



Le tout nouveau Cessna SkyCourier, un concurrent du Twin Otter 400?



décembre 06, 2017

Tweet



Like 0

Share



Pin it

Annoncez votre organisation et vos événements sur Info Aéro Québec



Abonnez-vous à notre Infolettre

Courriel *

Abonnez-vous!

MONTRÉAL – Nombre de mots: 1281 – Temps de lecture: 5 minutes. Mardi dernier par voie de communiqué de presse, le constructeur aéronautique de Wichita, au Kansas, Textron Aviation nous annonçait le lancement d'un tout nouveau biturbopropulsé à aile haute, le Cessna 408 SkyCourier ainsi qu'une commande de lancement de la part de FedEx portant sur cent appareils.



David Cunningham, president and CEO, FedEx Express; David Bronczek, president and COO, FedEx Corp.; Scott Donnelly, chairman, president and CEO, Textron Inc.; Scott Ernest, president and CEO, Textron Aviation. Photo: Textron Aviation.

Ainsi la plus grande entreprise de livraisons de colis au monde a passé une commande ferme de 50 SkyCourier accompagnée d'options pour 50 autres d'une valeur de 550 millions de dollars américains au prix catalogue. Il faut rappeler que FedEx est déjà, depuis trente ans, un très important client de Cessna, opérant actuellement 232 Cessna Caravan. Les SkyCourier remplaceront aussi bien les Cessna 208 Caravan que les ATR 42 et viendront compléter les cinquante ATR 72-600 cargo commandés récemment par le transporteur de Memphis, au Tennessee auprès du constructeur franco-italien.

Avec le Cessna SkyCourier, Textron Aviation veut ainsi répondre aux besoins grandissants du cargo et du transport de colis et reprendre le terrain que le transporteur occupait naguère avec son Beech 1900 dont la production a cessé en 2002.

Actuellement, Textron Aviation développe sept aéronefs totalement neufs: le monoturbiné d'affaires Cessna Denali, les jet d'affaires biréactés à cabine large Citation Longitude et Citation Hemisphere, le biréacté d'attaque au sol Textron Scorpion et l'hélicoptère biturbine civil de neuf tonnes Bell Helicopter 525 Relentless et le convertible militaire de transport tactique V-280 Valor qui souhaite remplacer le Sikorsky H-60.

Les tests en soufflerie du SkyCourier devraient commencer en février prochain. Le vol inaugural du Cessna

Annoncez votre organisation et vos événements sur Info Aéro Québec



Skycourier est prévu pour la mi-2019, sa certification FAR Part 23 et l'entrée en service de ce tout nouvel aéronef sont prévues pour 2020.

Aux dires du pdg de Textron Aviation, Scott Ernest, le SkyCourier 'will fill a gap in the market segment with superior performance and low operating costs'.

Conçu pour un haut taux d'utilisation, le Cessna SkyCourier 408 sera offert en version cargo et passager.

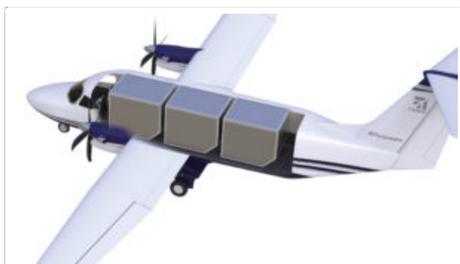


Cessna 408 Skycourier aux couleurs de FedEx.
Photo: Textron Aviation.

Pour le Skycourier au prix catalogue de 5,5 millions de dollars américains, Textron Aviation a décidé de faire appel à des technologies éprouvées. Ainsi, doté d'un fuselage, d'ailes et d'un empennage en aluminium, il sera propulsé par deux turbines Pratt & Whitney Canada PT-6-65 jumelées à des hélices à quatre pales en aluminium McCauley, équipé d'une suite avionique Garmin 1000, d'un train d'atterrissage fixe et d'une cabine carrée non-pressurisée. Comme le précisait Scott Donnelly, pdg de Textron, 'Nobody is looking for fancy here. This is a workhorse'. Pour Richard Aboulafia, vice-président, Analysis, au Teal Group, de Fairfax, en Virginie 'they (Cessna) probably reason that the cargo market typically prefers proven technology, and tends to be a bit less concerned with the latest features'.

À l'opposé, le Cessna Denali sera propulsé par la turbine en développement GE Aviation Advanced Turboprop (ATP) et équipée d'une hélice en composite à cinq pales McCauley.

Bien que visant le marché des Beechcraft 1900 dont la production a été arrêtée en 2002, le choix d'un train d'atterrissage fixe pour le Skycourier en limitera la vitesse de croisière à 200knt, soit environ 100knt de moins que celle du 1900, limitant ainsi son attrait sur le marché du transport régional nord-Américain ou ouest-Européen. Le Skycourier vise dans sa version passager, le marché des pays du Tiers-monde et dans sa version cargo, celle du transport de colis. Textron Aviation reconnaît s'intéresser aussi le marché militaire, particulièrement celui des Special Operations.



Cessna 408 Skycourier version cargo avec 3 LD3.
Photo: Textron Aviation.

La version cargo sera équipée d'une large porte cargo de 221cm, à l'arrière de l'aile, ouvrant vers le haut et d'une cabine large de 178cm et haute de 178cm offrant un plancher plat permettant l'emport d'un maximum de trois containers LD3 d'une charge marchande maximale de 6,000 livres. D'une vitesse maximale de croisière de 200knt (370km/h), le Skycourier pourra franchir 900 miles nautiques en mission de convoyage.



