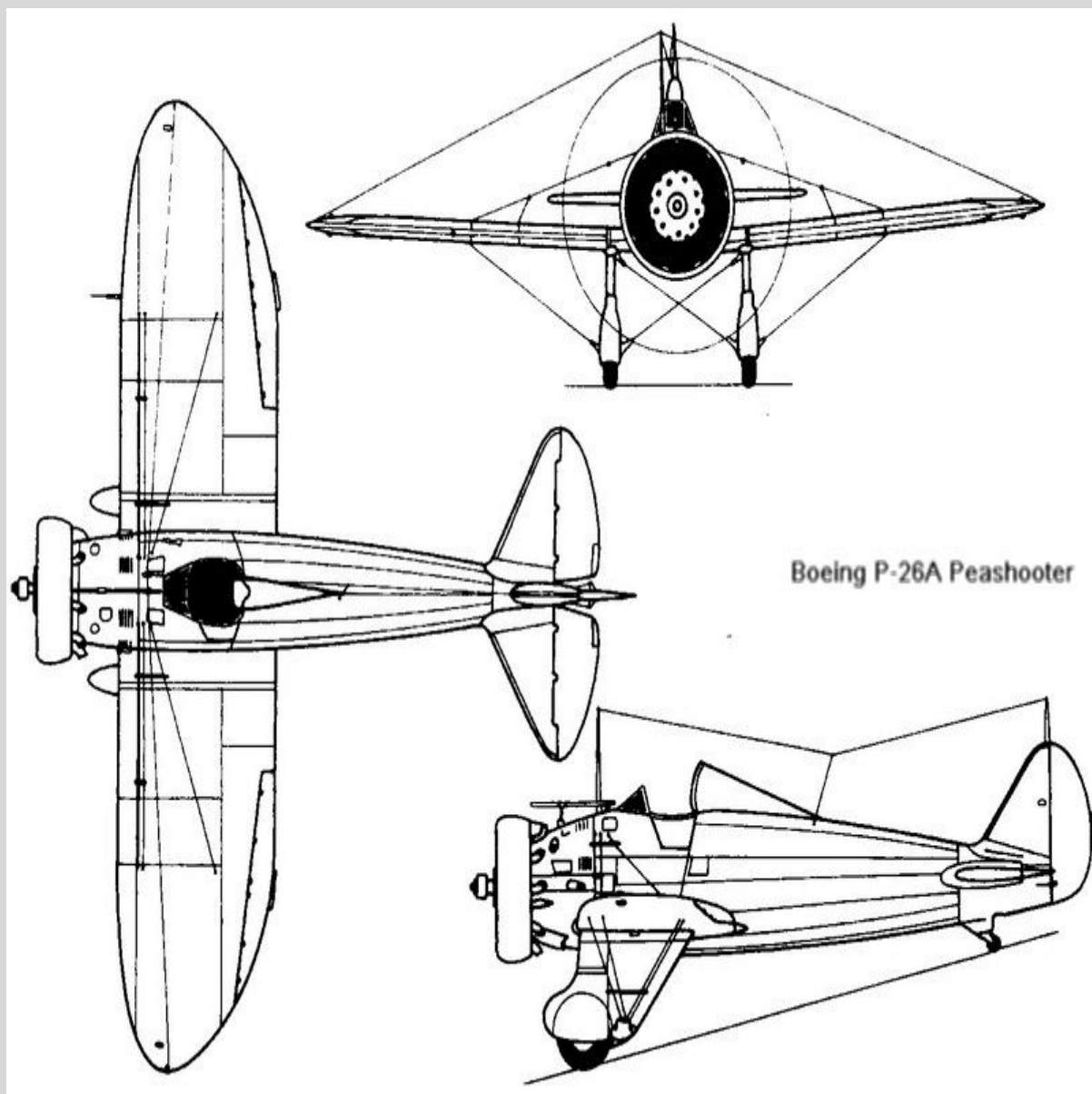


Nom de l'avion : Boeing P-26A Peashooter

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

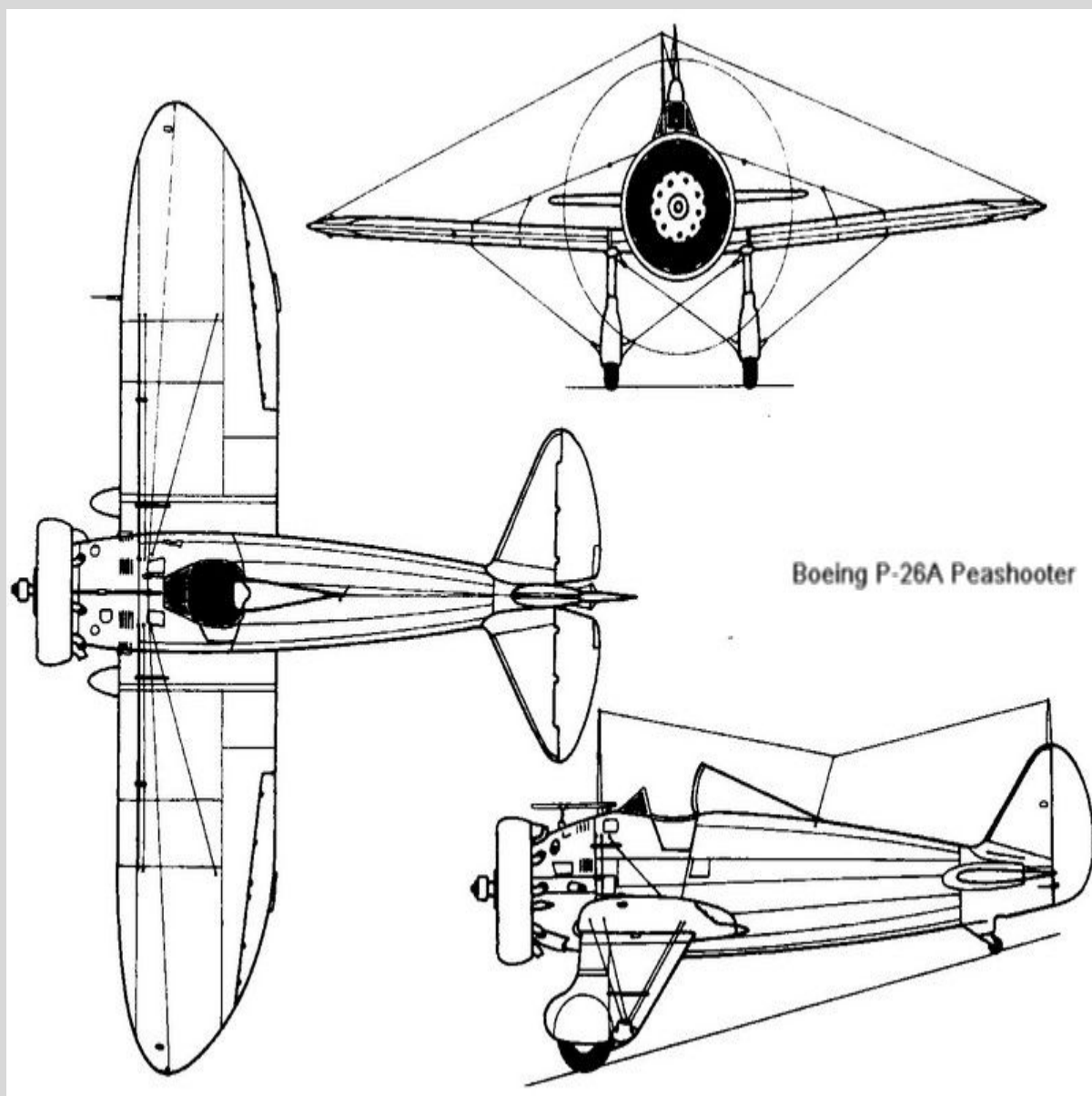


