# Le Boeing XF8B

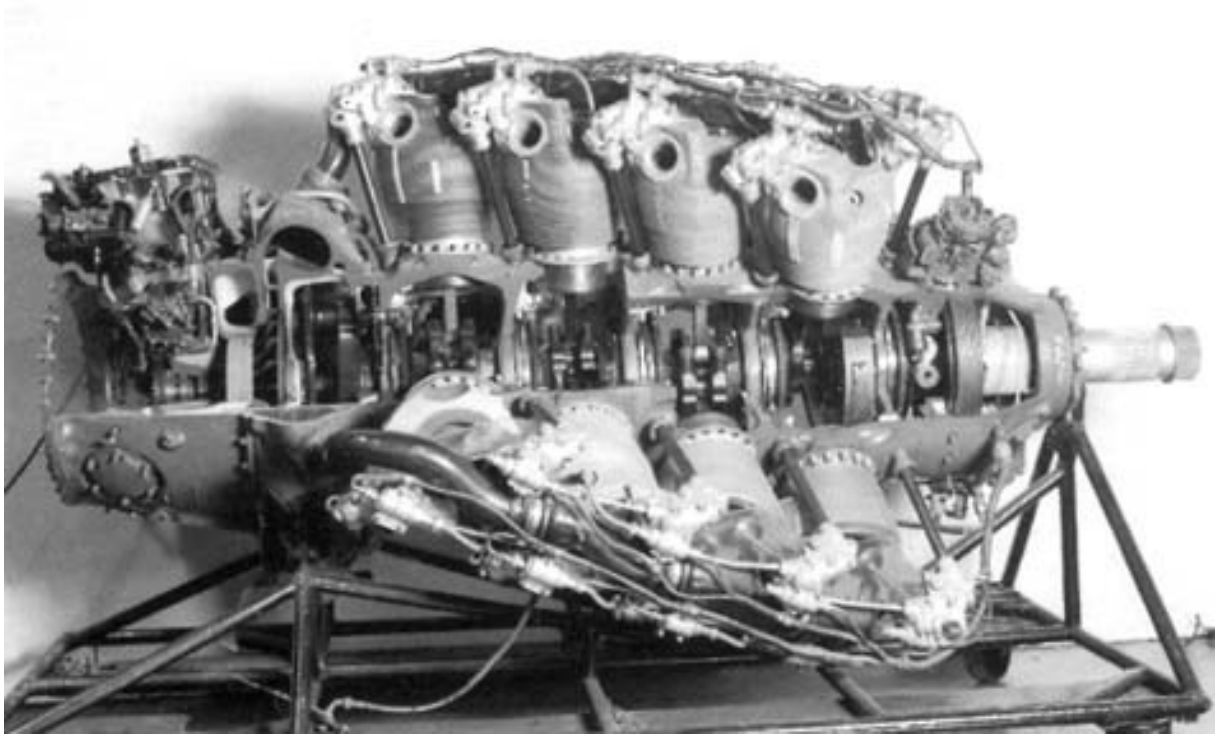
## Par Jean-Louis Bléneau

Entre la mise en service du P-26 Peashooter en 1933 et l'apparition du F-22 Raptor, qui fit son premier vol en 1997 mais qui fut développé en collaboration avec Lockheed Martin Aeronautics, le célèbre constructeur de Seattle n'a construit qu'un seul monoplace de combat. Considéré comme le chasseur embarqué le plus lourd construit à la fin de la Seconde Guerre mondiale, il s'agissait en fait d'une machine polyvalente (*Five-in-one* selon Boeing) et ambitieuse dont le principal défaut fut d'arriver trop tard.

