

# Bref historique du Cessna 172

On m'a demandé récemment de faire une chronique à propos de l'aviation sur le site Imaginair. J'ai accepté avec plaisir. Tous les chiffres que je vais vous donner concernant les performances des aéronefs vont être des valeurs approximatives. Autrement, ça me prendrait le manuel d'utilisation de chaque appareil et l'altitude-pressure de l'endroit où l'appareil décolle. Donc, les chiffres vont être des valeurs standards calculés au niveau de la mer, soit à 29.92, 15° Celsius. Ceci étant dit, ma première chronique consiste à faire un bref historique du Cessna 172.

Le premier C-172 a fait son apparition sans le savoir sur les planches à dessin en 1950 avec le Cessna 170.



Le C-170 avait des formes plutôt arrondies, une roulette de queue, un revêtement métallique et un moteur continental (O-300A) de 145 HP de 6 cylindres.

Le véritable C-172 a vu le jour quant à lui aux alentours de 1954.



Le premier a été assemblé par Clyde Cessna dans un vieux hangar à Kingman environ 50 milles de Wichita qui est le lieu de la maison-mère aujourd'hui. Il a été commercialisé en 1955. Le succès fut immédiat. Pourquoi?

Premièrement, il avait une roulette de nez beaucoup plus facile à contrôler lors des décollages et atterrissages. Il était économique, facile à piloter et avait somme toute une bonne performance.

Voici d'ailleurs quelques chiffres :

Moteur (O-300A) 145 forces

Heures du moteur avant la reconstruction : 1800

Vitesse de croisière : 108 nœuds

Consommation : 8 ghp

Taux de montée : 660 p.m.

Fait surprenant :

Il a gardé le même moteur de 1955 à 1967. Il a été par la suite remplacé par le Lycoming (O-320) de 150 forces.

Le C-172 tel qu'on le connaît aujourd'hui est toujours aussi populaire auprès des écoles de pilotage et de l'aviation touristique. Son prix de revente est excellent.



Pour terminer, saviez-vous qu'il existe 3 catégories de C-172?

J'ai été chanceux, j'ai pu les piloter tous les 3 à l'aéroport Grondair de Saint-Frédéric. Il y a le C-172 Skyhawk, le C-172 XP de 195 forces HP et le C-172 Cutlass R.G. (rétractables gears) de 180 forces.

#### Anecdote du jour :

J'ai piloté un C-172 de 1966 CF-VDE. En 1966, il avait la configuration que l'on connaît de nos jours, mais avec un 145 HP, au lieu de 160 ou 180 HP qu'on a de nos jours. Cela a pris du temps pour sortir. Je me suis presque levé de mon siège pour l'alléger un peu (sic), mais il était agréable à voler.

P. S. L'année de mise en service peut varier selon la recherche de l'auteur. Quand j'ai vu ça, j'ai pris comme référence l'année de mise en marché.

Serge, IMG 27