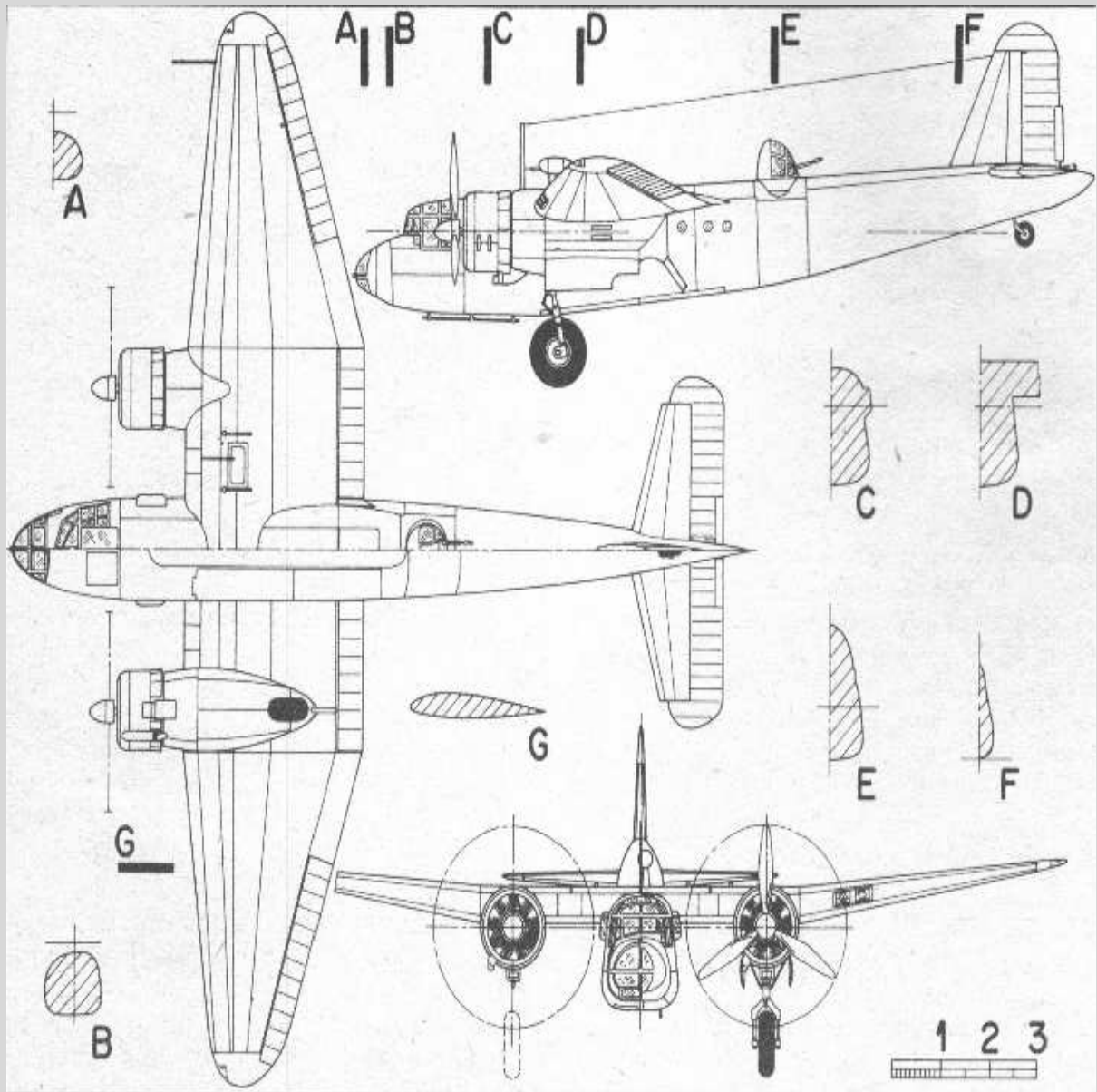


Nom de l'avion : Blackburn B-26 Botha Mk I

Type d'avion : Appareil de reconnaissance, bombardement et d'entrainement bimoteur quadriplace

