

CESSNA C-106 "LOADMASTER"

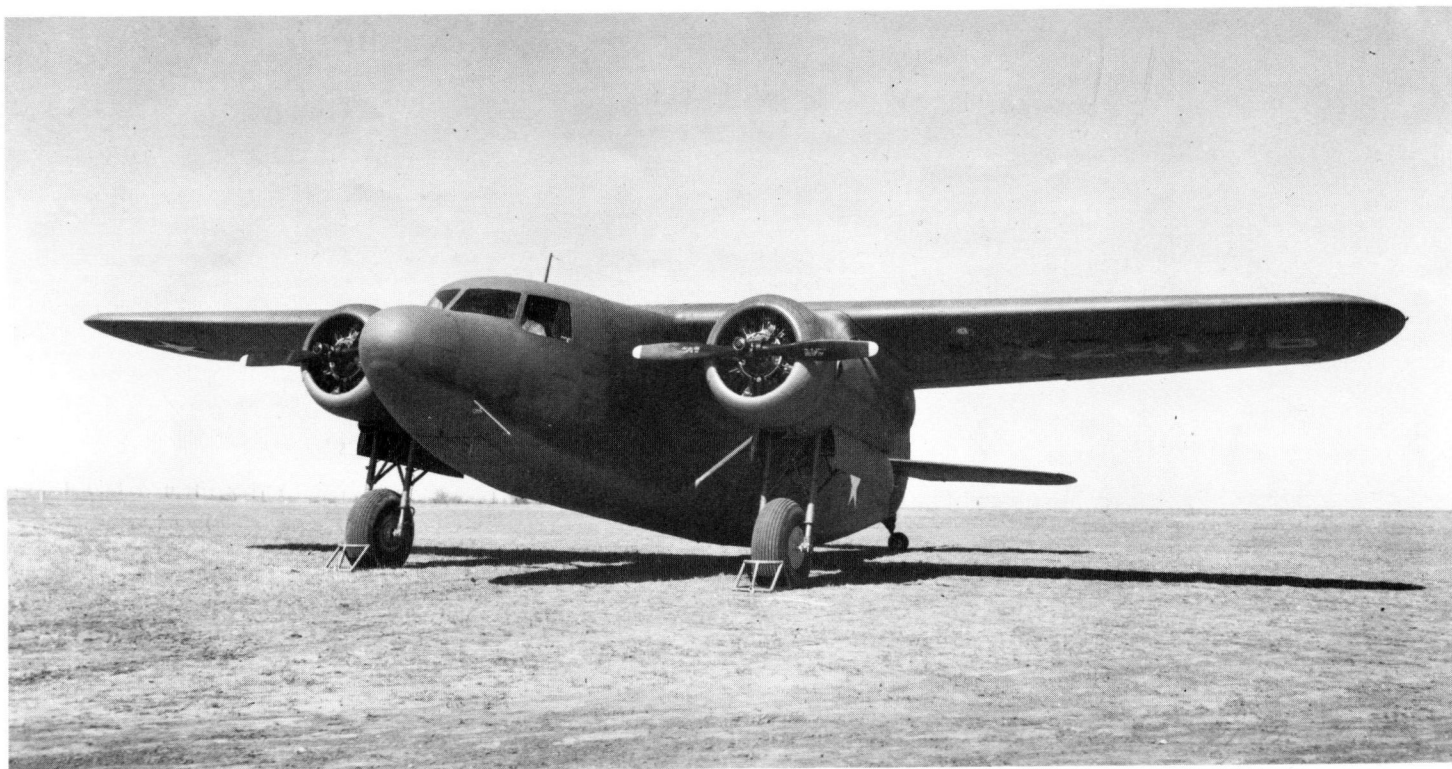
Certains de nos lecteurs vont être surpris d'apprendre que la Cessna Aircraft Company fut responsable de la création d'un avion-cargo, certes modeste, mais qui n'en fut pas moins conçu et construit en tant que tel. La célèbre firme américaine de Wichita (Kansas), connue mondialement pour ses multiples productions d'appareils légers civils et militaires et dont la société Reims-Aviation en France produit de nombreux modèles sous licence, s'attaqua donc à cette classe d'appareil, inhabituelle pour elle.