C'est en 1943 que le Bureau of Aeronautics de l'US Navy émit le cahier des charges SD 349 pour un monoplace capable d'assurer à la fois les missions d'escorte de bombardiers longue distance, d'attaque au sol, de bombardement classique ou de torpillage. Destiné principalement au théâtre d'opérations du Pacifique, le futur appareil devait pouvoir atteindre 550 km/h et 9 145 m mais avoir une vitesse de décrochage de 127 km/h et pouvoir décoller sous courte distance à la vitesse catapultée de 19,1 m/sec puisqu'il devait être embarqué.

Soumis à approbation officielle le 13 avril 1943, le Boeing Model 344 se présentait comme un monoplan à aile basse équipé d'un train tricycle équipé d'un moteur radial en cours de développement, le Pratt & Whitney XR-4360-10. Devenu ensuite R-4360 Wasp Major, cet impressionnant moteur en étoile de 28 cylindres, 4 étoiles de sept, qui devait développer 3 000 ch, fut surtout employé sur des multimoteurs, tels que les Boeing 377 Stratocruiser, B-50 Superfortress ou Fairchild C-119 Flying Boxcar. Ce moteur devait entrainer sur le monoplace Boeing deux hélices tripales contrarotatives. Un armement très lourd était prévu : 6 mitrailleuses de 12,7 mm ou 6 canons de 20 mm de voilure et jusqu'à 1 452 kg de bombes dans une soute interne, charge pouvant être remplacée par un réservoir supplémentaire de 1 022 litres pour les missions longues. Six points sous voilure permettaient d'emporter une grande variété de charges externes (dont deux bidons supplémentaires de 568 litres ou deux torpilles de 900 kg), la charge offensive embarquée atteignant 2 900 kg.

Le 4 mai 1943 Boeing se vit notifier la commande de trois prototypes sous la désignation XF8B (Bu.No 57984/6), sous réserve de certaines modifications, jugées nécessaires pour adapter le projet initial à une utilisation embarquée : Curieusement en effet, le bureau d'études Boeing avait en effet dessiné une voilure fixe, recevant les radiateurs et un train d'atterrissage se relevant latéralement vers l'extérieur. Une voilure repliable étant exigée pour limiter l'encombrement dans les hangars des porte-avions et faciliter le passage dans les ascenseurs, Lyle Wood redessina le système de refroidissement du moteur, qui fut installé dans le fuselage avec une prise d'air ventrale. Cette modification permettait de retourner le sens de relevage du train principal, les roues venant désormais de plaquer sous le fuselage, mais on opta finalement pour une troisième solution, imaginé dès 1934 chez Curtiss-Wright et largement employée sur les Curtiss P-36 et P-40 : Les jambes de train pivotaient de 90° sur leur axe avant de se relever vers l'arrière dans l'intrados de voilure. La définition finale du futur appareil, devenu Boeing Model 400, fut définitivement adoptée en octobre 1943.



Le moteur Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major comportait quatre étoiles de sept cylindres et développait 3 000 ch. Il devait équiper des multimoteurs et aurait entrainé un couple trop important sur un monomoteur classique. D'où le choix de deux hélices contrarotatives sur le Boeing F8B.

Le premier XF8B-1 (Bu.No 57984, c/n 8484) prit l'air le 27 novembre 1944, piloté par Robert 'Bob' Lamson. Il était d'ailleurs accompagné d'un ingénieur d'essais, la cabine étant largement assez spacieuse pour loger deux personnes. On y avait donc installé deux sièges afin d'accélérer les essais en vol. Le premier pilote militaire à prendre en main l'appareil fut Jock Sutherland, le 9 janvier 1945.

Les premiers essais révélèrent un excellent comportement, tant en vol qu'au sol, l'appareil constituant une excellente plate-forme de tir. Il allait aussi se révéler robuste puis qu'il fut victime d'un accident à Boeing Field le 13 février 1945, le pilote relevant par erreur le train à l'atterrissage. On s'apercevra par la suite qu'un micro-switch défectueux était à l'origine de l'incident. Si le train, la voilure et l'hélice souffrirent, le pilote s'en sortit indemne et le prototype, rapidement remis en état, fut remis officiellement à l'US Navy le 1er mars pour essais opérationnels à Patuxent River NAS, dans le Maryland. 41 pilotes évaluèrent successivement l'appareil.

