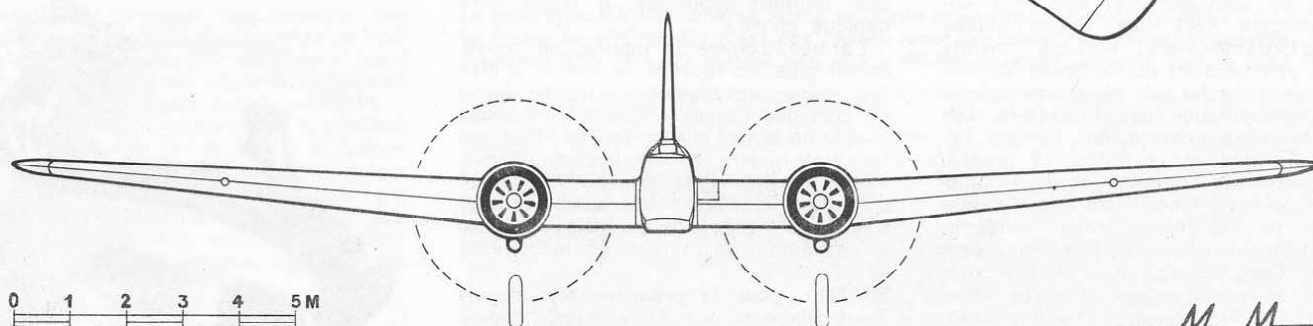
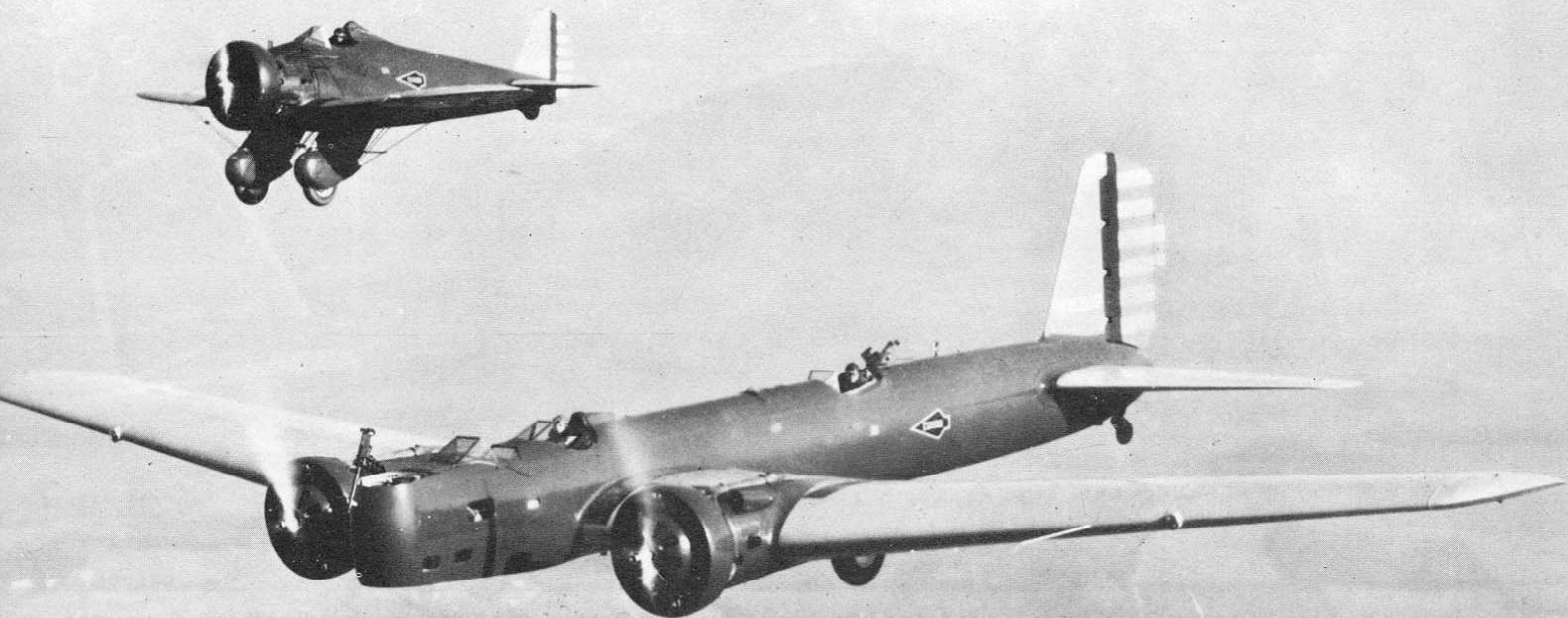


