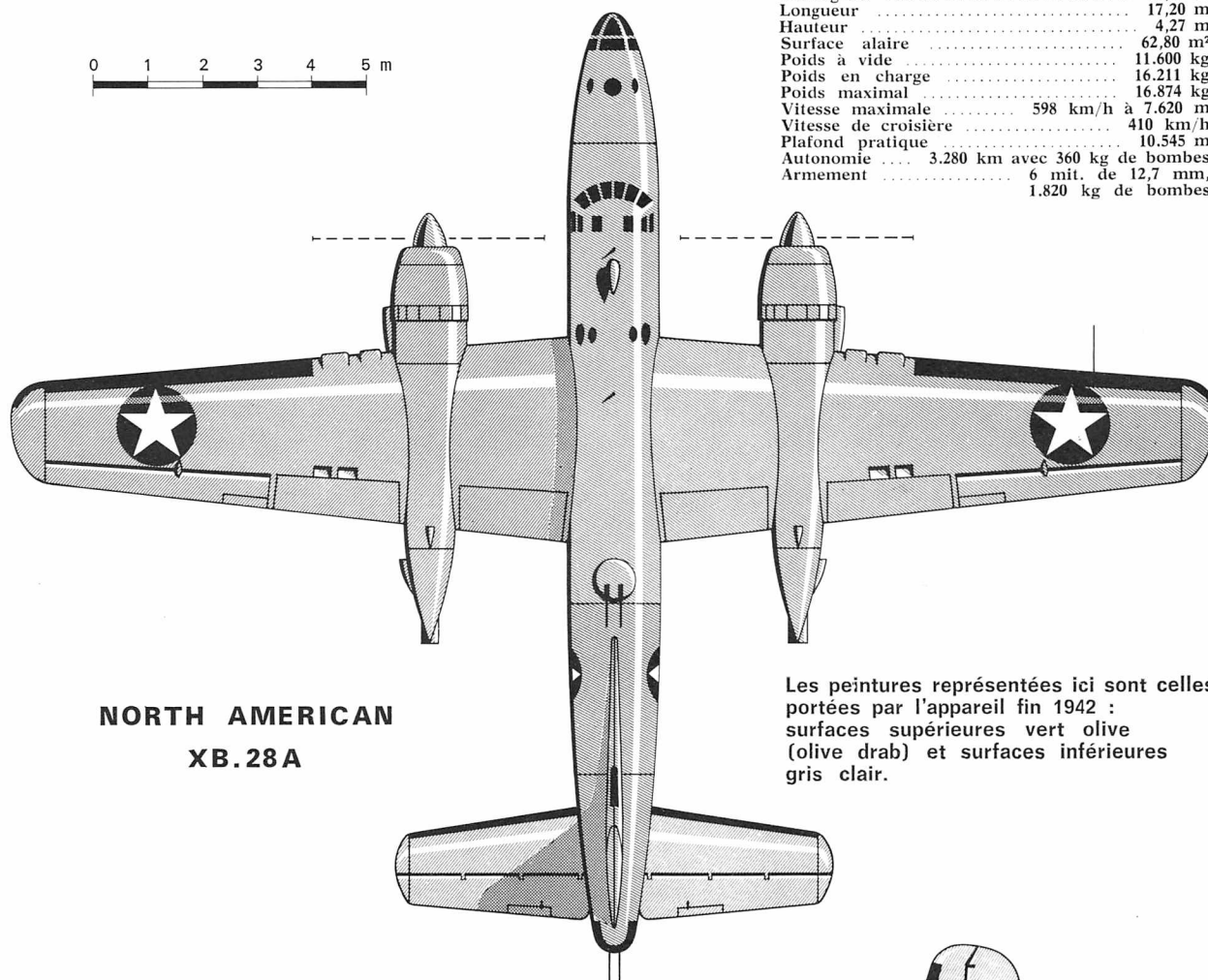


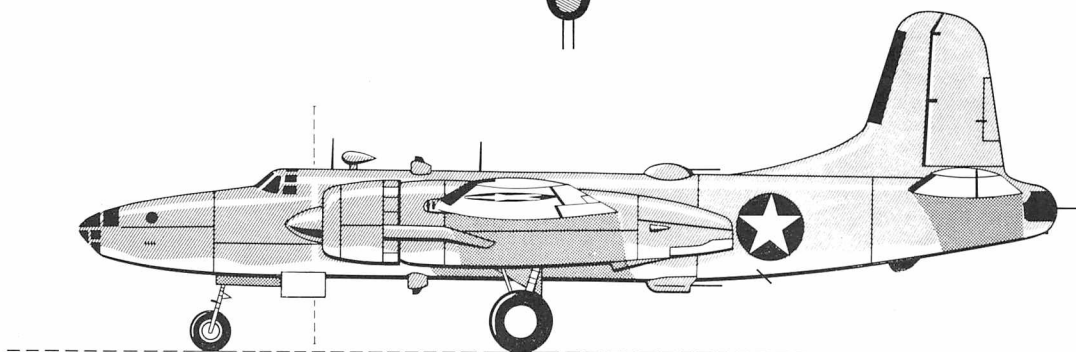
Avec deux moteurs Pratt and Whitney R.2800-11 de 2.000 ch.

