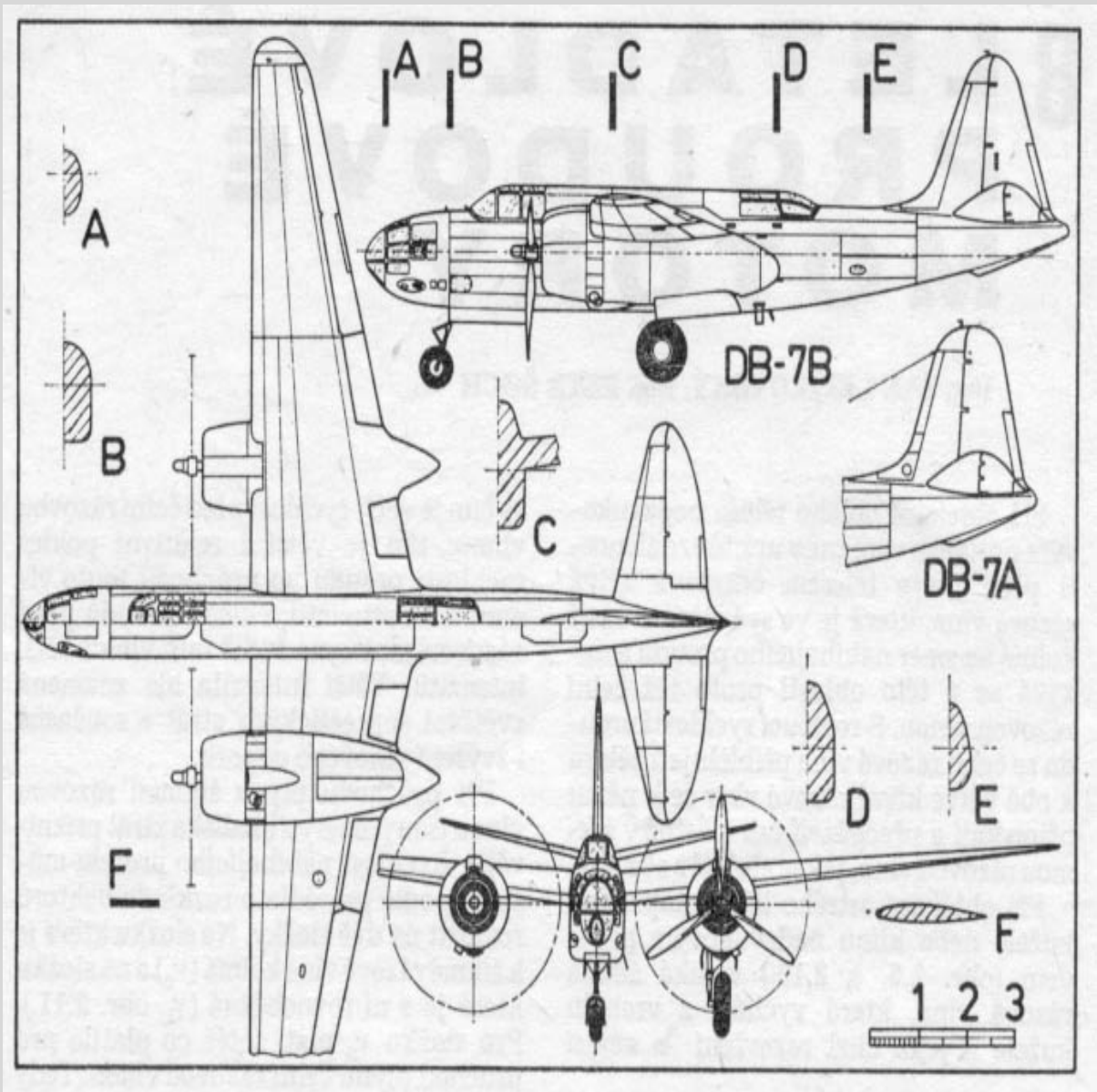


Nom de l'avion : Douglas DB-7B Boston Mk III

Type d'avion : Bombardier diurne bimoteur tri/quadriplace



MOTORISATION

Wright Double Cyclone R-2600-A5B