BOEING Y1B-9



0 1 2 3 4 5M

M M



# les belles bêtes du temps passé

## LE YB-9 DE BOEING

**N**OUS avons vu dans notre n° 16 comment Boeing avait en 1930 innové dans le domaine du transport commercial avec le « Monomail ». Une année plus tard, mettant à profit les enseignements tirés de cette expérience, la firme de Seattle qui s'était jusque là consacrée dans le domaine militaire aux chasseurs et aux hydravions, sortait un bimoteur qui peut être considéré comme le premier bombardier américain moderne. De la même manière que le Dornier 17 quelques années plus tard, le B-9 causa une forte impression en se révélant plus rapide que les chasseurs de l'époque. On peut avancer qu'au vu de ce type d'appareil on songea pour la première fois au bombardier rapide protégé des chasseurs par le simple fait que ceux-ci ne pouvaient le rattraper... Faut-il rappeler qu'à cette époque tous les bombardiers en service étaient de grand biplans ou monoplans haubannés directement hérités des Gotha et des Handley Page de la Grande Guerre et que leurs performances n'étaient jamais entrées en compétition avec celles des chasseurs.

La voilure du B-9, inspirée de celle du « Monomail », était encore plus large et épaisse, par contre le fuselage avait

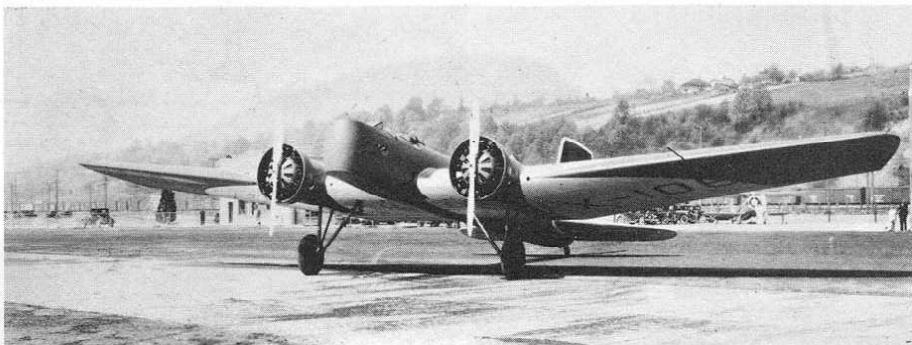
été affiné au point d'imposer une disposition en tandem de l'équipage. Le bombardier-mitrailleur occupait la pointe avant, les deux pilotes se succédaient à sa suite, un poste pour le radio pouvait être ouvert au moyen d'une trappe et le mitrailleur arrière fermait la marche. Ces décrochages successifs avaient été minimisés au moyen de pare-brise de formes diverses, ils ne gâchaient pas la belle apparence tabulaire du fuselage.