Envergure	22,12 m
Longueur	17,20 m
Hauteur	4,27 m
Surface alaire	62,80 m ²
Poids à vide	11.600 kg
Poids en charge	16.211 kg
Poids maximal	16.874 kg
Vitesse maximale	598 km/h à 7.620 m
Vitesse de croisière	410 km/h
Plafond pratique	10.545 m
Autonomie	3.280 km avec 360 kg de bombes
Armement	6 mit. de 12,7 mm, 1.820 kg de bombes



**NORTH AMERICAN
XB.28A**

Les peintures représentées ici sont celles portées par l'appareil fin 1942 : surfaces supérieures vert olive (olive drab) et surfaces inférieures gris clair.





NORTH AMERICAN XB-28

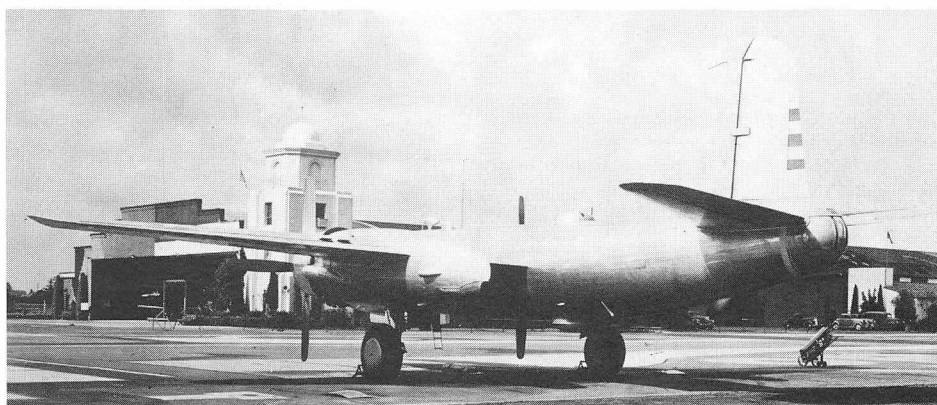
UN "MITCHELL" STRATOSPHERIQUE



En 1939, lorsqu'on se rendit compte aux Etats-Unis qu'une nouvelle guerre mondiale s'avérait imminente, un gros effort de modernisation du matériel aérien fut entrepris. La création, la mise au point et la fabrication en série de cette génération d'appareils furent nécessairement longues et beaucoup de ces modèles ne purent être prêts lorsque les Américains entrèrent en guerre. Parmi ceux-ci, un certain nombre devaient devenir célèbres et mondialement connus, mais d'autres demeurèrent dans l'ombre, soit qu'ils ne présentassent pas des performances remarquables, soit que leur sort fût lié aux nécessités industrielles. La firme North American travaillait, en 1939, à la mise au point de son modèle NA.62 et les perspectives d'un inévitable conflit mondial, où l'aviation jouerait un rôle sans doute prépondérant, poussèrent le bureau d'études à envisager une version de ce modèle NA.62 destinée au bombardement à très haute altitude des objectifs ennemis. On craignait en effet à l'époque que l'augmentation substantielle des possibilités de l'aviation de chasse ne mette en péril l'existence même du bombardier opérant à altitude moyenne. Aussi, parallèlement à l'élaboration du modèle NA.62 (le futur « Mitchell », la firme North American conçut une variante pour ce rôle spécifique.

Au départ de l'usine, le nouveau modèle reprenait pratiquement les formes extérieures du NA.62, mais le travail sur les nouveaux critères d'utilisation firent évoluer la silhouette jusqu'à ne plus ressembler beaucoup au modèle d'origine. En effet, les principaux points essentiels de la nouvelle formule avaient contraint les ingénieurs à définir les formes en fonc-

Le prototype North American XB-28 tel qu'il effectua son premier vol le 24 avril 1942. Les armes n'étaient pas montées dans les tourelles télécommandées, ni les têtes de périscope dans leur support profilé. On distingue, à l'arrière des fuseaux-moteur, les pipes du nouveau système d'échappement des gaz à effet propulsif.



tion des spécifications particulières. L'adoption, par exemple, d'une pressurisation commanda l'emploi d'un fuselage à section circulaire, l'utilisation à très haute altitude du nouveau bombardier orienta le bureau d'études vers le montage de puissants moteurs dotés de non moins puissants turbo-compresseurs, modifiant ainsi la forme des nacelles, enfin l'emploi d'un armement défensif télécommandé fit abandonner celui adopté sur le NA.62.

