Jean-Sébastien Seytre
Photos : Joris Picard & Textron Aviation

206 Stationair : grand tourisme ou pick-up. Un avion, deux missions

Avec ses 310 chevaux sous le capot et une cabine de six places modulable pour le transport de charges lourdes, le Cessna 206 est à l'aviation générale ce que les SUV sont à l'automobile. Plus de soixante ans après son premier vol, ce best-seller est toujours au catalogue de Textron Aviation. Retour sur un grand classique à la fois élégant et efficace.



Du Cessna 210 au 205… pour aboutir au 206

La deuxième moitié des années cinquante a été extrêmement dynamique chez Cessna. En particulier, la gamme des monomoteurs va être progressivement entièrement renouvelée. En effet, celle-ci est alors composée exclusivement de modèles à train classique, et la roulette de queue, qui rend parfois le roulage délicat, n'est alors plus à la mode. La concurrence propose déjà une version à train tricycle d'un de ses best-sellers, et Cessna n'a pas l'intention de se laisser devancer. Ainsi, entre 1955 et 1957, quatre nouveaux modèles font leur apparition : le biplace C150 se substitue aux C120 et 140 pour l'école et le loisir, tandis que les quadriplaces C170 et 180 sont remplacés par les 172 et le 182 respectivement. Un appareil de haute performance, encore plus puissant et plus spacieux que le 182 Skylane fait aussi son apparition ; c'est le 210 Centurion à train rentrant. Avec un Continental IO-470 de 260 chevaux et un logement pour le train rentrant à lame qui occupe une bonne partie de la largeur de la cabine arrière, les premiers Centurion ne sont que quadriplace. Pour autant, la cabine du 210 offre un volume très intéressant pour des missions de travail aérien. Cessna en extrapole donc le 205 (initialement connu comme 210-5), essentiellement une version à train fixe du Centurion. Le 205 Super Skywagon offre ainsi une alternative au Cessna 185 Skywagon de 1960[1], appareil qui est toujours à train classique.



Jean-Sébastien a commencé très tôt à fréquenter les terrains d'aviation avec son père pilote privé. Il est aujourd'hui lui-même breveté avion, planeur, ULM, et ingénieur dans l'aéronautique et le spatial.



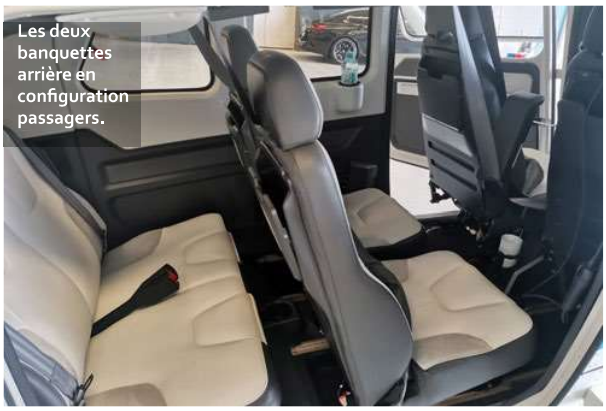
Un air de famille Skyhawk, Skylane, Skylane TC et Stationair HD.

Paradoxalement, bien que le 205 soit avant tout à vocation utilitaire, il offre six places en configuration passagers grâce à la récupération du volume pris par le train escamotable sur le 210[2]. On voit déjà qu'en proposant une déclinaison plus rustique de son modèle haut de gamme, Cessna a réussi le coup de génie d'introduire un avion vraiment polyvalent, capable d'accomplir ou compléter les missions dévolues à plusieurs modèles existants.

Seulement 616 Cessna 205 sont livrés entre 1962 et 1965. Cette courte production ne reflète pas un manque d'intérêt pour la formule mais au contraire le besoin d'un avion-cargo encore plus abouti. Le 205 avait entre autres conservé le capot moteur du 210 avec un compartiment destiné à loger le train rentrant avant ; de plus, les deux portes à l'avant et l'unique petit portière arrière gauche n'étaient pas idéales pour charger la cabine. Le modèle 206, qui est certifié en 1963 et proposé dès 1964, va corriger ces petits défauts et reçoit un Continental IO-520-A de 285 ch en remplacement du IO-470. En 1965, apparaît la distinction entre le U206 qui garde le nom de Super Skywagon (U comme Utility) avec une porte à double battant derrière l'aile droite, et le P206 (P comme People) Super Skylane davantage destiné au transport de passagers, qui garde les trois petites portières du 205. Les versions à moteur turbocompressé (TU206 ou PT206) sont proposées dès l'année suivante. Comme tous les modèles de la marque, Cessna aura à cœur de faire évoluer le 206 au cours des années avec divers aménagements mais aussi une augmentation de la puissance. Ainsi, l'IO-520-F de 300 ch est adopté à partir de 1967 sur les 206B, permettant un accroissement de la MTOW à 1 632 kg contre 1 497 sur les premières versions. Une version agrandie est même proposée à partir de 1969 et autorise une septième place, puis une huitième en 1980 ; mais il s'agit d'un modèle à part entière, le Cessna 207. Enfin, de nombreuses STC (*Supplemental Type Certificate*) sont apparues au cours de la vie de l'appareil, dont une transformation en turboprop avec une turbine Rolls-Royce de 450 ch, connue sous le nom de Soloy Cessna 206 Mk II. En 1971, lorsque le Centurion atteint sa capacité six places complète, le P206 disparaît du catalogue et le 206 est renommé Stationair (contraction de *Station wagon of the air*, c'est-à-dire le break ou SUV du ciel).



Les portes cargo offrent un accès large pour les passagers ou le fret.



Les deux banquettes arrière en configuration passagers.