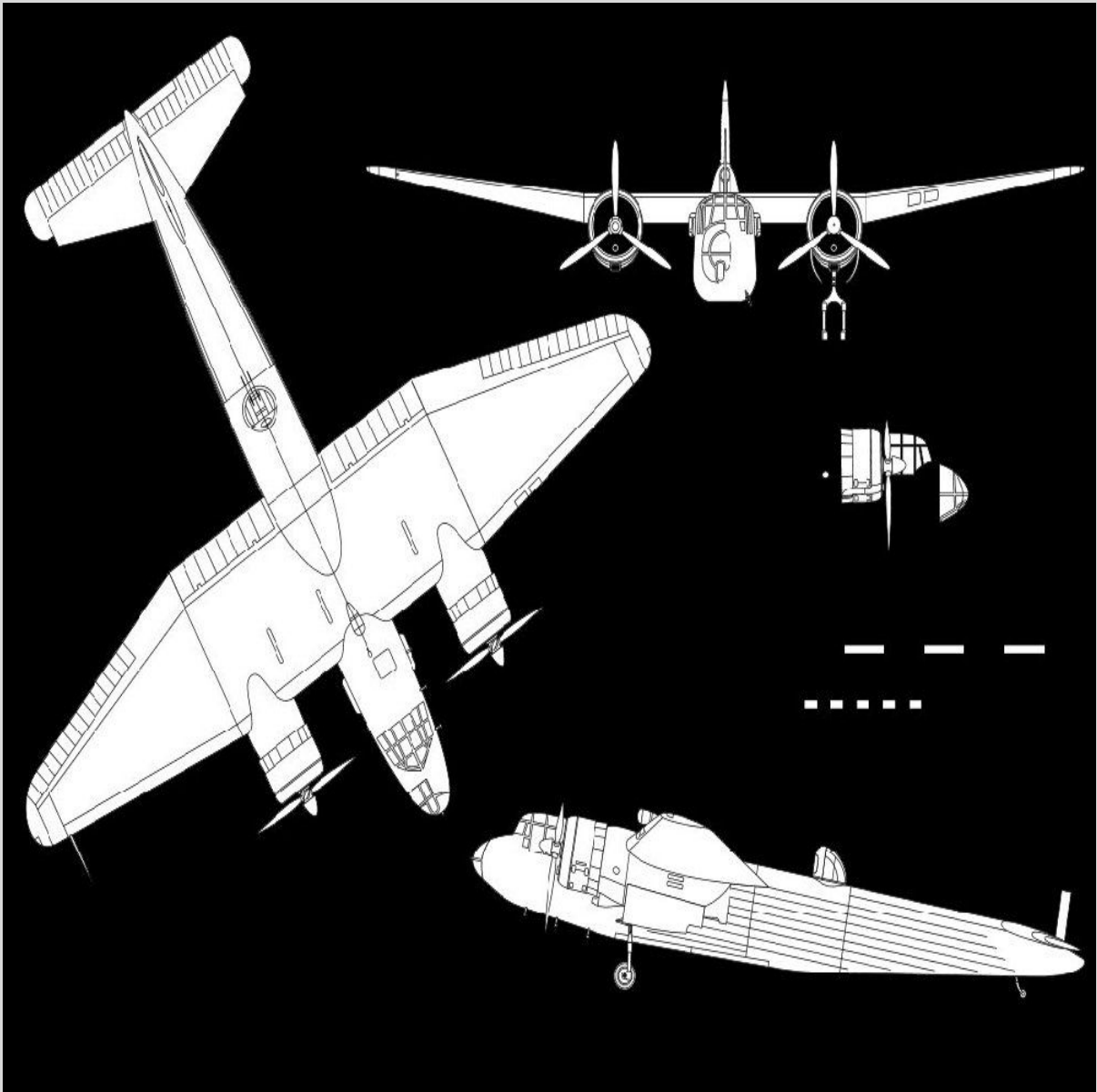


MOTORISATION

Bristol Perseus XA

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

- 1 mitrailleuse fixe de 7,7 mm avant
- 2 mitrailleuses de 7,7 mm en tourelle dorsale
- 1 torpille ou 2000 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 400 km/h à 1675 m