Revenons 32 ans en arrière, aux Etats-Unis, où de très nombreuses usines fonctionnent jour et nuit pour l'effort de guerre. La société Cessna n'échappe pas à cette frénésie industrielle et, à ses productions originales, s'ajoute la fabrication d'appareils sous licence et d'éléments divers en sous-traitance. Au cours de l'année 1942, cette firme a produit 750 planeurs militaires Waco CG-4A et, parallèlement à cette fabrication, le bureau d'études envisage plusieurs modèles d'avions afin de répondre aux programmes militaires quasi-permanents. C'est d'ailleurs pour répondre à l'un d'eux que Cessna entreprend la conception d'un avion-cargo de petit tonnage dont la caractéristique essentielle se polarise sur l'emploi de matériaux non-stratégiques, réservés à la fabrication d'avions dits de première ligne. C'est ainsi que va naître, sous responsabilité privée, le modèle P-260 « Loadmaster ». En effet, aucun contrat de développement n'est signé avec les autorités militaires qui ont, pour ce genre d'appareil, les yeux fixés sur les grands constructeurs, semble-t-il, mieux équipés et plus expérimentés.

Le Cessna P-260 « Loadmaster » sera donc conçu et fabriqué à fonds privés au cours du deuxième semestre de 1942. C'est un petit avion-cargo bimoteur à aile haute et train d'atterrissage escamo-

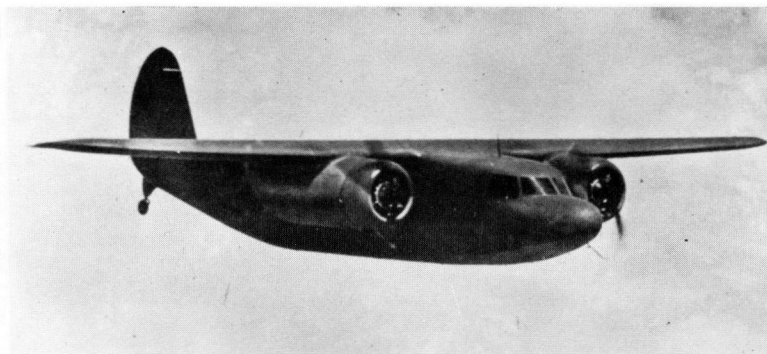
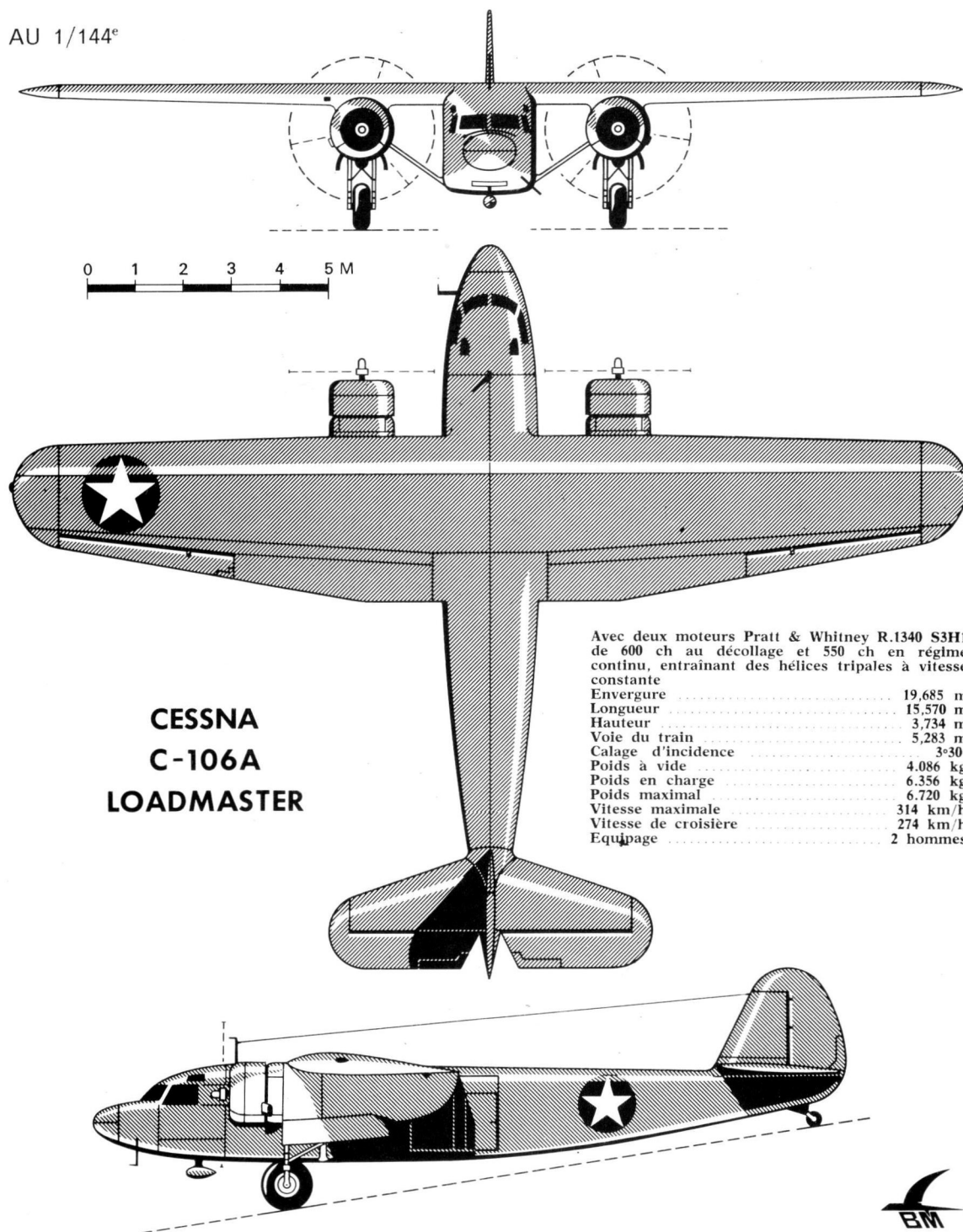
table. Le fuselage, de section pratiquement quadrangulaire, est construit en tubes d'acier soudés et recouvert de toile. Seuls, le compartiment du poste de pilotage et les nacelles des moteurs sont en alliage d'aluminium. Une large porte double s'ouvre sur le flanc gauche du fuselage, au droit du bord de fuite de l'aile. Celle-ci, construite entièrement en bois et sans dièdre, se compose d'une partie centrale rectangulaire jusqu'à l'axe des fuseaux moteurs, puis de deux panneaux trapézoïdaux à bords marginaux très arrondis. La voilure, implantée au sommet du fuselage, est soutenue par un mât oblique de chaque bord. Les empennages, également construits en bois, sont recouverts de contreplaqué et la roulette de queue, placée très en arrière, n'est pas escamotable.

