

**Nom de l'avion : Short G S.26**

Type d'avion : Hydravion de recherche maritime quadrimoteur de 7/8 hommes d'équipage

## **MOTORISATION**

**Bristol Hercules IV**

**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**

3 tourelles Boulton Paul Type A contenant chacune 4 mitrailleuses Browning de 7,7 mm avec 600 cpm

905 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 335 km/h à 1675 m

Vitesse croisière= maxi à 2285 m: 290 km/h

Rayon action= 5150 km à 260 km/h



## DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire       |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 40,95 m   | 31,45 m  | 11,45 m | 220,0 m <sup>2</sup> |



## MASSES

| Vide     | Charge   | Maximale |
|----------|----------|----------|
| 17100 kg | 33790 kg | 0 kg     |

## HISTOIRE

Le grand succès commercial des Short S.23 Empire Boats et l'expérience considérable acquise par leur réalisation poussèrent la Short à orienter la production des grands hydravions vers le domaine militaire. Le Short S.25 Sunderland, qui vola en tant que prototype le 16 octobre 1937, fut le premier de la longue série des 714 exemplaires qui allaient servir pendant la guerre et demeurer en service pendant vingt et un ans. Ceux-ci furent les derniers hydravions employés par la Royal Air Force. Mais, bien qu'engagée au maximum dans cette production militaire. Le

Short G S.26 trouva le moyen de réaliser en 1938 un avion civil, successeur des Short S.22 destiné à la flotte de la Imperial Airways. Il s'agissait du Short G S.26 qui, quoique construit en trois exemplaires seulement, développa une intense activité au cours du conflit et dans les années qui suivirent immédiatement. Le seul S.26 à avoir survécu à la guerre, baptisé Golden Hind et immatriculé G-AFCI, coula au cours d'une tempête au mois de mai 1954. Avec lui, disparut le dernier hydravion des années trente. Le Short G S.26 commença en 1938 le projet qui allait donner naissance aux Short G S.26, à la demande de la Imperial Airways, laquelle voulait un avion capable d'assurer le transport rapide, sans escale, de passagers et de marchandises, au-delà de l'Atlantique. Trois exemplaires furent commandés et, en se fondant sur les projets immédiatement antérieurs, la firme les réalisa dans des délais assez brefs. Le premier Short G S.26 "le Golden Hind" vola en juin 1939 et apparut comme une évolution directe du Short S.23. Même s'il présentait le même aspect général que son prédécesseur, l'avion était sensiblement plus grand et plus lourd. Les quatre moteurs Bristol Hercules IV de 1380 cv chacun lui assuraient une vitesse de croisière de 290 kilomètres à l'heure et, pourvu de la réserve normale en carburant, une autonomie supérieure aux 5 000 kilomètres. Au Golden Hind - livré à la Imperial Airways le 24 septembre 1939 - firent suite le Golden Fleece (immatriculé G-AFCJ) et le Golden Hom (immatriculé G-AFCK); les trois appareils donnèrent naissance à la "G Class". Mais l'éclatement des hostilités interrompit brusquement les projets de transport commercial au-delà de l'Atlantique. Le 2 juillet 1940, les trois machines furent affectées à la Royal Air Force, qui les adapta à l'emploi d'avions de reconnaissance maritime à long rayon d'action. La guerre fit aussitôt une victime parmi les Short G S.26: le 20 juin 1941, le Golden Fleece fut détruit dans un amerrissage forcé au large du cap du Finistère. Toutefois, à la fin de l'année, les deux Short G S.26 restants furent cédés à la BOAC qui, après les avoir réadaptés au transport de passagers, les mit en service sur la route Poole Lisbonne-Accra-Lagos, de la Grande-Bretagne au Nigeria, à partir du 18 juillet 1942. Au cours de ces vols, les Short G S.26 transportaient, en principe, essentiellement des passagers bénéficiant d'une priorité absolue, ainsi que le courrier diplomatique mais, très souvent en particulier au cours du dernier tronçon du voyage de retour, entre l'Espagne et la Grande-Bretagne, des dizaines et des dizaines de réfugiés, politiques ou non. Le 9 janvier 1943, à Lisbonne, le Golden Hom s'écrasa, suite à un incendie dans les moteurs et se détruisit. Le dernier Short G S.26, le Golden Hind, revola pendant un certain temps sur les routes intérieures de la Grande-Bretagne et ensuite, du 24 septembre 1944 au 30 août 1945, opéra sur une longue liaison entre l'Afrique et l'Inde, de Mombasa à Ceylan. A la fin du conflit, après le remplacement des moteurs et l'élimination du support qui avait allongé la tourelle de queue, le Golden Hind fut employé entre Poole et Le Caire, du 30 septembre 1946 au 21 septembre 1947, il s'agissait là des derniers services rendus par l'appareil sous les emblèmes de la BOAC. Après avoir été vendu à des particuliers, le dernier Short G S. 26 demeura amarré et ne vola plus. Une tempête le détruisit.

## 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](http://orange.fr/angleter/angleter.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/s\\_26.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/s_26.htm)