Vitesse croisière= 340 km/h à 45750 m

Plafond pratique= 5335 m

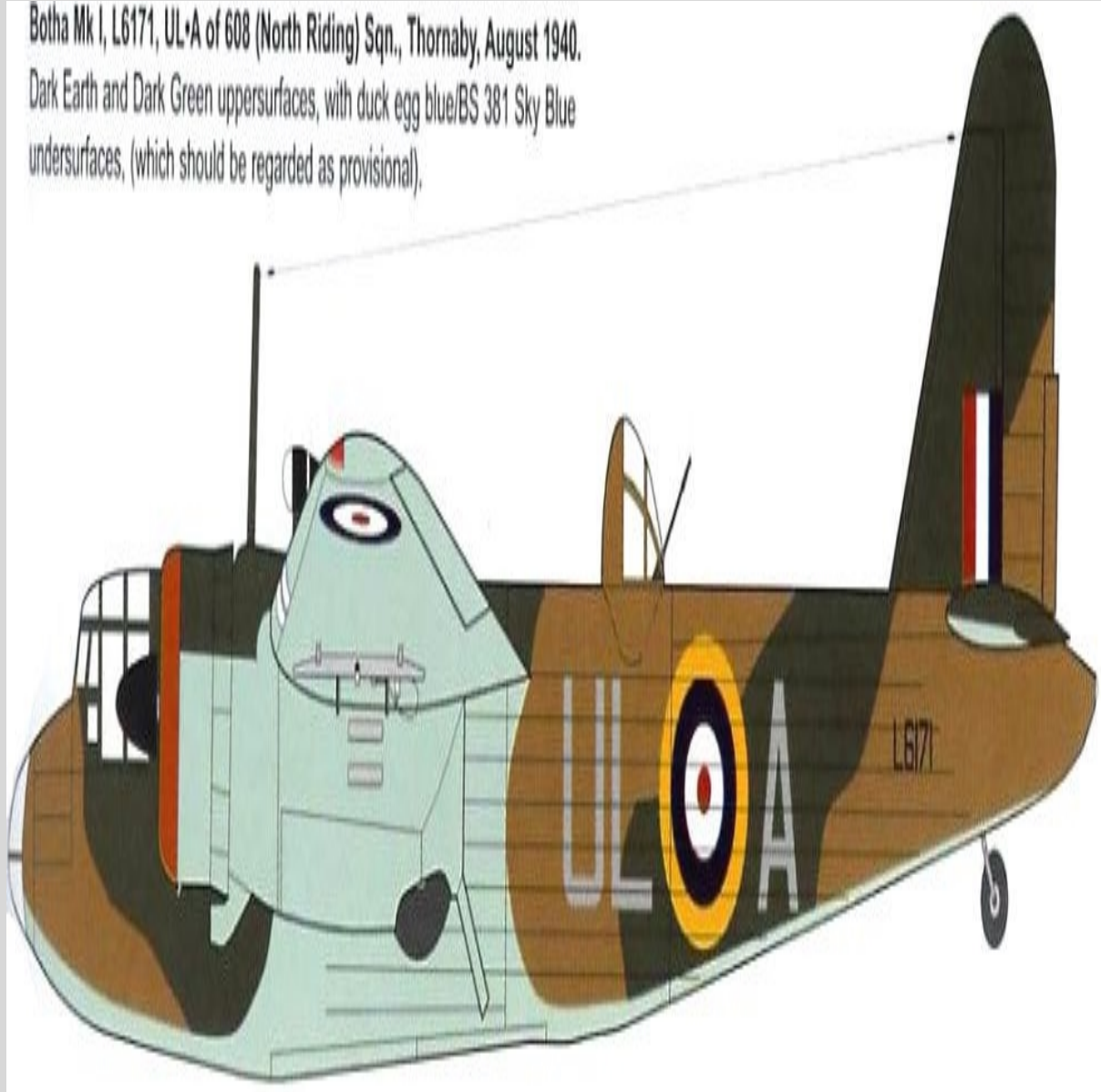
Rayon action= 2044 km