Au fur et à mesure donc que l'étude avançait, le nouveau bombardier s'écartait de plus en plus de la configuration du modèle d'origine. Lorsqu'en janvier 1940, le projet NA.63 fut terminé et présenté aux services techniques de l'U.S.

A.A.F., il ne ressemblait pratiquement plus au NA.62, si ce n'est que par quelques détails.

le modèle XB-28 définitif

Le modèle NA.63 était donc un bimoteur monoplan à aile médiane, doté d'un long fuselage à section circulaire et d'empennages entièrement nouveaux. L'unique plan vertical avait une large surface précédée d'une forte arête dorsale et le plan stabilisateur était en léger dièdre. Seule, la forme en plan de la voilure rappelait celle du NA.62. Les moteurs choisis étaient des Pratt and Whitney R.2800-11 de 2 000 ch, équipés de gros



Les vues ci-dessous révèlent le montage des périscopes de visée, les prises d'air de bord d'attaque et le diamètre important des hélices. On notera aussi la large voie du train principal et le décalage des panneaux d'obturation du logement de la roue avant. Celle-ci se relevait vers l'arrière en pivotant de 90° afin de s'escamoter à plat sous le plancher de la cabine pressurisée.

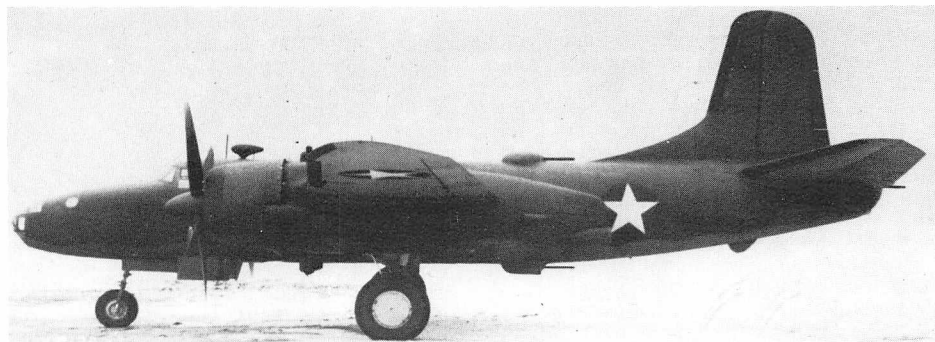


turbo-compresseurs et d'un système d'échappement des gaz à effet propulsif.

L'armement, qui était d'ailleurs révolutionnaire à l'époque, consistait en deux tourelles télécommandées, une dorsale et une ventrale, dotées de deux mitrailleuses Colt-Browning de 12,7 mm et dirigées à distance par l'intermédiaire de périscopes se situant par paires au-dessus et en dessous du fuselage. Une troisième tourelle également télécommandée se situait dans la pointe arrière du fuselage, au-delà de l'empennage vertical, et comportait deux mitrailleuses de même calibre. La charge de bombes transportée en soute pouvait atteindre 1 820 kg. Cet appareil, conçu pour un équipage de cinq hommes, était un des premiers bombardiers à posséder ce système de tourelles télécommandées, dont le principe fut repris un peu plus tard sur le célèbre Boeing B-29 « Superfortress ».

L'armée américaine, qui était à la recherche d'un bombardier « invulnérable par son altitude d'utilisation », s'intéressa beaucoup au projet et, le 13 février 1940, elle commandait deux prototypes XB-28 à la firme North American. La construction du premier s'acheva au début du printemps de 1942 et, en avril, le premier XB-28 effectuait son premier vol. Quelques mois plus tard, l'U.S.A.A.F. avait apporté un correctif au contrat initial et demanda que le deuxième prototype fût reconditionné en appareil de reconnaissance rapide à très haute altitude. Ce modèle modifié reçut deux moteurs Pratt and Whitney R.2800-27 et fut dénommé XB-28A.

Cet appareil XB-28 apparut à une époque



où les Etats-Unis avaient à faire face à d'énormes besoins militaires. Non seulement ils devaient se réarmer et se doter d'une flotte de bombardiers la plus nombreuse et la meilleure possible pour décourager d'éventuels agresseurs, mais ils s'étaient engagés à fournir de très grandes quantités d'avions aux nations occidentales aux prises avec les pays de l'Axe. Aussi, pour ne pas disperser les efforts et concentrer la puissance de production sur un petit nombre de modèles,

le XB-28 et quelques autres prototypes furent-ils abandonnés en faveur du Martin B-26 « Marauder » et surtout du North American B-25 « Mitchell », à usage plus polyvalent.

En raison de ses étonnantes performances et de ses remarquables possibilités, le North American XB-28 aurait dû, en d'autres temps, connaître la notoriété, mais il fut « victime » de la politique du moment qui d'ailleurs s'avéra justifiée à la longue... ●

M.B.