

HB-RAI

TYPE	Dewoitine	MODELE	D.26
ANNEE DE CONSTRUCTION	1931	CONSTRUCTEUR	Ateliers Fédéraux de Construction (K+W)
AFFECTATION	Entraînement au tir et au vol en escadrille		Thoune, Suisse
EQUIPAGE	1		



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

GENRE DE CONSTRUCTION	Monoplan parasol à contrefiche, construction en métal léger, voilure et gouvernes entoïlées		
DIMENSIONS	ENVERGURE	10,30 m	
	LONGUEUR	6,72 m	
	HAUTEUR	2,78 m	
POIDS MAXI AU DECOLLAGE	1400 kg		
MOTOPROPULSEUR	1 Hispano-Suiza 9Qa de 350 CV construit sous licence Wright 9 cylindres en étoile, cylindrée de 16 litres		

PERFORMANCES

VITESSE HORIZONTALE MAXI	240 km/h
PLAFOND PRATIQUE	7'500 m
AUTONOMIE	500 km

HISTORIQUE / ANECDOTES

Fabriqué à 11 exemplaires sur la demande du Service technique militaire comme avion d'entraînement à la chasse et au combat aérien, il servit dans l'armée Suisse de 1931 à 1948. Dès 1948, ils furent cédés à diverses sections de l'Aéro-Club de Suisse pour le remorquage des planeurs. Ils rendirent d'excellents services jusque dans les années 60.

Suite à des déboires économiques en France, Emile Dewoitine fut engagé par les Troupes d'Aviation suisses pour construire aux Ateliers fédéraux de construction de Thoune des Dewoitine D.27. Ceux-ci furent les premiers avions suisses entièrement métalliques. Seule la poignée du manche à balais était en bois.

Il s'avèrera que la gestion du moteur Hispano-Suiza 500 CV du chasseur D.27 posait des problèmes aux pilotes sortant des biplans moins performants. En effet, ce moteur nécessitait de gérer l'avance à l'allumage et le mélange air-essence pour chaque altitude et puissance. Allié avec un centre de gravité élevé et un train étroit, l'avion était «trapu» à voler.

Les 11 dernières cellules du D.27 furent modifiées pour y adapter un moteur en étoile plus léger, moins puissant, ce qui rendait le tout plus facile à piloter. Il s'agissait du D.27WR rapidement rebaptisé D.26. Le moteur Hispano-Suiza est une version produite sous licence du Wright J-6-9, plus connu sous sa désignation Wright R-975 Whirlwind. Ce dernier fut produit à 60'000 exemplaires. En plus des avions, ces moteurs équipaient les chars américains Lee et Sherman pendant la Seconde Guerre mondiale. Malheureusement, les pièces Wright ne sont pas compatibles

Notre aéronef a tracté les planeurs de la section genevoise de l'Aéroclub de Suisse pendant des décennies. Un de ses pilotes constatant que l'avion allait disparaître proposa de l'acquérir, sans succès. Un jour qu'il repassait à Cointrin et ne voyant plus la machine, il apprit qu'il avait été vendu pour le métal. Eric Isaac le retrouva chez le ferrailleur en bon état et en fit l'acquisition. Il s'ensuivit une restauration qui passa entre autre par Gruyères et les mains expertes de M. Michel Devaud. M. Isaac fut malheureusement terrassé par la maladie en 1980, peu après avoir fait revoler son avion. L'AMPA put l'acquérir auprès de Mme Isaac au prix de revient. Il fut présenté au public jusqu'en 2005 dans de multiples meetings en Europe. Cette année-là, il fut décidé d'arrêter de vol l'avion à cause de l'usure de son moteur.

En 2011, après démontage complet, la restauration fut entreprise pour le faire revoler, tandis que le moteur fut une nouvelle fois confié aux compétences de Michel Devaud, ce dernier ayant plus de 80 ans.

Le RAI reprit l'air juste à temps pour le meeting de Payerne de 2014, à la demande de M. Christophe Keckeis. L'entoilage des ailes prit un temps considérable, nécessitant entre autre plus de 9'000 points de couture !



Les ailes sont absolument superbes et d'une construction unique avec des nervures en tube alu cintrées.



Le fuselage de construction semi-monocoque correspond à ce qui se fait encore actuellement. Avec une cellule en tous points comparables, les avions d'entraînement D.26 pouvaient être rapidement convertis en chasseur D.27.



MARIE-DOMINIQUE SCHENK
AIR TO AIR PHOTOGRAPHY