Achevé que le 31 janvier 1945, le second prototype (Bu.No 57985, c/n 8485), également aménagé en biplace, ne fit son premier vol que le 27 novembre 1945, un an après le premier exemplaire et surtout après la capitulation du Japon. On a évoqué les retards de mise au point du moteur pour expliquer ce délais, mais aussi il faut bien reconnaitre que Boeing était engagé dans des programmes nettement prioritaires, et en particulier le développement du B-29. L'US Navy ne manquait pas de porte-avions mettant largement le Japon à portée des F4U Corsair dès la mi-1944 et début 1945 elle ne

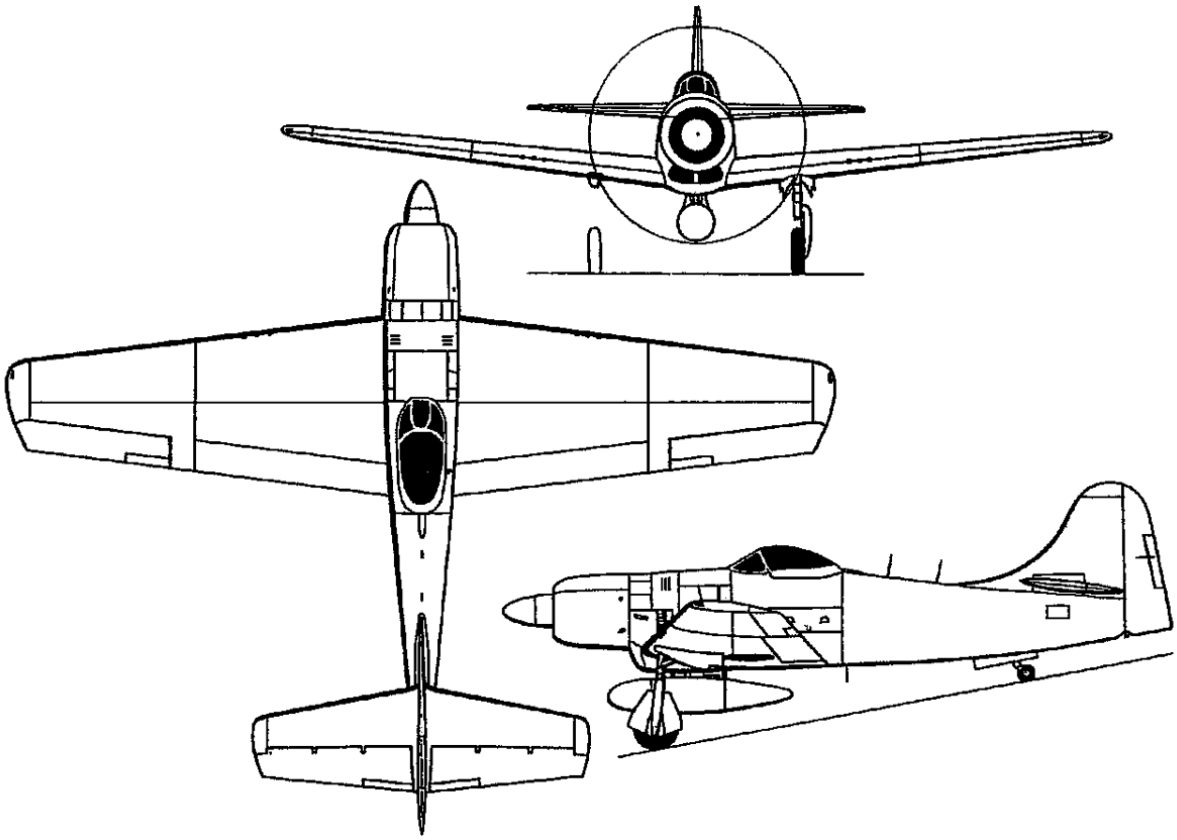
s'intéressait déjà plus qu'au développement d'appareils à réaction. Tout projet de commande en série fut donc abandonné. Il en fut de même pour le Martin XBTM-1. Commandé en 1944, cet avion d'attaque utilisant le même moteur R-4360 que le XF8B-1 offrait des caractéristiques similaires et avait prit l'air le 26 août 1944 mais 132 Martin AM-1 Mauler seulement sortirent d'usine, 651 exemplaires commandés étant annulés.

