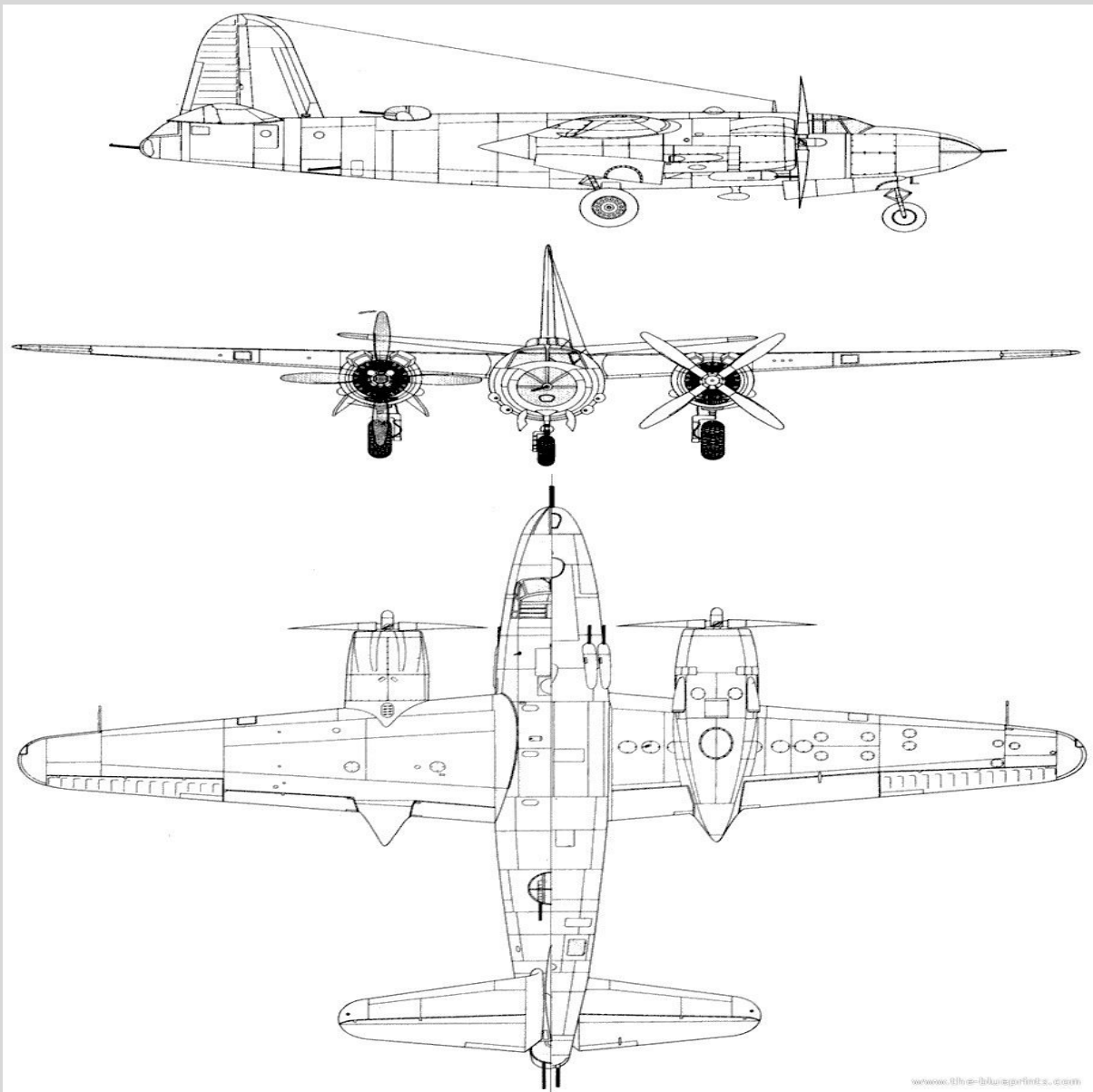


Nom de l'avion : Martin B-26B-10-MA Marauder Mk II

Type d'avion : Bombardier moyen diurne bimoteur de 5/7 hommes d'équipage



MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-43

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

12 mitrailleuses Browning de 12,7 mm avec 3950 coups
2360 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 454 km/h à 4600 m
Temps montée= 4600 m en 13'
Plafond pratique= 6400 m
Rayon action= 1850 km avec 1360 kg de bombe et 4367 l d'essence

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,65 m	17,75 m	6,55 m	61,15 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
10890 kg	16780 kg	0 kg