Cessna 408 Skycourier version passager.
Photo: Textron Aviation.

Pour sa part, la version passager offrira une porte pour l'équipage et une pour les passagers qui bénéficieront de larges hublots qui se traduira par une cabine très éclairée. Afin de permettre un plus grand nombre de rotations, le Skycourier est équipé d'un système d'avitaillement point unique (single-point pressure refueling).

Comme le souligne Textron Aviation 'The Cessna Caravan platform has set the standard in the single-engine utility category for decades. The Cessna SkyCourier will build on that proven success in the large-utility category, offering even greater capability and mission flexibility'.

Comme l'indique Richard Abouafia, par la forme carrée de sa cabine et l'absence de pressurisation, le Skycourier vise en tout premier lieu le marché cargo et, tout particulièrement, celui du transport de colis. Dans sa version passager, il sera apprécié dans des zones touristiques où le bruit est un problème mais devra affronter la concurrence des avions d'occasion selon monsieur Abouafia. Pour Addison Schonland d'Airinsight, l'absence de pressurisation le destina principalement aux marchés du tiers-monde où des bas coûts d'acquisition et d'opérations et la fiabilité sont essentiels.

Le Cessna Skycourier viendra rejoindre les Viking Air Twin Otter 400, PZL Mielec M28 Skytruck et RUAG Dornier 228, tous plus coûteux et offrant une capacité moindre.



PZL Mielec M28 Skytruck

Photo: PZL Mielec.



RUAG Dornier 228.

Photo: RUAG.

	Cessna 408 Skycourier 19 passagers / 5000lb-2268kg	Viking DHC-6 Twin Otter 400 19 passagers / 4985lb-2261kg
Capacité	3LD3 ou vrac / 6000lb-2722kg	
Longueur	48'9" – 14.86m	51'9" – 15.77m
Envergure	54'3" – 16.54m	65'0" – 19.8m
Hauteur	15'2" – 4.62m	15'2" – 4.62m
Cabine		
Longueur		18'5" – 5.61m
Largeur	5'10" – 1.78m	5'9" – 1.75m
Hauteur	5'10" – 1.78m	4'11" – 1.50m
Poids à vide		6881lb – 3121kg
Poids maximum au décollage		12500lb – 5670kg
Propulsion	2 Pratt & Whitney Canada PT6A-65SC 1100shp	2 Pratt & Whitney Canada PT6A-34 750shp
Hélices	McCauley à quatre pales en aluminium	Hartzell à trois pales en aluminium
Vitesse de croisière	200knt – 370km/h	170knt – 314km/h
Rayon d'action	400NM 741km avec une charge de 5000lb	775NM 1435km en convoi
	900NM 1667km en convoi	980NM 1815km avec les réservoirs supplémentaires
Plafond	25000' 7600m	25000' 7600m
Distance au décollage	3300' 1006m	1490' 454m
Prix	US\$5,5 millions	US\$6,5 millions

Source: Textron aviation / Viking Aircraft.

En février 2006, Viking Air de North Saanich en Colombie-Britannique, aux abords de l'aéroport international de Victoria (YYJ), acheta de Bombardier Aéronautique le certificat de type de tous les avions turbopropulsés de De Havilland n'étant plus en production du DHC-1 au DHC-7 héritant ainsi du droit de reprendre la production de ces aéronefs.

Viking Twin Otter.

Photo: Philippe Cauchi.



En juillet 2006, avec en poche, vingt-sept commandes fermes et options, Viking Air annonça son intention de démarrer à Calgary, en Alberta, la production du Twin Otter 400 équipé du plus puissant Pratt & Whitney PT6A-34 et d'une suite avionique Honeywell Primus Apex. Le biturbopropulsé est disponible avec au choix un train d'atterrissage tricycle, des flotteurs ou des skis.

Le tout premier Twin Otter 400 effectua son vol inaugural le 16 février 2010 de l'aéroport international de Calgary (YYC) et reçut sa certification de Transports Canada, le 21 juillet de la même année. En date de juin 2017, 125 exemplaires ont été construits.

Pour Richard Aboulafia, tout comme pour Addison Schonland, le tout nouveau Cessna Skycourier sera un concurrent du Twin Otter 400. Comme le précisa ce dernier, 'I do see it (the Skycourier) as a competitor. Its more capable but does not have the Twin Otter's STOL – but howmany need that?'

Il s'agit dans les deux cas d'avions 'rustres', qui visent dans leur version passager, de courts trajets, particulièrement dans le cas du Twin Otter que monsieur Schonland qualifie de 'Last mile type aircraft'.

Avec un prix catalogue de 5,5 millions de dollars américains contre 6,5 pour le Twin Otter 400, le Skycourier n'est offert qu'équipé d'un train d'atterrissage tricycle. Mais aussi bien pour Richard Aboulafia que pour Addison Schonland, Textron pourrait offrir des flotteurs si la demande est là.



[Info Aero Quebec](#) | [Autres articles](#)



Commentaires

Your email address will not be published. Required fields are marked *

Comment

Name *

Email *

Website

Solve the problem:

[Refresh Quiz](#)



[Post Comment](#)

- L'équipe Info Aero Québec
- Qui sommes-nous?
- Mission
- Contactez-nous

SUIVEZ-NOUS SUR