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

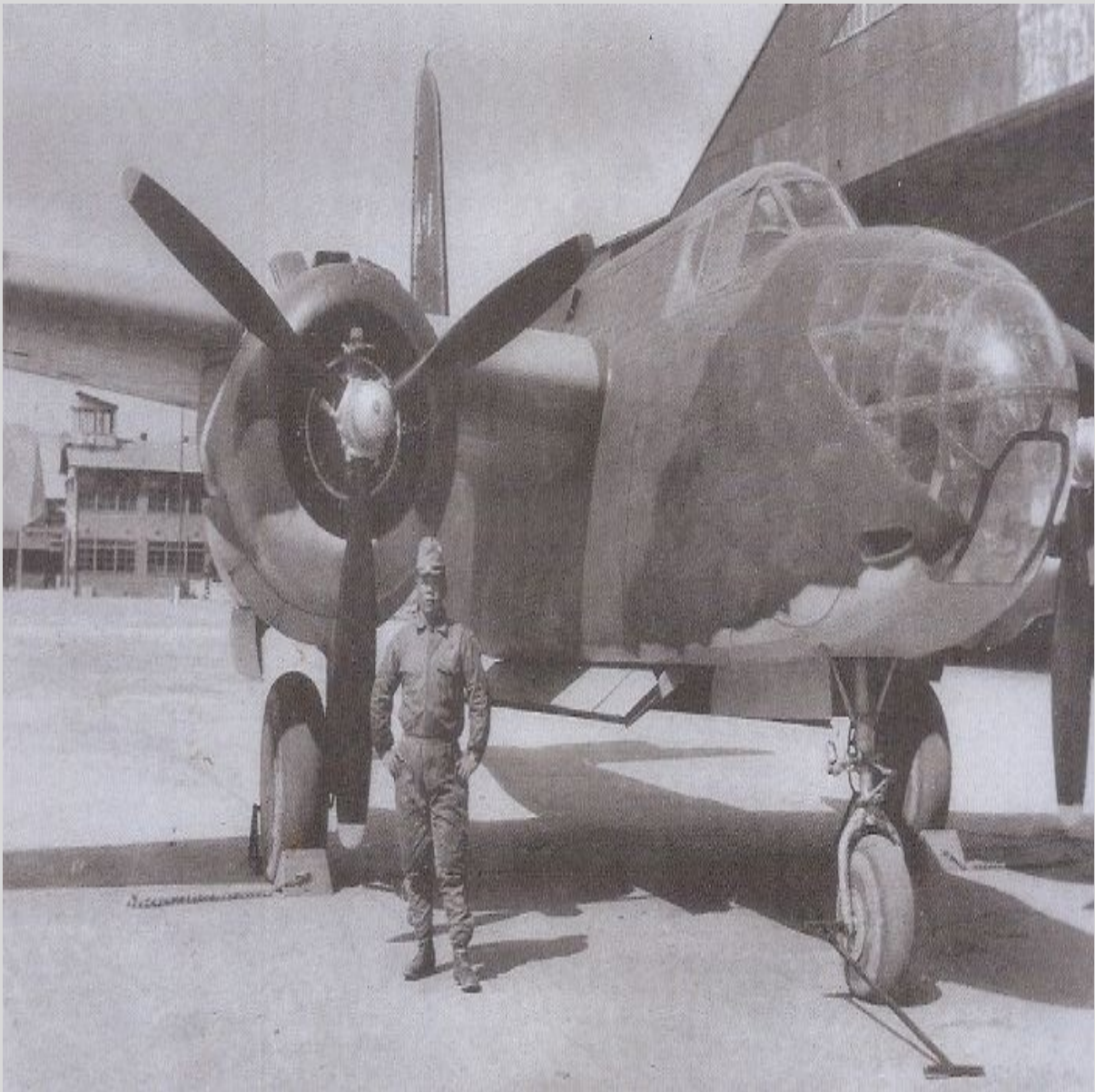


ARMEMENT

4 mitrailleuses fixes Browning de 7,7 mm nasales + 2 mitrailleuses Browning de 7,7 mm dorsales

