

**Nom de l'avion : Martin B-10B**

Type d'avion : Bombardier moyen bimoteur triplace

## MOTORISATION

Wright Cyclone R-1820-3

**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

3 mitrailleuses de 7,6 mm

1025 kg de bombes

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 345 km:h à l'altitude opérationnelle

Plafond pratique= 7375 m

Rayon action= maxi: 1995 km

## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,50 m	13,65 m	4,70 m	63,0 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4390 kg	0 kg	7440 kg

## HISTOIRE

En 1929, la société Martin se lança sur fonds propres dans le développement d'un bombardier monoplan de nouvelle génération très ambitieux. Connu sous la désignation de type 123, ou Martin XB-907, ce bimoteur vola en février 1932. Avec ses mitrailleuses en tourelle et sa charge

de bombes de 907kg en soute, il apparaissait comme étonnement moderne vis à vis des autres bombardiers moyens. Toutefois cet avion ne suscita aucun intérêt de la part des militaires américains sous cette forme. Pour le vendre à l'US Army Air Corps les équipes de Martin durent y apporter plusieurs modifications notables, et c'est ainsi que naquit le premier véritable bombardier moyen moderne américain, le Martin B-10. Afin d'intéresser l'USAAC, les équipes de Martin transformèrent le type 123 en type 139. Si extérieurement les deux avions semblaient très proches, le type 139 semblait bien plus polyvalent. Martin proposa à l'état major d'en dériver une version d'attaque au sol, une d'observation du champ de bataille, et une de bombardement nocturne, respectivement désignés Martin XA-15, Martin XO-45, et Martin XB-13. Cependant, aucun avion de ces trois séries ne fut produit. Bien qu'ils apparaissent dans les cadres de l'aviation militaire américaine. Toutefois, l'USAAC passa commande pour quatorze avions de présérie sous les désignations Martin YB-10A et Martin YB-10B. La première version étant motorisée par un Pratt & Whitney de 650 chevaux tandis que la seconde disposait d'un Wright de 675 chevaux. Finalement, les essais en vol démontrèrent la qualité de cette seconde série et le Martin B-10B fut commandé à 105 exemplaires par l'USAAC. Les premiers Martin B-10B entrèrent en service à l'été 1936. A cette époque, ces bimoteurs étaient parmi les avions les plus modernes au monde, loin devant ce qui se faisait en France ou au Royaume Uni. Dans une Amérique neutre, les Martin B-10B servirent principalement à maintenir l'aviation de bombardement américaine à niveau. Mais surtout, ces avions permirent aux théoriciens de l'USAAC de préparer l'action de combat de ce type d'avions. Dans le même temps, l'US Army Air Corps passa commande pour 25 exemplaires d'une version hydravion à flotteurs. Ces appareils reçurent la désignation de B-12A. Du fait de la présence des flotteurs, les moteurs furent changés pour des Pratt & Whitney R-1690-11 d'une puissance de 775 chevaux. Pour le reste, leur armement demeurait assez similaire avec les B-10B, avec trois mitrailleuses mobiles de calibre 7,62 mm et une charge de bombes de 907kg. Mais rapidement les B-12A furent désarmés et transformés en B-12AM de remorquage de cible. Ils restèrent en service de novembre 1936 à juillet 1940. Début 1937, un B-12A fut pourtant transformé en XB-14 par le remplacement de ses moteurs d'origine par des Twin Wasp de 950 chevaux. Toutefois cette version ne connut aucune suite. Devant le succès de l'avion auprès des Américains, Martin commença à s'intéresser aux marchés à l'export avec une version désigné type 139W. Par rapport aux avions de série de l'USAAC, les Martin 139W étaient tous motorisés par des Wright R-1820 Cyclone de 850 chevaux. Cet avion rencontra d'ailleurs un certain succès. Ainsi l'Argentine utilisa 35 appareils, la Chine neuf, le Siam six avions, et la Turquie vingt exemplaires. L'Union Soviétique de son côté acheta un exemplaire sans toutefois donner de suite. Mais c'est sans aucun doute les Hollandais qui furent les plus célèbres utilisateurs non américains du bimoteur Martin. Pour les besoins des Pays Bas, le constructeur développa le type 166. Par rapport à ses prédécesseurs, celui-ci disposait d'une nouvelle aile, une verrière agrandie, et de nouveaux moteurs de 950 chevaux . Au total, ce sont 82 avions de ce type en deux versions qui furent commandés . Le premier lot, de 40 avions, fut basé en Hollande, tandis que le second, donc de 42 appareils, fut envoyé aux Indes néerlandaises . Ces avions, entrés en service en juin 1938 prirent part aux combats contre la Luftwaffe, mais aussi contre les Japonais . De leurs côtés les Américains utilisèrent leurs Martin B-10B jusqu'en 1942, trois d'entre eux étant même basés à Pearl Harbour, lors de l'attaque nippone du 7 décembre 1941 . A cette époque, ces bimoteurs assuraient des missions de patrouille de bombardement . Les Martin YB-10A encore en état de vol avaient été transformés début 1940 en Martin B-10AM de remorquage de cibles volantes . Après l'entrée en guerre des Etats-Unis les Martin B-10B furent déclarés obsolètes et remplacés par des avions plus modernes comme le Douglas A-20 Havoc et le Martin B-26 Marauder . Dans l'histoire de l'aviation, le Martin B-10 tient une place à part, comme premier bombardier moderne américain, et comme l'un des appareils à la longévité parmi les plus

importantes de son époque . En effet l'Argentine conserva ses avions jusqu'en 1950 .

## 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\\_10b.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/b_10b.htm)

