

**Nom de l'avion : Boeing P-26C 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 Browning 1919 de 7,7 mm

90 kg de bombes

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 380 km/h à 1830 m

Vitesse ascension= 220 m/min

Plafond pratique= maxi: 8230 m

Rayon action= 1020 km

## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,5 m	7,25 m	3,05 m	13,90 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
995 kg	1395 kg	1525 kg

## HISTOIRE

Le projet Boeing Model 248 débuta en septembre 1931, la firme Boeing concevant le prototype et l'USAAC fournissant le moteur et les instruments. Le concept de ce nouveau chasseur

monoplan à ailes basses comprenait un cockpit ouvert, un train atterrissage fixe, ainsi que des ailes soutenues avec des haubans. Le prototype effectua son premier vol le 20 mars 1932. Le plus gros problème de l'appareil était sa très grande vitesse d'atterrissage qui causa de nombreux accidents. Pour remédier à cela, des volets de courbure furent installés pour réduire la vitesse dans cette phase critique. L'US Army Corps commanda par la suite 3 unités qui furent désignés XP-936. Le pilotage du Boeing XP-936 durant les phases de roulage se révéla aussi complexe. En raison d'un nez assez court, l'appareil avait tendance à partir en culbute vers l'avant pour finir sur le dos. Comme les prototypes avec leur poste de pilotage ouvert n'étaient pas équipés d'un appui-tête renforcé, les pilotes n'avaient donc aucune protection dans ces cas là. Pour cela, les modèles de production (désignés P-26A) furent tous pourvus d'un appui-tête haut et blindé. 111 exemplaires de ce type furent livrés à l'USAAC de janvier à juin 1934. Deux exemplaires, désignés P-26B, furent par la suite équipés d'un moteur Pratt & Whitney R-1340-33 à injection directe. Ils furent suivis de 23 P-26C équipés du moteur R-1340-33 mais avec un carburateur et un système d'alimentation modifié. En 1936, Les forces aériennes républicaines espagnole (Fuerzas Aéreas de la República Española) et chinoise (Zhonghuá Mínguó Kongjun) commandèrent respectivement 1 et 11 appareils désignés Model 281. Il s'agissait d'une version de P-26C destinés à l'export. Le surnom Peashooter (« Sarbacane » en anglais) fut affectueusement donné au P-26 par ses pilotes américains en raison de son viseur externe. Bien qu'il fût facile à piloter, son concept de chasseur à poste ouvert, avec train fixe et ailes à hauban fut rapidement anachronique dans un temps où les progrès de l'aviation avançaient à grands pas. Le Curtiss P-36 Hawk américain, le Messerschmitt Bf 109 allemand et le Hawker Hurricane anglais, qui avaient tous un train escamotable, un cockpit fermé et des ailes monocoques, prirent leur envol en 1935, à peine 3 ans après le P-26. Cependant, celui-ci resta en service actif au sein de l'US Army jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Les dotations de P-26 aux escadrons de chasse (pursuit squadron) de l'USAAC se poursuivirent de décembre 1933 à 1936, année de fin de production de l'appareil avec la version P-26C. Finalement, 22 escadrons volèrent avec le Boeing P-26, le pic de service étant de 6 escadrons en 1936. Le Peashooter resta le chasseur de première ligne de l'USAAC jusqu'en 1938, avant d'être progressivement remplacé par des Seversky P-35 et Curtiss P-36. Un total de 20 P-26 furent perdus en opération dans des accidents entre 1934 et le début de la Seconde Guerre mondiale, dont uniquement 5 avant 1940.

## 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\\_26c.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/p_26c.htm)