# **MOTORISATION**

**Pratt & Whitney R-1340-27**

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

2 mitrailleuses

90 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 375 km/h à 2285 m

Plafond pratique= maxi: 8350 m

Rayon action= 1020 km



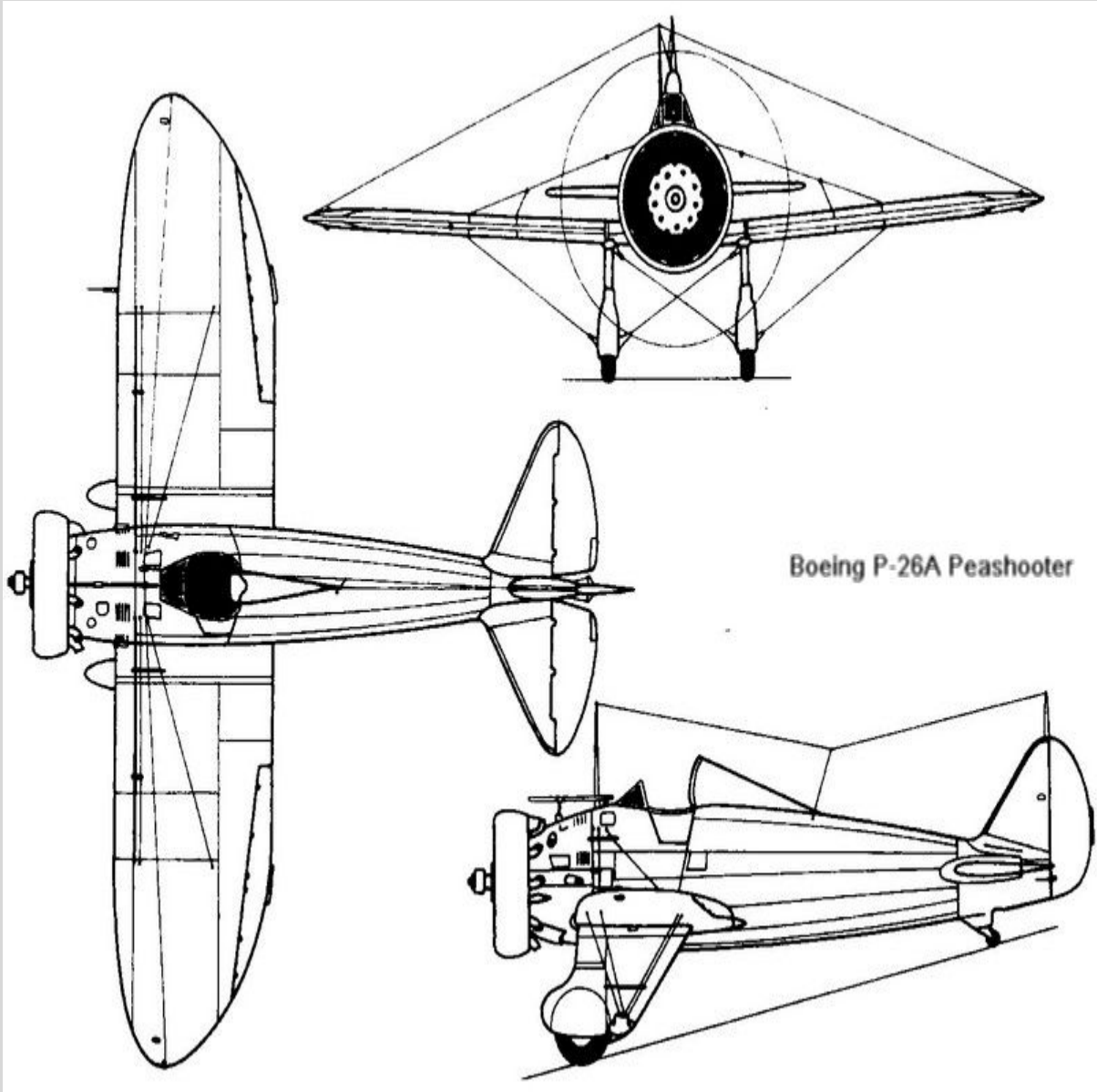
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,50 m	7,20 m	3,05 m	13,90 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	1360 kg	0 kg



