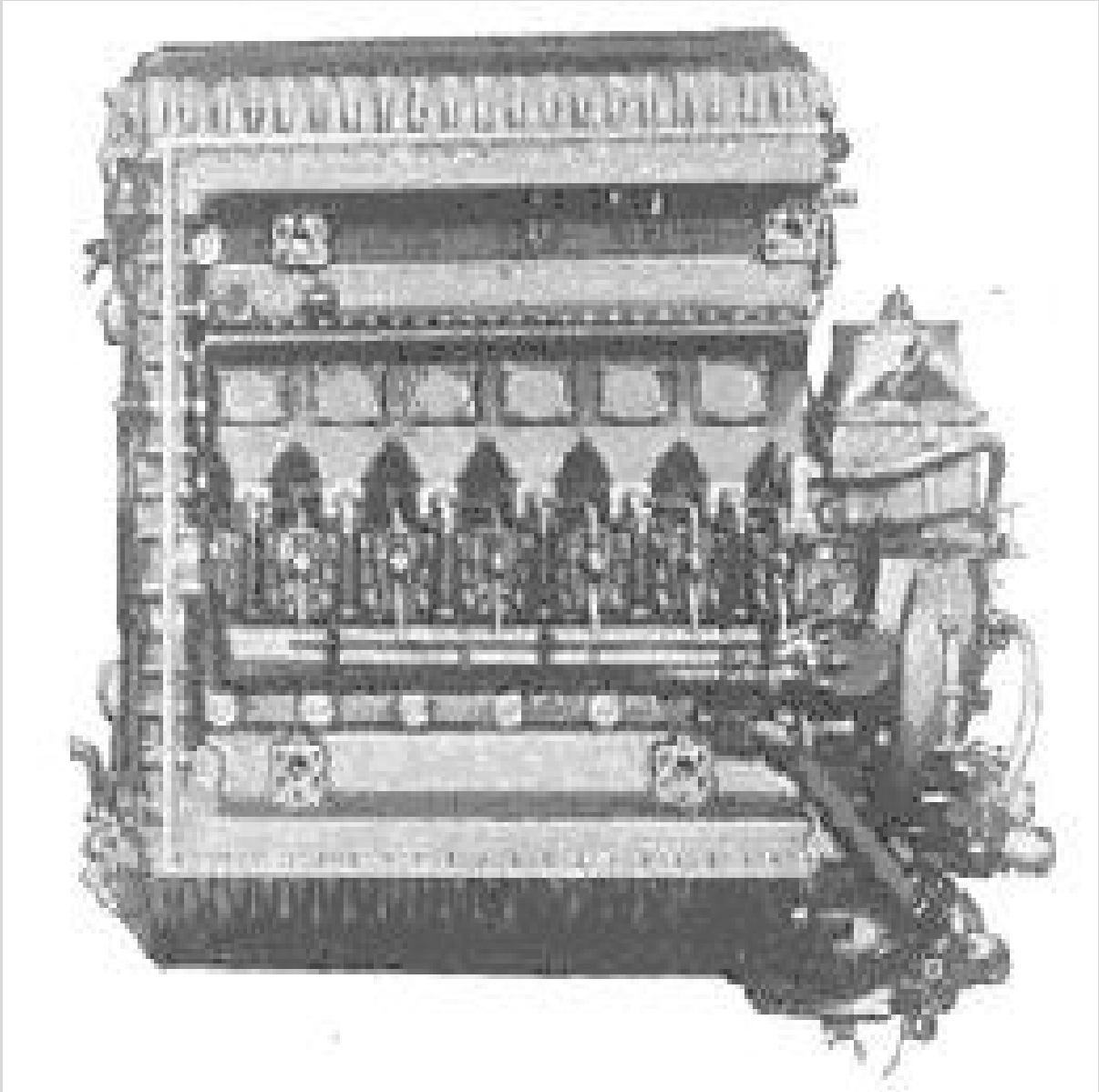


Nom de l'avion : Dornier Do 26 A Seeadler

Type d'avion : Hydravion postal ou de patrouille cotière quadrimoteur

MOTORISATION

Junkers Jumo 205 Diesel



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

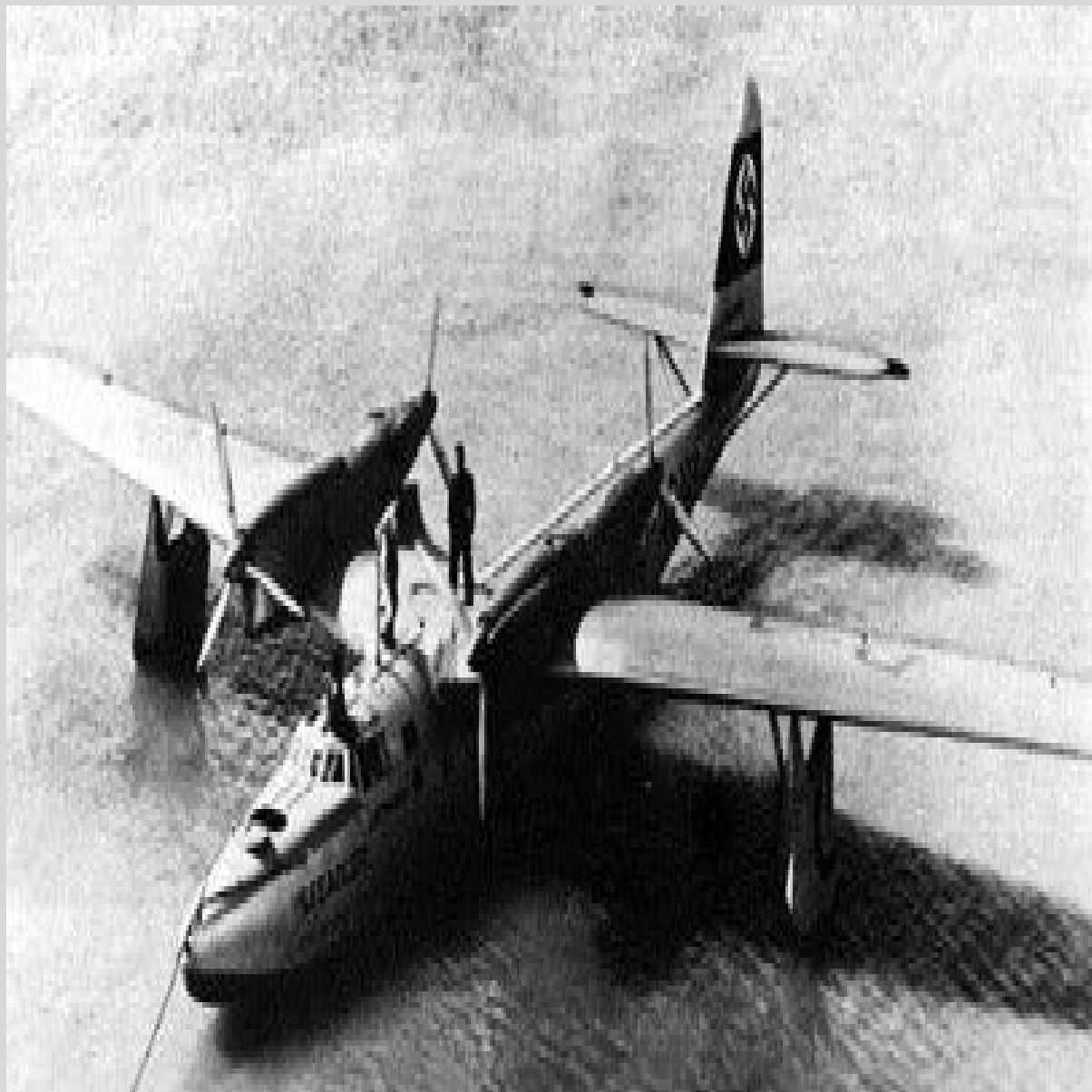
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 335 km/h

Vitesse croisière= 265 km/h sur longue distance - maxi: 310 km/h - palier:125 km/h

Plafond pratique= 4800 m

Rayon action= maxi : 9000 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
30,0 m	24,60 m	6,85 m	120,0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
10700 kg	0 kg	20000 kg