Le premier avion à prendre l'air fut le

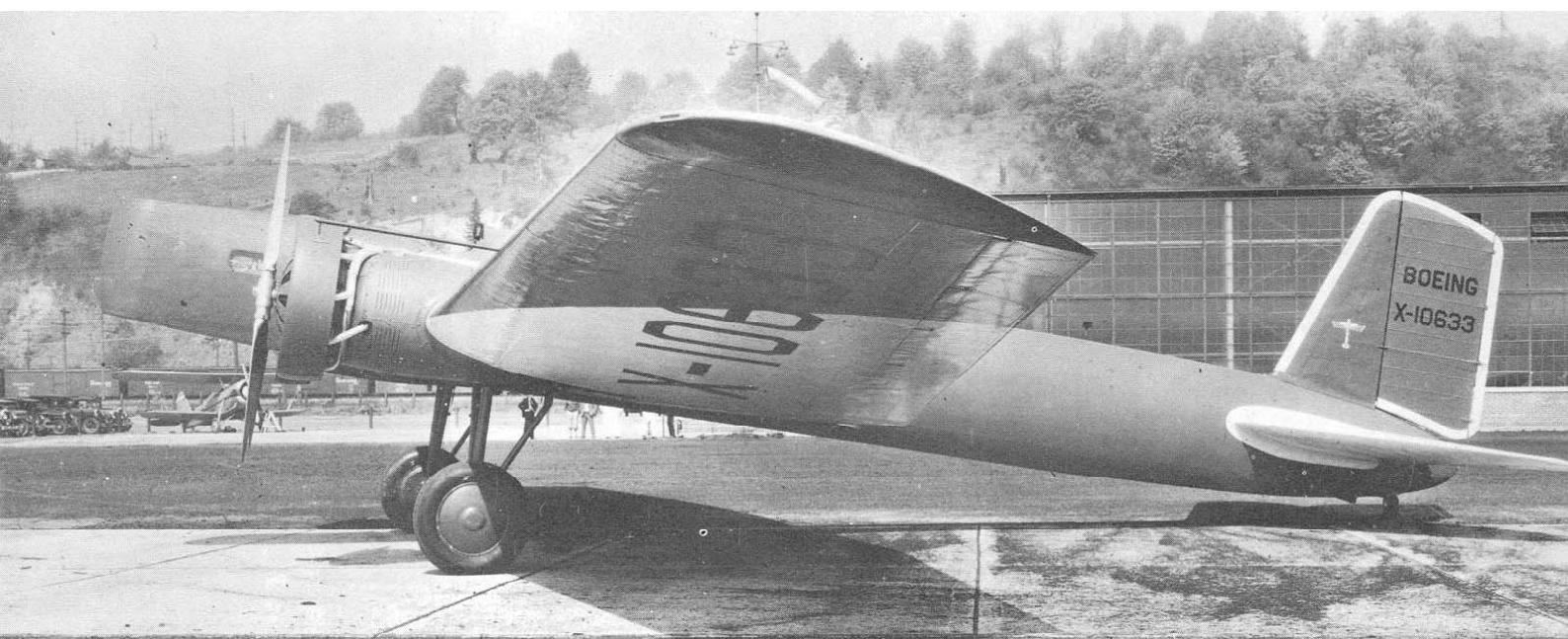
Model 215 équipé de moteurs en étoile P. et W. « Hornet » de 575 ch. Il effectua son premier vol le 13 avril 1931 sous les couleurs civiles et l'immatriculation X-10633. L'avion fut essayé par l'US Army Air Corps comme XB-901 et devint ensuite le YB-9.

Le Model 214 (qui malgré son indice antérieur, se plaça chronologiquement après le 215) vola en novembre, équipé de moteurs en ligne Curtiss GIV-1510 C de 600 ch et directement sous les cou-

En haut, un Y1B-9A avec encore l'ancien gouvernail, vole en patrouille avec le Boeing XP-936, prototype du P-26. Ci-dessous, le prototype Model 215 bimoteur P. et W. «Hornet».







leurs militaires, le contrat de l'armée étant intervenu en août après évaluation favorable du XB-901. Le 214 fut bientôt désigné Y1B-9 et reçut rapidement des moteurs en étoile P. et W de 630 ch. Ce furent ces deux avions qui causèrent la sensation de voler à près de 300 km/h.