Boeing P-26A Peashooter



## HISTOIRE

En 1929, la Boeing Airplane Company présentait un appareil très innovant pour l'époque, le Model 200 Monomail. Cet appareil était doté de caractéristiques très modernes : il s'agissait d'un monoplan à aile basse, très aérodynamique et de construction entièrement métallique, pourvu d'un train d'atterrissage semi-rétractable et d'un revêtement travaillant. Cet avion était conçu pour servir au transport de courrier, une activité très développée et lucrative à cette époque aux Etats-Unis. Ces solutions techniques ne furent pas retenues par l'US Army Air Corps (U.S.A.A.C), qui se méfiait des innovations. Toutefois, Boeing continua de travailler sur ces solutions et en septembre 1931, l'entreprise réalisa sur ses fonds propres un chasseur reprenant une partie d'entre elles, le Model 248. Le 248 rejoignait le bombardier Y1B-9 destiné à l'U.S.A.A.C ou encore l'avion de ligne Model 247. Il reçut le numéro de code XP-936. Trois prototypes furent construits, le premier réalisant son premier vol le 20 mars 1932, grâce l'appui financier de l'U.S.A.A.C, à qui était destiné le projet. Bientôt désigné P-26, l'appareil fut commandé, en janvier 1933, à hauteur de 111 exemplaires. Les avions commandés reçurent la désignation Boeing P-26A (Model 266). La commande fut ensuite portée à 136 appareils. Le Boeing P-26 était un petit appareil, typique des productions de la période. Il constituait un type intermédiaire, combinant des caractéristiques modernes (voilure monoplane, structure entièrement métallique) et des traits issus des appareils de la Grande Guerre. Ainsi, le Boeing P-26 était muni d'ailes à raidisseurs et d'un cockpit ouvert, pourvu d'une très petite verrière à l'avant. De plus, des haubans reliaient la voilure au fuselage, ce qui nuisait à l'aérodynamique de l'appareil. Enfin, le P-26 conservait un train d'atterrissage fixe (deux jambes avant, et roulette de queue arrière), mais partiellement carénée. Boeing choisit de motoriser son nouveau chasseur avec un unique Pratt & Whitney Wasp en étoile, d'une puissance de 600 ch, et actionnant une hélice bipale. Ce moteur octroyait au P-26 une excellente vitesse de pointe pour son temps. Cependant, son aspect massif pouvait gêner la visibilité avant du pilote, et causait parfois des difficultés au moment des phases de décollage et d'atterrissage. L'armement était limité à deux mitrailleuses Browning de calibre 7,62 mm : il semble que les unités américaines modifièrent parfois celui-ci, en remplaçant l'une des deux par une arme de calibre 12,7 mm. Une charge de bombes d'environ 100 kg pouvait aussi être emportée sous la voilure. Les Boeing P-26 arrivèrent en escadrilles à partir de décembre 1933 et furent déclarés opérationnels l'année suivante. Ils faisaient partie alors des premiers monoplans de chasse opérationnels au monde. Leur silhouette particulière, la présence d'un collimateur tubulaire à l'avant du cockpit et l'application des peintures très colorées alors en vigueur dans l'aviation américaine, lui firent donner le surnom de Peashooter (sarbacane ou lance-boulettes). Cependant, les pilotes américains relevèrent plusieurs défauts sur leur nouveau chasseur. La vitesse d'atterrissage du Peashooter était très élevée, ce qui conduisit l'U.S.A.A.C à le juger dangereux sur les terrains herbeux. De plus, il avait tendance à se retourner dès qu'il rencontrait une bosse. Il fallut en urgence modifier le fuselage en installant un plus grand appui-tête à l'arrière de la place du pilote, ce qui formait un arceau protecteur et accroissait la protection du pilote. Enfin, le Boeing P-26 se révéla assez délicat à piloter. Plusieurs équipages furent surpris par de brusques décrochages. On tenta de remédier à ces problèmes en adaptant des volets d'atterrissage mais le P-26 pâtit durant toute sa carrière de l'insuffisance de ses surfaces de dérives. Ces défauts n'empêchèrent pas l'U.S.A.A.C. de le conserver en première ligne pendant plusieurs années, jusqu'en 1938. A cette date, les appareils survivants furent progressivement remplacés par le Seversky P-35 et le Curtiss P-36 Hawk. Ils furent alors affectés à la défense des cieux du Panama et des îles Hawaïi, dans des unités de seconde ligne. Sur les 25 derniers appareils de série, deux furent équipés d'un moteur en étoile Wasp à injection, passant ainsi au standard Boeing P-26B. Les autres reçurent le même moteur avec un

système d'injection, et devinrent le Boeing P-26C . Une version d'exportation, le Model 281, équipé de volets d'intrados (dont certains appareils américains furent aussi dotés), fut livrée à la Chine, qui aligna 11 Boeing P-26, engagés par la suite contre les forces japonaises . Un unique appareil fut envoyé en Espagne . Durant la guerre, les Boeing P-26 affrontèrent les forces japonaises aux Philippines, une trentaine d'appareils ayant été cédés aux forces aériennes philippines . Beaucoup furent détruits au sol, les autres n'ayant que peu de succès face aux appareils nippons . On relava cependant plusieurs victoires aériennes, essentiellement contre des bombardiers . En Chine, les Boeing P-26 servirent à la défense de l'espace aérien chinois, contre les raids de l'aéronavale japonaise . Plusieurs combats eurent ainsi lieu contre des Mitsubishi A5M et des bombardiers à long rayon d'action, durant les années 1937-1938 . Le dernier appareil américain fut déclassé en 1942 . Les sept appareils livrés au Guatemala en 1942-1943 restèrent en service longtemps après la Seconde Guerre Mondiale, jusqu'en 1957, en tant que chasseurs puis comme appareils d'entraînement . La production s'échelonna de 1932 à 1936 . Elle porta sur environ 150 exemplaires .

## 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/p\\_26a.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/p_26a.htm)