Seul le premier prototype, Bu.No. 57984, reçut la livrée bleue classique employée par l'US Navy durant la Seconde Guerre mondiale. (Photo : Collection Bill Pippin)

En septembre 1945 le premier prototype fut victime d'une panne de moteur et fait un atterrissage forcé près de Rochester, NY. Le pilote s'en tire avec un bras cassé, mais l'appareil ne fut pas, cette fois, réparé.

Le XF8B allait pourtant connaitre un regain d'intérêt, mais de la part de l'USAAF cette fois. Le 13 février 1946 le second prototype fut en effet transféré à Wright Field, Ohio pour évaluation comme intercepteur et comme chasseur d'escorte. Ces essais amenèrent l'Air Force à demander quelques modifications concernant le train d'atterrissage et un relèvement de la position du pilote pour améliorer la visibilité vers l'avant. Le 57985 fut donc renvoyé en usine, remplacé par le troisième prototype (Bu.No 577986, c/n 8486), seul exemplaire monoplace construit, qui devait séjourner au centre d'essais d'Eglin, en Floride, jusqu'au 11 décembre 1946. Mais comme l'US Navy, l'Air Force se tourna finalement vers les appareils à réaction et les XF8B remis à la disposition du Naval Air Material Command de Philadelphie. Les deux premiers prototypes furent déclassés le 31 janvier 1948, le troisième livré aux ferrailleurs le 16 mai 1950.

