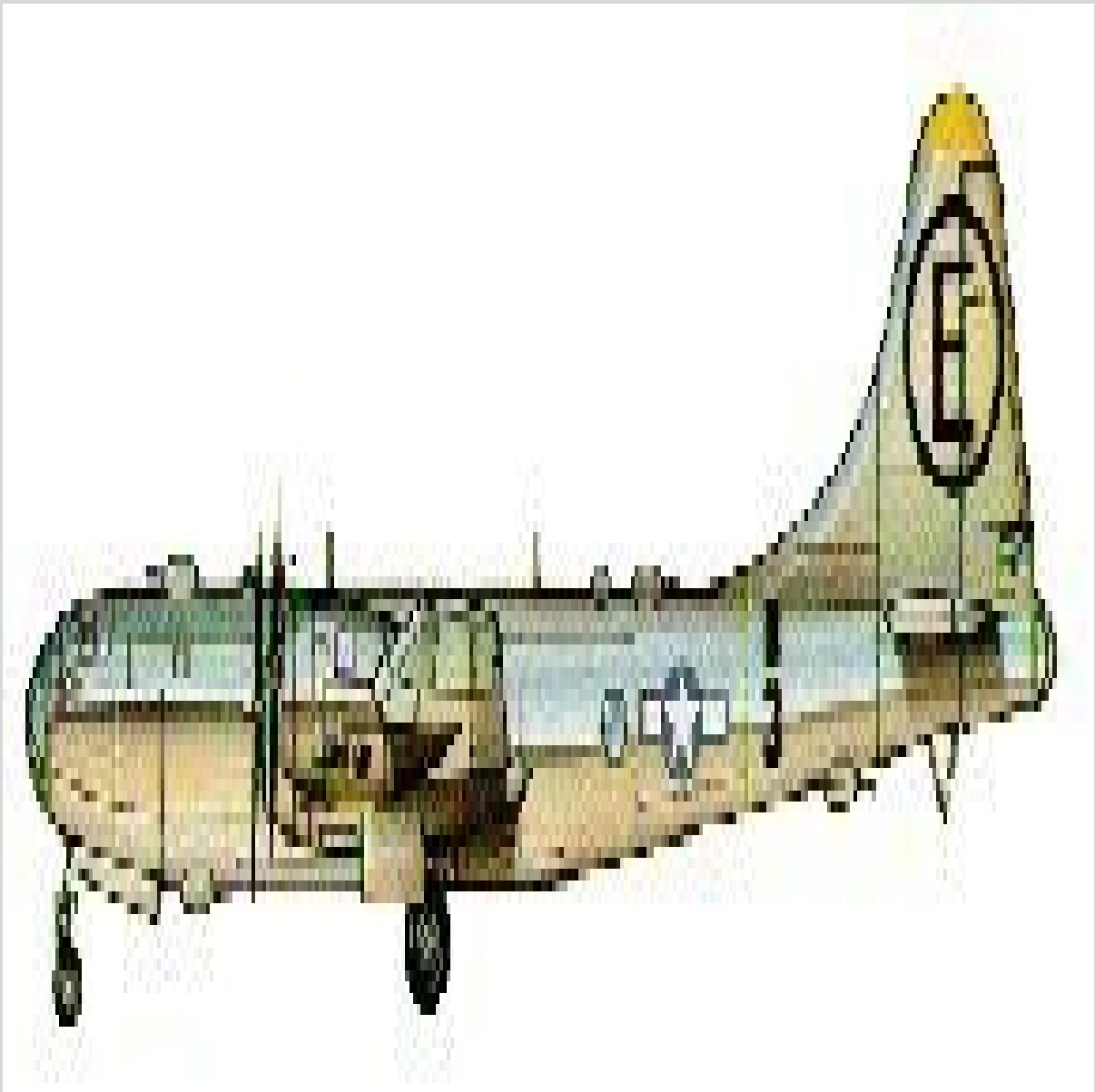
Plafond pratique= 9500-9725 m

Rayon action= 5200 - 6600 km



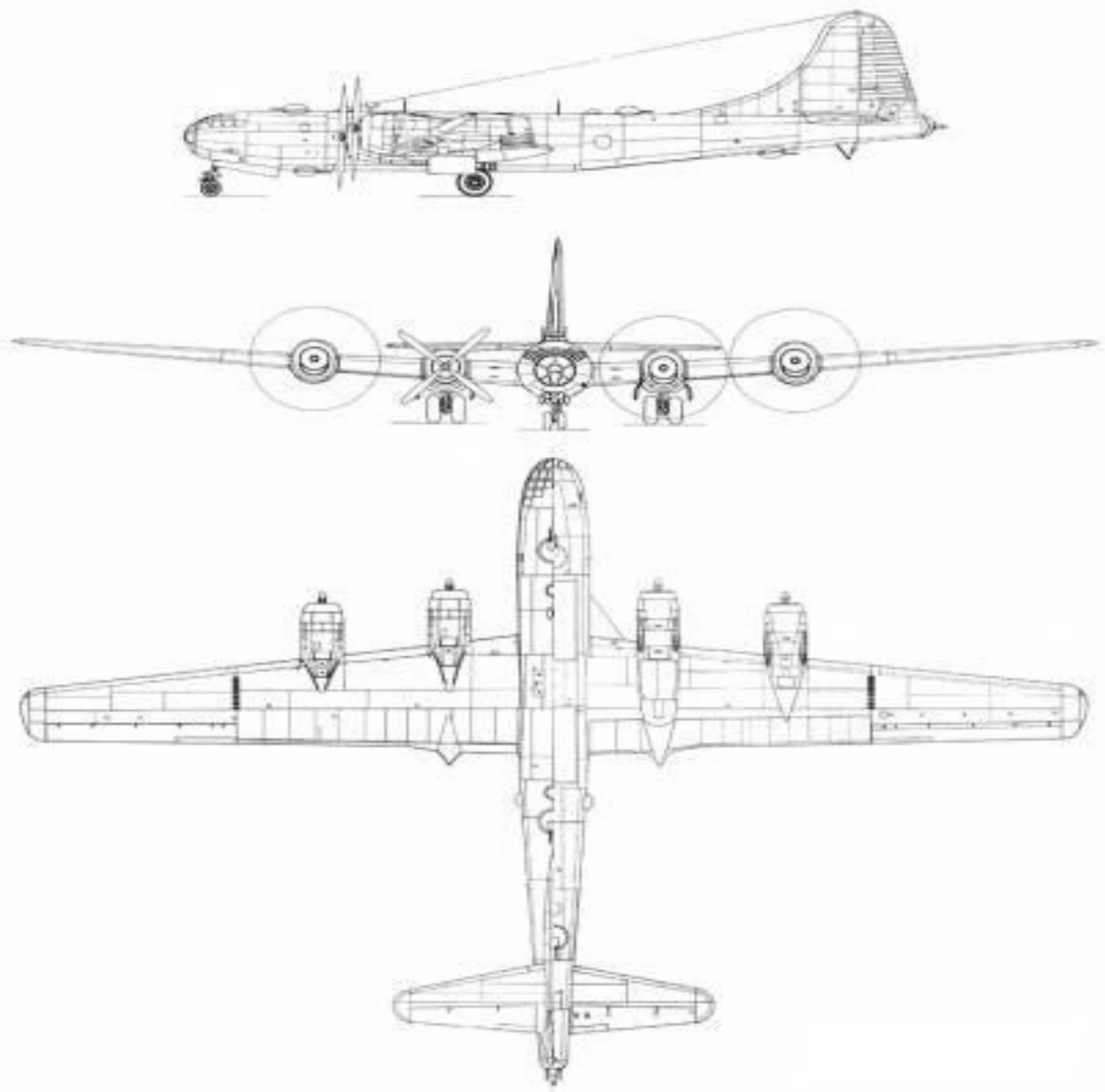
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
43,35 m	30,20 m	9,05 m	161,30 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
31815 kg	60555 kg	62595 kg



HISTOIRE

Dès 1939, un prototype est proposé par Boeing aux États-Unis. Il fallait, en effet, un bombardier à grand rayon d'action en vue d'une éventuelle déclaration de guerre. Mais ce n'est que le 21 septembre 1942 que le B-29 effectue son premier vol. Boeing produira au total 2766 B-29 dans ses usines de Wichita (Kansas) et Renton (Washington). Glenn L. Martin Co. en produira 536 exemplaires dans le Nebraska et Bell Aircraft Co. 668 exemplaires en Georgie. La production s'achèvera en 1946.

