

UN ETRANGE OISEAU NOUS EST TOMBE DU CIEL : LE TWINBEECH

Une mince pellicule de neige recouvre les ailes, la carlingue et le stabilisateur de ce beau bimoteur, hôte inhabituel de notre terrain. Il a belle allure, ce Twinbeech ou Beech 18 venu s'inviter à nos dernières journées Portes Ouvertes. Il semble bien se plaire chez nous et, au sol, son angle d'attaque le rend séduisant et plein de puissance.



Lorsqu'il a débarqué, de façon inattendue, il a créé la surprise et le bonheur. Nous ne sommes pas habitués à ce genre de visiteur inopiné. Nous en avons pris grand soin, le guidant avec mille précautions vers un pré carré d'herbe tendre où il a pu se reposer, s'aérer et laisser refroidir ses vénérables moteurs. Et puis, il nous a fait savoir qu'il appréciait

l'endroit et aurait du plaisir à y passer l'hiver près d'un clubhouse de passionnés qui sauraient reconnaître – et apprécier – la pureté de ses lignes et son look d'après guerre. C'est vrai qu'il trouvait chez nous un nid de fans d'avions civils américains de la même époque.

Une telle machine ne peut que faire rêver. Aussi, il nous est apparu important de retrouver son histoire personnelle et l'aventure de sa famille.

LA SAGA BEECHCRAFT

En 1924, la Travel Air Manufacturing Company, basée à Wichita (Texas), se compose d'un staff exceptionnel : d'un responsable commercial, Clyde Cessna, d'un Chief Designer, Loyd Stearman et d'un pilote accompli, Walter Beech qui s'occupe des essais, de la mise au point et des compétitions qui assurent le renom de l'entreprise. Walter Beech a servi comme pilote militaire américain sur le front pendant la première guerre mondiale.

Cette entreprise est en pleine expansion lorsqu'un désaccord apparaît entre les dirigeants sur le concept des appareils à développer, bientôt aggravé par la crise de 1929 et Travel Air se désintègre. Cessna reste à Wichita et crée Cessna Aircraft, Beech part un temps pour la côte Est avant de revenir à Wichita et de fonder avec sa femme Ann Olive, la Beech Aircraft tandis que Stearman fonde, à Venice (Californie) la Stearman Aircraft... Après la mort prématurée de Walter, sa femme reprendra la direction de l'usine jusqu'en 1993. C'est la seule femme qui dirigera, pendant 30 ans, une firme de construction aéronautique.



Le premier chef d'œuvre de Beech(air)Craft, devenu Beechcraft est le fameux **STAGGERWING** (modèle 17) qui sera construit en plus de 750 exemplaires – dont 250 pour la seule US Army – avant la première guerre mondiale. « Staggerwing » veut dire que l'aile inférieure est décalée vers l'avant par rapport à l'aile supérieure. Lors des courses à la mode à l'époque, il se révèle plus rapide que les meilleurs appareils militaires...



En 1934, Beech s'intéresse aux avions d'une niche commerciale non étudiée : les avions des compagnies du troisième niveau, c'est-à-dire les appareils de transport en tout genre, de petite capacité, robustes et destinés aux lignes intérieures délaissées et aux infrastructures au sol spartiates. Le modèle 18 qui deviendra le **TWINBEECH** est un bimoteur de construction essentiellement métallique, monoplane à ailes basses, équipé d'un train tricycle escamotable éprouvé et tracté par deux moteurs de 450 Cv chacun.



Le Beechcraft **BONANZA**, l'appareil de tourisme mythique avec un empennage en V (modèle 35) ou classique (modèle 36) sera le monomoteur qui aura la plus longue période de fabrication de tous les avions confondus : plus de trente ans !



On ne peut passer sous silence le **MUSKEETER** (modèle 23), le **BARON** (modèle 55 et 58), le **QUEEN AIR** (modèle 65), le **KING AIR** (modèle 90 et 100), le **SUPER KING AIR** (modèle 200 et 300) et le **STARSHIP** (modèle 2000).

La marque appartient maintenant à **HAWKER**

BEECHCRAFT et ses usines sont toujours situées à Wichita.

HISTOIRE DU BEECH 18 OU TWINBEECH

Le modèle D 18 A fait son premier vol le 15 janvier 1937. Ce bimoteur à ailes basses est proposé sur un marché encore peu demandeur comme appareil de transport de 6 à 8 passagers. Il sera produit en plus de 9 000 exemplaires et en 32 versions différentes. Sa robustesse en fera un incontournable des lignes canadiennes, caraïbes et de l'Alaska.