1 mitrailleuse Vickers de 7,7 mm ventrale

900 kg de bombes (maxi) - 500 kg (norm) de bombes



PERFORMANCES

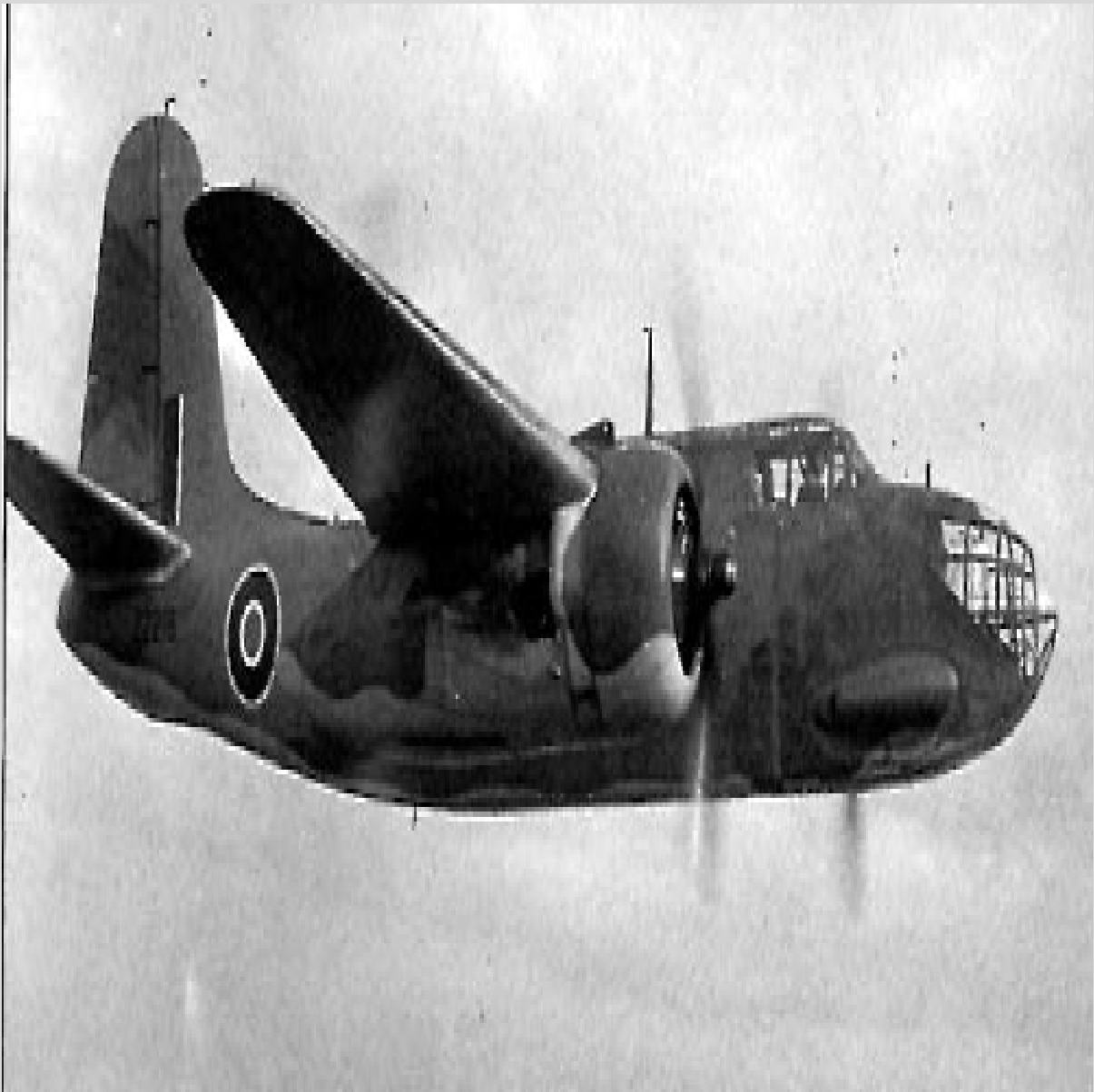
Vitesse maximale= 540 km/h à 3800 m- 500 km/h au niveau marin