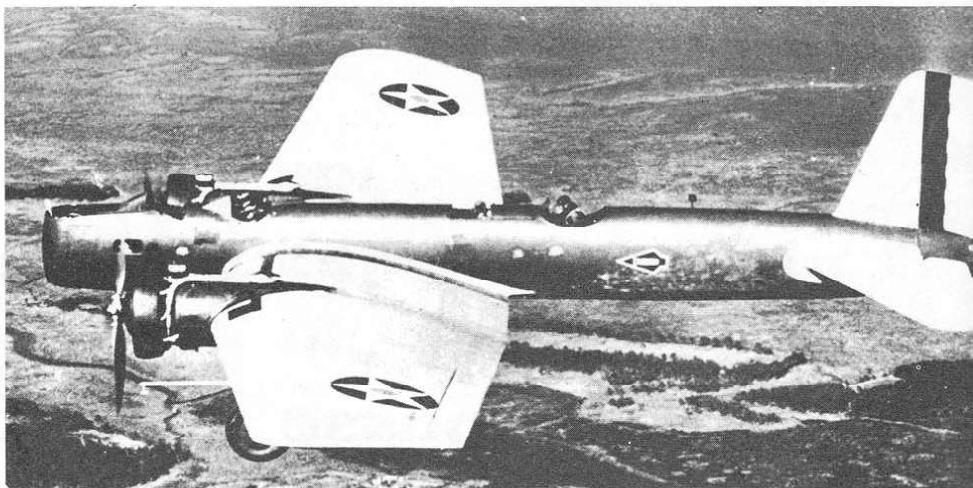
#### BOEING Y1B-9

Avec 2 moteurs Pratt and Whitney  
« Hornet » R-1860-11 de 630 ch

Envergure	23,16 m
Longueur	15,69 m
Hauteur	3,88 m
Surface alaire	86,57 m <sup>2</sup>
Poids à vide	3.900 kg
Poids en charge	5.238 kg
Equipage normal	4 hommes
Vitesse maximale	280 km/h
Vitesse de croisière	230 km/h
Plafond	6.000 m
Autonomie	2.000 km
Armement	2 mitr. de 7,7 mm, 600 kg de bombes

La satisfaction de l'USAAC de posséder ces bombardiers rapides se traduit par la commande de cinq nouveaux appareils désignés Y1B-9A (Model 246 de Boeing) et devant servir à des essais opérationnels. Extérieurement les « A » différaient des deux prototypes, en plus d'un énorme cadre gonio et mât radio, par un dessin arrondi de la gouverne de direction englobant le volet correcteur

Ci-dessus, vue de côté du 215, ci-dessous, un B-9 dont le compartiment radio est occupé par l'opérateur et, en bas, le Model 214, alias Y1B-9 encore équipé de moteurs en ligne.



qui avait été ajouté extérieurement à celle-ci pendant l'expérimentation des prototypes. La structure avait été remaniée dans le secteur du lance-bombes de fuselage et pour une augmentation de la capacité en carburant. L'avion était désormais capable d'emporter une tonne de bombes à 300 km/h. L'expérimentation était concluante, ayant montré entre autre qu'il devenait nécessaire de munir l'équipage de verrières fermées et les gouvernes de flettner commandés obligatoires aux vitesses atteintes.

Tout allait pour le mieux et la com-

mande de série devait arriver. Elle arriva... chez Glenn Martin et pour le B-10 par un de ces retournements de politique typiquement américain. Le B-10 avait été étudié et essayé en grand secret comme XB-907 parallèlement au XB-901. Légèrement plus rapide que le B-9, l'avion que les journalistes de l'époque appelaient le « Mystery Bomber » avait emporté la grosse commande. L'effort de pionnier de Boeing n'était pas récompensé, mais ce n'était que partie remise....

Michel MARRAND