C'est un appareil en avance pour son temps, comportant deux moteurs de 9 cylindres en étoile type Pratt et Whitney de 450 Cv, tout métal et doté d'un empennage double inhabituel.



Le poste de pilotage est conçu pour accueillir un pilote et un copilote. Le tableau de bord préfigure déjà celui des avions actuels. La soute à bagages se situe dans le nez. Les tôles de duralumin sont rivées sur la structure et deux couples du fuselage sont renforcés pour servir de support aux longerons des ailes lesquelles sont couvertes de plaques métalliques rivetées. Des résistances électriques sont noyées dans des boudins de caoutchouc qui équipent les bords d'attaque. Ces dégivreurs ne sont pas présents sur tous les modèles. Dans les deux ailes, quatre réservoirs contiennent 780 litres.

Une véritable cabine de pilotage est séparée de la cabine des passagers, non pressurisée. L'aménagement interne dépend de la mission qui lui est confiée : cargo, courriers, passagers... Les profils aérodynamiques des moteurs supportent les trappes d'obturation des trains principaux ; leur escamotage étant électrique.

C'est un avion très rapide à son époque avec une vitesse de croisière est de 305 Km/h pour une autonomie de 1368 Km (en version D 18 S).



Les premiers clients seront l'armée nationaliste chinoise de Tchang Kaï Chek qui, pour 750 000 dollars, prendra possession des 6 premiers exemplaires d'une série de 30 dont 5 transformés dès l'origine en bombardiers légers.



Pour tenir compte des progrès successifs et des demandes militaires variées, différentes versions seront proposées, elles même susceptibles d'évoluer dans le cadre d'une même série. C'est ainsi que de nombreuses modifications, mises au point par des acquéreurs, seront reprises en compte par le constructeur et proposées en série pour les modèles suivants. (Radiateurs, pipes d'échappement...)

En gros, on peut citer, rien que pour les séries militaires :

- Une version **AT 7 Navigator** (école de perfectionnement des équipages de transports et de bombardiers).
- Une version **AT 11 Kansan** (école de perfectionnement des équipages de bombardiers avec nez vitré et tourelle dorsale armée).
- Une version **C 45 Expeditor** (liaison et transport de fret).
- Une version **JRB 1** (photographie aérienne).
- Une version **SNB 1** (Kansan de l'US Navy)

90 % des pilotes de bombardiers et les navigateurs de la seconde guerre mondiale seront formés sur AT 7 ou AT 11. Les modèles plus tardifs, G 18 et H 18, seront utilisés, en début de conflit, sur le théâtre d'opération vietnamien, mais je n'ai retrouvé aucune photo.

Après 1945, les C 45 seront proposés aux forces armées alliées dans le cadre du plan Marshall ou de prêts bails. Ils seront retirés du service actif US en 1962.

En France, il sera largement utilisé par l'Armée de l'Air, tant en métropole qu'en Algérie ainsi que comme avion d'instruction pour les futurs pilotes de ligne, à Saint-Yan.

Au cours de ses décennies d'activités en compagnies aériennes, il vivra des aventures imprévues : gréement en hydravion pour les liaisons canadiennes ou caraïbes, (à l'origine d'un élargissement du stabilisateur et de la mise en place d'une quille sous la dérive pour éviter un roulis coriace), banc d'essai de la turbine française Astazou ou canadienne PT 6, appareil de contrôle en vol des premiers drones, versions photographiques civiles ou militaires, avion ambulance, appareil d'entraînement aux contre-mesures électroniques...

ET « NOTRE » TWINBEECH A NOUS ?

La première surprise vient de son immatriculation. Dans le registre américain <http://registry.faa.gov/aircraftinquiry> notre N45CF n'est pas celui qui figure en premier dans les dossiers mais un autre Beech, modèle 100 Super King Air (numéro de série BB-736) appartenant à la Gray Aircraft Accessories Inc. de Louisville dans le Kentucky et fabriqué en 1980 a déjà porté cette immatriculation avant d'être exporté au Brésil le 25 janvier 2006.



Le « notre » est un Beech G 18 S, numéro de série BA-466 et fabriqué en 1959. Il a appartenu précédemment à l'Aircraft Guaranty Title Corp. Trustee de Houston au Texas. Il s'agit d'une des variantes civiles construite après guerre à 155 exemplaires (avec un moteur Continental de 524 Cv ?)

Pour le reste, on ne connaît rien de son histoire. Alors, à vous de tenter de la découvrir, bribes par bribes, auprès de nos amis suisses ou de toute autre source pour qu'on puisse la raconter ici... En 50 ans, il a dû laisser des traces...