HISTOIRE

C'était un hydravion à coque entièrement métallique construit par la société Dornier dans les années 1930. Cet avion était prévu pour assurer les liaisons transatlantiques et devait transporter une charge utile de 500 kg entre Lisbonne et New York avec un équipage de 4 personnes. Il était équipé de flotteurs-stabilisateurs entièrement rétractables dans la voilure. La motorisation consistait en quatre moteurs installés en deux paires de configuration push-pull (deux hélices tractrices et deux propulsives) métalliques tripales. Les deux moteurs arrière pouvaient être relevés de 10° lors du décollage pour que le disque de rotation des hélices soit en dehors de la gerbe d'embruns soulevée au décollage. En 1937 la Lufthansa commanda trois Dornier Do 26 adaptés pour le décollage lancé par catapulte à partir de navires d'avitaillement et le premier fit son premier vol le 21 mai 1938. Peu avant la Seconde Guerre mondiale, deux exemplaires furent terminés et remis à la Lufthansa. Ils étaient baptisés Dornier Do 26 A (Dornier Do 26 V-1 Seeadler, aigle de mer, et Dornier Do 26 V-2 Seefalke, "faucon de mer", nom créé de toutes pièces : animal sans existence ornithologique). Suite à l'opposition des États-Unis, ils ne purent voler directement sur la ligne prévue mais faisaient le détour par l'océan Atlantique sud en reliant Bathurst (Afrique du Sud) à Natal au Brésil en 1939 pour acheminer le courrier postal. Le troisième appareil (Dornier Do 26 V-3 "Seemöwe", mouette, Dornier Do 26 B) volait aussi juste avant la guerre mais ne fut plus mis en service actif dans la Lufthansa. Trois autres Dornier Do 26 (baptisés Dornier Do 26 D) furent réalisés pour la Luftwaffe et les autres furent modifiés en conséquence. Son armement consistait en un canon automatique de 20/20 mm et de trois mitrailleuses de 7,92 mm. À partir d'avril 1940, les Dornier Do 26 prirent part à la campagne de Norvège (Opération Weserübung) pour assurer le transport de matériels, de troupes et de blessés. Trois d'entre eux furent détruits le 9 et le 28 mai 1940. L'appareil Dornier Do 26 V-5 fut aussi détruit mais le devenir des Dornier Do 26 V-4 et Dornier Do 26 V-6 qui étaient encore affectés à la base de Travemünde en 1944 n'a jamais été élucidé. Le Dornier Do 26 fut extrapolé du Dornier Do 18 en réponse à une demande de la compagnie aérienne transport allemande Lufthansa portant sur un appareil postal transatlantique capable d'embarquer 500 kg de courrier et quatre membres d'équipage entre Lisbonne et New York. Le Dornier Do 26 se présenta sous la forme d'un appareil entièrement métallique extrêmement bien profilé et à voilure cantilever en aile de mouette contrairement aux ailes parasol de ses prédécesseurs chez Dornier. Ses quatre moteurs Junkers Jumo 205 Diesel formaient deux paires en tandem, les arbres et les hélices des deux moteurs arrière pouvant se relever de 10 degrés pour éloigner les hélices des embruns. Des flotteurs rétractables placés à peu près au milieu de chaque aile concouraient à la bonne aérodynamique de l'appareil en vol. Le premier prototype vola le 21 mai 1938 en réponse à une commande de trois appareils passée en 1937 par la Deutsche Lufthansa. Les deux premiers appareils exploités par la Lufthansa avant la guerre effectuèrent environ 18 traversées de l'Atlantique Sud, mais ne volèrent jamais sur l'Atlantique Nord. Le troisième appareil servit de prototype pour une version destinée au transport de passagers et trois autres Dornier Do 2 furent commandés sous cette forme. Au déclenchement de la guerre en 1939, les six hydravions furent réquisitionnés par la Luftwaffe et aucun autre appareil ne sera construit . Ces appareils effectuèrent principalement des missions de

reconnaissance et de patrouille côtière pour le compte de la Luftwaffe et certains, sinon tous, furent pourvus d'un armement défensif composé de 3 mitrailleuses de 7,92 mm et/ou d'un canon de 20 mm . Parfois désignés Dornier Do 26 D, ils servirent à transporter des commandos en 1940 lors de l'invasion de la Norvège où deux autres appareils furent abattus . Par la suite, le manque de rechanges rendit inutilisables les Dornier Do 26 survivants .

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/allelemn/allelemn.htm



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

orange.fr/allelemn/do26a.htm