Vitesse croisière= 440 km/h

Vitesse ascension= 610 m/mn

Plafond pratique= 8400 m

Rayon action= 845 km avec 900 kg bombes - opérat: 1690 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,70 m	14,50 m	5,35 m	43,10 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5535 kg	9215 kg	10110 kg



HISTOIRE

Mis en service en 1941, ce bombardier léger bimoteur fut construit en grand nombre jusqu'en 1944. Le Douglas DB-7 Boston Mk I était un puissant avion d'attaque, agréable à piloter et aussi rapide que les chasseurs de son époque. Malheureusement il n'a jamais eut la notoriété qu'il méritait. C'était pourtant un avions sans défaut et polyvalent (bombardement diurne, nocturne, chasse de nuit, attaque à la torpille...). De plus il avait la réputation de ramener son équipage à la maison quel que soit son état. Ses dénominations nombreuses sont déroutantes et ont déjoué sa popularité. La conception du Douglas Model 7B à débuté en 1936 et l'appareil pris l'air pour la première fois en octobre. Les premiers appareils sont pour l'Armée de l'air Française qui en commandent 270 exemplaires en 1939 et les désigna Douglas DB-7 Boston Mk I. Mais elle n'en recevra que 64 avant la capitulation. Le solde de la commande française non livrée à temps (20 Douglas DB-7 Boston Mk I et 146 Douglas DB-7 Boston Mk II), est cédée à la Grande Bretagne qui les rebaptisent Douglas DB-7 Boston Mk I et Douglas DB-7 Boston Mk II. Constatant que leur rayon d'action est trop court pour en faire des bombardiers de jour, elle en converti un certain nombre en avion nocturne en le renommant " Havoc ". Les modèles suivants qui auront un meilleur rayon d'action garderont l'appellation " Boston ". Il fut pris en compte, sous la désignation de Douglas A-20 Havoc, par l'USAAF, à raison de 63 exemplaires pourvus de moteurs à turbocompresseurs. La première version de cette machine, Douglas A-20A Havoc (dépourvu de moteurs turbocompressés et construit à 143 exemplaires) a été engagée en opérations en 1941. Il sera utilisé tant en Europe que dans le Pacifique, dès l'été 1942 sur les deux fronts. Dans le Pacifique, le vol rasant des Douglas A-20 Havoc firent des ravages (signification exacte de Havoc) dans la flotte et les installations terrestres japonaises. Plusieurs versions de cet appareil ont été produites : Douglas A-20B Havoc (999 exemplaires), il était armé de mitrailleuses de 12,7 mm; Douglas A-20C Havoc (948 exemplaires), il était capable d'emporter une torpille; Douglas A-20G Havoc (2.850 exemplaires), c'était un avion d'attaque au sol plus puissant avec deux mitrailleuses de 12,7 mm et quatre canons de 20 mm, d'autres versions avaient six mitrailleuses de 12,7 mm; Douglas A-20H Havoc (412 exemplaires), il était identique au Douglas A-20G Havoc mais en plus rapide; Douglas A-20J Havoc (450 exemplaires) et Douglas A-20K Havoc (413 exemplaires). La RAF reçu par la suite des Etats-Unis : 635 Douglas DB-7 Boston Mk III (000 Douglas A-20C Havoc américain remotorisé), 200 Douglas DB-7 Boston Mk III A (A-20C aux normes britanniques), 169 Douglas DB-7 Boston Mk IV (Douglas A-20G Havoc) avec tourelle dorsale, et 90 Douglas DB-7 Boston Mk V (A-20G), au nez vitré. Enfin, les Etats-Unis cédèrent près de 3.000 Douglas A-20G Havoc de toutes versions à l'Union Soviétique, où il fut très apprécié pour sa robustesse et fut utilisé comme avion d'appui tactique et de lutte anti-navire. L'U.R.S.S. restera également le plus grand utilisateur du Havoc. Dessiné avant la guerre, le Douglas A-20 Havoc, produit à 7.478 exemplaires, commence à être remplacé en 1944 par des avions plus performants, le Douglas A-26 Invader pour l'attaque au sol et le Martin B-26 Marauder pour le bombardement tactique .

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/db_7b.htm