DIMENSIONS

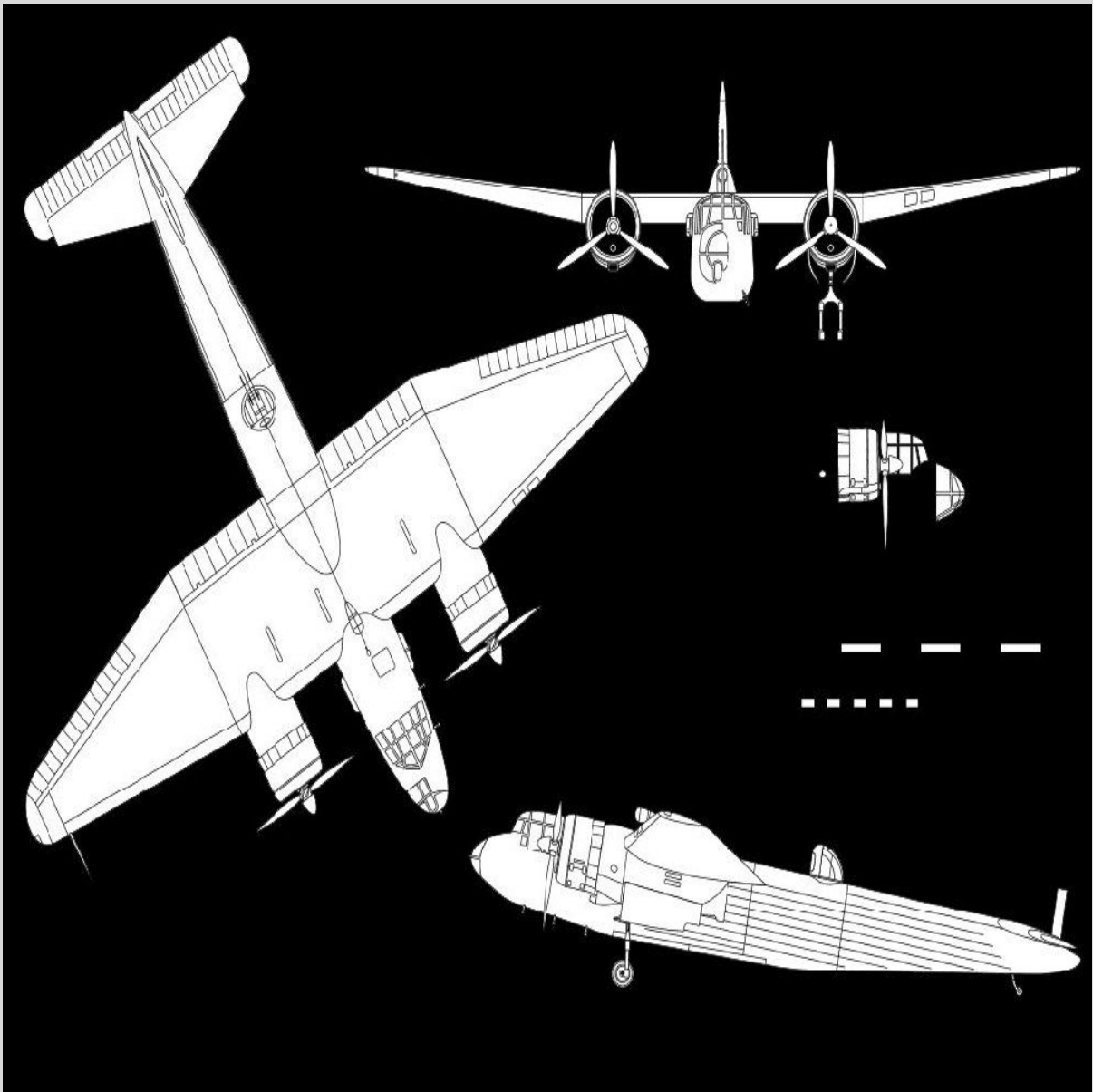
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,0 m	15,60 m	4,45 m	48,10 m ²