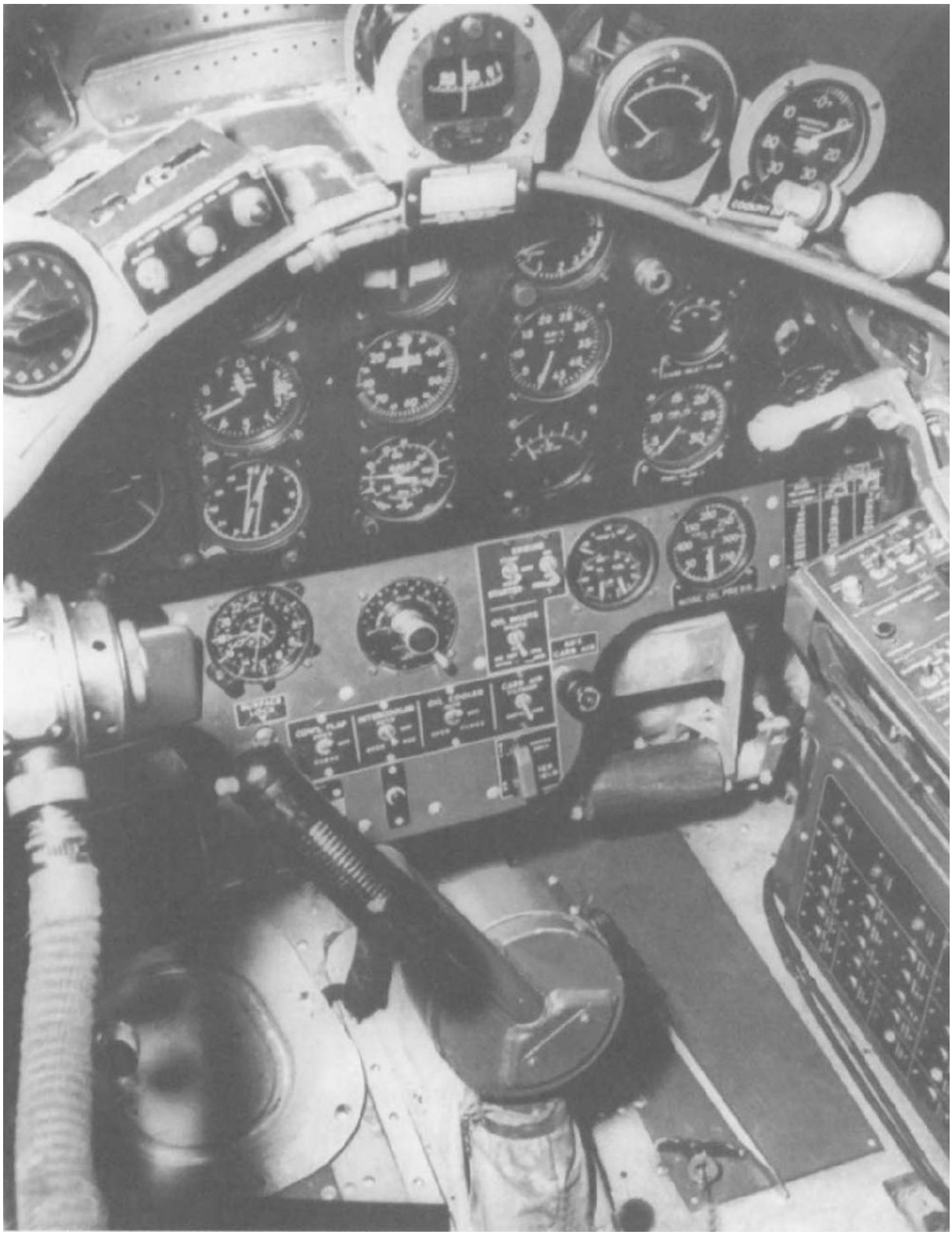
Caractéristiques : Envergure : 16,46 m ; Longueur : 13,18 m ; Hauteur 4,95 m ; Surface alaire : 45,43 m² ; Masse à vide 6 436 kg ; Masse en charge : 9 302 kg ; Masse maximale au décollage : 9 848 kg ; un moteur Pratt & Whitney XR-4360-10 de 3 000 ch ; Vitesse maximale : 547 km/h au niveau de la mer, 695 km/h à 8 100 m ; Vitesse de croisière économique : 306 km/h ; Taux de montée 18,6 m/sec ; Plafond pratique : 11 400 m ; Distance franchissable : 2 100 km avec carburant interne, 4 500 km avec réservoirs supplémentaires.



Ce cliché provenant du Bureau of Aeronautics montre clairement la cinématique e relevage des roues.

Les deux derniers XF8B furent évalués par l'USAAF dans une livrée minimaliste. (Photo : Collection Jack Killop)

Sur cette photo retouchée pour une raison inconnue on voit les importants volets de bord de fuite du XF8B-1 qui, malgré son appellation de chasseur, était avant tout un appareil d'attaque.



Le cockpit du XF8B avait l'aspect classique des monoplaces de combat américains de l'époque. Les instruments situés sur la plage supérieure, encadrant le compas, sont par contre des instruments d'essais. (Photo : Boeing Aeroplane Company)

Modélisme : Le fabricant tchèque Valom a sorti en 2004 deux kits en résine injectée à l'échelle 1/72e (Ref 72004 et 72005) de relativement bonne qualité permettant de réaliser soit le premier prototype (peinture bleue unie caractéristique de l'US Navy) soit l'un des deux derniers (fini alu), tels qu'ils furent testés par l'USAAF. Ces kits ne sont plus produits, mais il est encore possible en 2012 de se les procurer auprès de quelques revendeurs. Compter 20,00 à 25,00 € pour un sujet aussi rare qu'original.