Histoire Une seule raison suffirait à évoquer le souvenir du B-29 « Superfortress » : il demeure à ce jour l'unique avion à avoir utilisé l'arme atomique en opérations, lors du bombardement de Nagasaki et d'Hiroshima, en août 1945, dans le but de forcer le Japon à la capitulation. Cela mis à part, le B-29 fut un excellent appareil, doté de perfectionnements avancés, comme des tourelles commandées à distance et des compartiments d'équipage à pressurisation partielle. L'intérêt des Américains pour un avion de bombardement susceptible de transporter une charge suffisante sur des distances considérables et à grande vitesse remonte à des projets tels que celui du Boeing XB-15 de 1933. Malgré le déclin de l'intérêt officiel pour ce type d'armement vers 1935, Boeing poursuivit ses études de base sur un certain nombre de projets similaires qui débouchèrent sur le modèle 341, présumé capable de transporter 1000 kg de bombes à plus de 650 km/h sur une distance supérieure à 11000 km. Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et les risques d'un éventuel engagement des États-Unis amenèrent l'US Army Air Corps à rechercher une fois encore une arme capable de bombarder le territoire ennemi quelle que fût la distance. Ainsi, en février 1940, une demande concernant ce qui était appelé « arme de défense de l'hémisphère » fut émise, réclamant un bombardier capable de porter 900 kg de bombes sur 8 500 km à 640 km/h. Cet avion devait avoir également des réservoirs auto-obturants, être fortement blindé et pouvoir emporter une charge maximale de 7 200 kg de bombes. Boeing transforma son modèle 341 en modèle 345 qui répondait à toutes les spécifications sauf en ce qui concernait la vitesse. Deux prototypes, qui devaient être désignés XB-29, furent commandés en août 1940. En avril 1941, la maquette d'aménagement fut approuvée et la construction du prototype commença. En raison de la détérioration constante de la situation mondiale, à la fin de 1940 et au début de 1941, le programme B-29 reçut une priorité spéciale. Le premier XB-29 accomplit son premier vol en septembre 1942, précédé par une commande de 14 avions de présérie YB-29 et de plus de 1 500 avions de série. La silhouette de l'appareil était extrêmement pure, avec un profil de nez sans décrochement, et les fuseaux moteurs furent particulièrement étudiés. Chacun des moteurs Wright R-3350 en étoile reçut deux turbocompresseurs. Le premier prototype n'eut aucun armement, mais le second XB-29 fut équipé, conformément à ce qui était prévu pour les avions de série, de tourelles Sperry à commandes à distance et de viseurs périscopiques. Il était également prévu que, sur les avions de série, ces tourelles devaient être rétractables. Le troisième prototype, XB-29, reçut un ensemble de tourelles General Electric commandées à partir d'un petit astrodôme placé auprès de chacune d'elles. Les livraisons des 14 appareils de présérie débutèrent en juin 1943 et les unités commencèrent leur entraînement sur le nouveau bombardier. Les avions de série sortirent à partir de l'automne 1943. A la fin de l'année, il fut décidé de ne pas utiliser les B-29 contre des objectifs européens mais au contraire de les concentrer sur le Japon dans l'attaque duquel la grande autonomie de cet avion serait déterminante. Les avions de présérie YB-29 avaient des moteurs en étoile R-3350-21, mais les avions de série reçurent des moteurs en étoile R-3350-23, 23A ou 41 et furent réceptionnés au poids maximal de 65 tonnes, contre 50 tonnes pour le XB-29. La production du B-29 atteignit 2 527 exemplaires avant l'introduction du modèle suivant, le B-29A. Celui-ci avait une envergure plus longue de 30 cm, des moteurs en étoile R-3350-57 ou 59, une capacité en essence plus réduite et une tourelle dorsale avant contenant quatre armes au lieu de deux. Cette tourelle

avait été montée également sur les derniers B-29, ce qui avait permis l'enlèvement du canon de 20 mm de la tourelle caudale. Le total des B-29A construits s'éleva à 1 119 appareils, avant l'arrêt de la production, en mai 1946. La première sortie opérationnelle des B-29 eut lieu en juin 1944, puis le rythme des missions confiées à cet avion augmenta rapidement à partir des bases situées en Inde, en Chine et, après leur capture, dans les îles Mariannes. Les bombes explosives ayant eu relativement peu de résultats, les bombes incendiaires, qui pouvaient dévaster de grandes zones urbaines au Japon, semblèrent plus efficaces. Le déclin de la force aérienne de ce pays rendit possible la dépose de tout l'armement défensif et de ses servitudes, à l'exception de la tourelle de queue, ce qui permit le chargement d'une plus grande quantité de bombes. La dernière version de guerre du B-29 fut le F-13A, appareil de reconnaissance photo utilisé pour constater les effets des raids des B-29. La soute à bombes contenait du carburant supplémentaire. Les variantes, qui n'atteignirent que le stade du prototype ou du projet, furent le XB-39, avec quatre moteurs en ligne Allison V-3420, le XB-44 avec quatre moteurs en étoile Pratt & Whitney R-4360, qui devint le prototype du B-50, et le B-29C, qui devait recevoir des moteurs plus puissants. L'avion devait donner lieu après la guerre à des versions de transport, de ravitaillement en vol, de sauvetage en mer et de reconnaissance. Vers la fin de la guerre, environ 2 000 B-29 avaient été livrés à l'USAAF. L'annulation des commandes porta sur 5 000 appareils mais il en fut construit un total de 3 960 avant la fin de la production. Le B-29 fut l'un des avions marquants de la guerre et il joua un rôle capital en précipitant la défaite du Japon. Il était extrêmement bien conçu, d'une ligne nette, ses performances étaient bonnes, sa capacité de charge élevée et, aussi longtemps que cela fut nécessaire, il eut un excellent armement défensif.

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_29a.htm