Le train d'atterrissage principal se compose de deux pneumatiques de fort diamètre portés par une fourche, qui se rétracte électriquement vers l'arrière dans les fuseaux moteurs. Les deux moteurs choisis sont des Pratt & Whitney R.1340 S3H1 de 9 cylindres en étoile entraînant une hélice bipale à vitesse constante. C'est en janvier 1943 que le prototype P-260, immatriculation civile NX 24176, est prêt à accomplir son premier vol, vol qui s'effectue d'ailleurs dans de bonnes conditions. Après une assez courte période



Le premier prototype Cessna P-260 (C-106) « Loadmaster » tel qu'il fut présenté aux autorités de l'U.S.A.A.F. On remarquera l'adoption du camouflage classique « Olive Drab », ainsi que la présence simultanée de l'immatriculation civile et des insignes militaires.

PLAN AU 1/144°



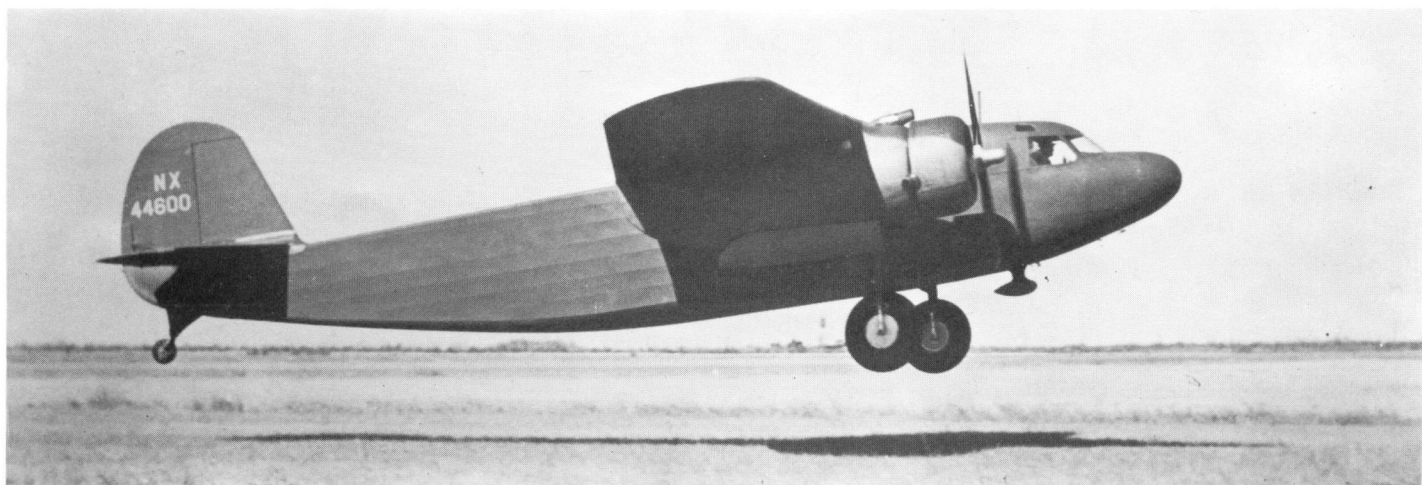
Le premier prototype du Cessna C-106 « Loadmaster » en vol. On note les hélices bipales, et l'absence d'antenne gonio et des petites fenêtres surmontant les glaces latérales du cockpit présentes sur le second prototype C-106 A (plan ci-dessus).

Surfaces supérieures : olive drab ; surfaces inférieures : gris très clair.

CESSNA C-106 "LOADMASTER"

Ci-dessous : assez peu modifié, le Cessna C-106A « Loadmaster » recevait des hélices tripales et des équipements militaires de navigation.

Au-dessous : avant d'être livré à l'armée, le Cessna C-106 A subit quelques modifications, notamment l'adjonction d'une nouvelle prise d'air au-dessus des capotages moteurs. Ce fut dans cette configuration que l'avion connut une carrière fort brève avant d'être démantelé.



de développement et d'essais en vol, le petit avion-cargo est présenté aux autorités de l'armée. La démonstration est tellement convaincante que celles-ci décident de demander certaines modifications en vue d'un contrat de commande. On envisage déjà l'appellation C-106 pour l'appareil, qui sera d'ailleurs prêté ultérieurement à l'U.S.A.A.F. Les modifications demandées par l'armée portent sur un dessin légèrement remanié du fuselage, le montage de réducteurs et d'hélices tripales à vitesse constante, ainsi que d'équipements spécifiquement militaires.

Le nouveau prototype, immatriculation civile NX 44600, est prêt au début du mois d'avril 1943 et le premier vol s'effectue le 9 avril à la satisfaction générale. L'U.S.A.A.F. commande alors 500 exemplaires C-106A conformes au prototype. C'est l'allégresse à Wichita, où l'on commence à envisager sérieusement la chaîne de fabrication, mais l'obtention des matériaux de construction est plus longue et plus difficile que prévu et la firme Cessna ne peut honorer les délais contractuels. Le retard pris est tel que l'armée fait savoir quelques semaines plus tard qu'elle se désintéresse de l'ap-

pareil, d'autant que l'augmentation du rythme de fabrication du Douglas C-47 répond désormais à ses besoins. Le contrat de commande est annulé peu après et c'est la consternation à Wichita.

Comme nous l'avons dit, le premier prototype volera quelques temps sous le statut de prêt à l'armée avec l'indicatif C-106, tandis que le second effectuera quelques rotations militaires avec l'appellation C-106A, mais l'un comme l'autre seront vite abandonnés et d'ailleurs démantelés peu de temps après. L'expérience était donc malheureuse, mais elle méritait d'être signalée. ● B.M.