Botha Mk I, L6171, UL-A of 608 (North Riding Sqn., Thornaby, August 1940.
Dark Earth and Dark Green uppersurfaces, with duck egg blue/BS 381 Sky Blue
undersurfaces, (which should be regarded as provisional),



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5365 kg	0 kg	8370 kg




HISTOIRE

Les spécifications M.15/35 émises par l'Air Ministry concernant un appareil bimoteur triplace de bombardement et de reconnaissance capable de transporter une torpille intéressèrent les firmes Blackburn et Bristol, qui élaborèrent chacune des projets dans ce sens. Les deux sociétés envisagèrent un moment d'adopter des moteurs Bristol Perseus de 850 ch (634 kW), mais des modifications survenues dans le cahier des charges portèrent à quatre le nombre des membres de l'équipage. Il en résulta de nouvelles spécifications (10/36), qui débouchèrent sur le Blackburn B-26 Botha pour Blackburn, et sur le Blackburn B-26 Beaufort pour Bristol. A la suite d'un accroissement de la masse totale, dû à diverses transformations, le Beaufort reçut des moteurs en étoile Bristol Taurus de 1 130 ch (843 kW), très difficiles à obtenir à ce moment-là. De son côté, le prototype de Blackburn continua à utiliser des Bristol Perseus X de 880 ch (656 kW) qui équipèrent toute la présérie des Blackburn B-26 Botha. Des commandes portant sur quatre cent quarante-deux avions furent passées en 1936, le premier exemplaire de série volant à Brough le 28 décembre 1938. Les essais menés au centre expérimental de Martlesham Heath révélèrent cependant la nécessité d'accroître la surface des empennages et de monter des gouvernes de profondeur équilibrées par des masselottes extérieures de façon à augmenter l'efficacité des commandes. D'autres expérimentations effectuées au centre de développement des torpilles de Gosport débutèrent en 1939, des chaînes de montage étant entre-temps établies à Brough et Dumbarton. Le premier Botha livré à la Royal Air Force, à Kemble, le 12 décembre 1939, fut en fait le troisième appareil à quitter des chaînes de Dumbarton. Le nombre considérable d'accidents, souvent inexplicables, qui eurent lieu, tout au long du premier semestre de 1940 provoqua de violentes critiques à l'encontre du Botha, dont on critiqua avant tout la sous-motorisation. Bristol, s'efforçant de tirer un peu plus de puissance de son moteur Perseus, en tira la version Perseus XA, qui développait 930 ch (694 kW) et présentait diverses petites améliorations. Les défauts du Botha et son incapacité à prendre part à des missions opérationnelles incitèrent les responsables à l'affecter à l'entraînement. Pourtant là aussi, et sans que cela soit surprenant, l'appareil de Blackburn continua à subir des accidents. Devant ce nouvel échec et pour éviter de plus graves problèmes, la RAF décida, à la fin de 1942, d'expédier les cellules à bout de potentiel, dans des centres de mécaniciens .

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/angleter/angleter.htm 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/angleter/botha_1.htm 