HISTOIRE

En mars 1939, l'USAAC demanda un bombardier moyen bimoteur en complément au nouveau B-25 qui venait d'effectuer son vol inaugural. Cette spécification, désignée Circular Proposal 39-640, requérait une vitesse maximale de 350 mph (560 km/h), une autonomie de 3000 miles (4800 km) et une charge utile de 2000 livres (907 kg). Le 5 juillet 1939, Glenn Martin proposa son Martin 179, conçu par Peyton M. Magruder. Le concept fut jugé supérieur à ses concurrents et un contrat pour la production de 201 exemplaires fut signé. L'avion fut alors

désigné B-26 : en septembre 1940, 930 exemplaires furent commandés. Le B-26 se présente comme un avion à ailes hautes, à train tricycle, de construction entièrement métallique. Il est propulsé par 2 Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp. Les ailes sont un peu petites pour un appareil de ce poids, ce qui donna la charge alaire la plus élevée de l'époque (259 kg/m carré), mais donnait les hautes performances requises. Il disposait de deux soutes à bombes permettant l'emport de 2600 kg de charges offensives. Le premier B-26, qui servit de prototype, effectua son vol inaugural le 25 novembre 1940 avec William K. "Ken" Ebel aux commandes. Les deux premiers exemplaires furent livrés à l'USAAC en février 1941 pour les tests officiels en février, lesquels commencèrent en mars. Les tests montrèrent que le B-26, s'il est plus performant que le B-25, accusait de sérieux problèmes à l'atterrissage : sa vitesse d'atterrissage tournait autour de 200 km/h et le train avant se cassait régulièrement. L'installation de la tourelle dorsale électrique (ce qui était une première à l'époque) et d'une dérive agrandie permit en partie de résoudre le problème. Le B-26 n'était pas un avion facile, aussi bien pour les pilotes que pour les mécaniciens qui devaient particulièrement être rigoureux. Malgré tout, il n'y eut que deux accidents mortels pendant la première année de vol du B-26. L'année suivante vit le B-26 entre les mains d'équipages inexpérimentés et le nombre d'accidents augmenter. Une commission dirigée par Truman exigea que les ailes soient remplacées par d'autres, agrandies. Les pilotes avaient alors donné au B-26 tout une ribambelle de surnoms dont le plus poli restait "faiseur de veuves". Même s'il devint plus sûr, notamment au combat, il restait un appareil difficile à piloter et resta impopulaire auprès de ses équipages. Le B-26 remplaça le B-18 en février 1941 au sein du 22d Bombardment Group. Il fut déployé en Australie immédiatement après Pearl Harbor et effectua sa première mission de guerre à Rabaul le 5 avril 1942. Des B-26 armés de torpilles participèrent à la bataille de Midway, sans trop de succès. Le B-25 lui fut finalement préféré dans le Pacifique et le B-26 accomplit sa dernière mission de guerre dans ce théâtre le 9 janvier 1944. Il fut engagé lors du débarquement en Afrique du Nord en 1942, et y effectua des missions d'assaut à basse altitude : il y subit plus de pertes que le B-25, pour un résultat bien moindre. En 1587 sorties, 80 avions furent perdus. Malgré cela, il fut employé en Sicile, en Italie et dans le sud de la France. Il effectua sa première mission de guerre en Europe en mai 1943, toujours dans des profils d'attaque à basse altitude. Une escadrille entière de 11 B-26 fut abattue par la Flak et les Fw-190. C'est après cette mission qu'il fut employé à moyenne altitude et pour préparer le Débarquement, en attaquant des ponts ou des rampes de lancement de V-1. Il se montra alors beaucoup plus efficace grâce à sa précision et une escorte conséquente, au point que la 9e Air Force déclara qu'il fut le bombardier le plus précis lors du dernier mois de la guerre, et qu'il détenait le plus faible taux de pertes en Europe avec 0,5%. Sa dernière mission en Europe fut effectuée contre la garnison allemande de l'île d'Oléron le 1er mai 1945. La RAF reçut 50 Marauder I en 1942, qui remplacèrent les Blenheim en Égypte. Ils s'y montrèrent efficaces contre les navires ou les avions de transport de l'Axe. 100 Marauder II furent également reçus et transférés à l'Afrique du Sud, ainsi que 350 B-26F et G en 1944. Ils soutinrent les partisans de Tito dans les Balkans. L'ultime perte d'un B-26 eut lieu le 4 mai 1945 sur ce théâtre. La France Libre reçut ses premiers B-26 après l'opération Torch, qui remplacèrent les DB-7 et LEO 45.7 Groupes de Bombardement sur 9 furent équipés de B-26. Toutes ces forces aériennes se séparèrent du B-26 dès la fin de la guerre. Début 1946 en Europe pour l'USAAF, juin 1945 pour la France (même si deux exemplaires servirent de bancs d'essais pour le réacteur Atar de 1947 à 1958). Dans le cas du Royaume-Uni et de l'Afrique du Sud, les États-Unis n'exigèrent pas leur retour au terme du prêt-bail et leurs exemplaires furent ferrailés. 5288 exemplaires furent construits entre février 1941 et mars 1945. Plus de 110000 sorties furent effectuées et 136078 tonnes de bombes furent larguées. 7 exemplaires ont survécus à la guerre, 3 sont en cours de restauration et un devrait l'être un jour. L'exemplaire de la collection Fantasy of Flight est sensé

être en état de vol, même s'il n'a pas volé depuis un certain temps. Un exemplaire est conservé en France : il est prêté par le Musée de l'Air et de l'espace au Musée du Débarquement Utah Beach. Conçu pour compléter, voire supplanter le B-25, le B-26 fut sans doute conçu et testé trop rapidement. Impopulaire auprès de ses équipages, il n'a guère brillé qu'à la fin de la guerre et peut être qualifié d'avion raté.

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_26b_10.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/b_26b_10.htm)

