

# Beagle 206 : Élégant et (trop) ambitieux !



Par jean-louis BLENEAU

Le Beagle 206S c/n B070 effectua son premier vol en octobre 1967. Utilisé par plusieurs opérateurs des Îles Anglo-normandes jusqu'en 1976, il totalisait 1 522 heures quand il fut exporté vers les États-Unis. Depuis avril 2003 il appartient à Sky Blue Inc avec l'immatriculation N26GW. Il est basé à Fort Lauderdale, Floride.

Une des vedettes du salon aéronautique de Farnborough en septembre 1961 était un élégant bimoteur d'affaire qui semblait annoncer le renouveau de l'aviation légère en Grande-Bretagne. Affecté de problèmes de conception et ne disposant pas du soutien officiel espéré, le Beagle 206 causa la perte de l'entreprise qui avait été créée pour le produire et le commercialiser.

**Une entreprise pour un projet :** A la fin des années 1950 le Ministère britannique des transports était à la recherche d'un bimoteur capable de faciliter les déplacements de ses inspecteurs et un nombre important d'Avro Anson étaient toujours en service dans les Communications Flights de la Royal Air Force. On pouvait donc espérer une importante commande gouvernementale. Par ailleurs l'industrie européenne accusait un fort retard par rapport aux États-Unis en matière d'avions légers de construction métallique. Face aux Piper Apache, Beech Travel Air ou Cessna 310 seuls les bimoteurs tchèques Aero 45, apparu en 1948, ou L-200 Morava, disponible à partir de 1957, étaient proposés aux attentes de l'aviation générale. Il faut ajouter que le contrôle des changes, encore très strict, rendait particulièrement onéreux l'achat d'un avion payé du dollars.

C'est pour toutes ces raisons que Peter Masefield, alors à la tête de la firme Bristol Aircraft Ltd, lança le 20 novembre 1959 un projet de bimoteur quadriplace de transport d'affaire de 2180 kg et de construction entièrement métallique. Désigné Model 200, ce projet donna rapidement naissance à une version 5 places.

Or en juin 1960 Bristol Aircraft Limited, Vickers Ltd et English Electric Company fusionnèrent pour former British Aircraft Corporation. BAC estimait être suffisamment absorbée par d'autres projets pour ne pas s'intéresser à un avion léger. Peter Masefield, qui avait quitté Bristol en avril précédent, acheta alors à son ancien employeur les droits sur le bimoteur et, après s'être assuré les services de quelques anciens collaborateurs de l'usine de Filton, intéressa au projet Michael Bellhouse, président du directoire de Pressed Steel Company, une entreprise de carrosserie automobile fondée en 1926 à Cowley, près d'Oxford. British Executive & General Aviation Limited fut créé en octobre 1960 sous la direction de Peter Masefield et la présidence de M. Bellhouse, la dénomination commerciale de BEAGLE étant immédiatement mise en avant.

Le bureau d'études, dirigé par R.J.B Woodhams, figea finalement la configuration de l'appareil dans la version Model 206, un monoplan à aile basse d'une envergure de 11,60 m pour une longueur de 9,90 m et une masse maximale au décollage de 2 865 kg avec des moteurs six cylindres à plat Rolls Royce-

Continental IO-470A de 260 ch. Si dès l'origine on envisagea d'augmenter la capacité de l'appareil, la version initiale portait sur un aménagement pour cinq passagers disposant d'un compartiment toilettes, équipement pour le moins rare sur un appareil de cette taille.



Elégant quadriplace d'affaire et de grand tourisme, le prototype B.206X effectua son premier vol le 15 août 1961. Propriété de l'Imperial War Museum, on le voit ici à Shoreham en mai 2010 après restauration.

Pressed Steel Company ayant fait simultanément l'acquisition de F.G. Miles Limited, c'est à Shoreham, Sussex, et sous la direction de George Miles, nommé Directeur technique de Beagle, que le prototype fut réalisé dans le temps record de neuf mois. Il est intéressant de noter que l'expertise de Pressed Steel Company fut également largement mise à contribution en ce qui concerne l'aménagement de la cabine, ainsi que l'avis de 42 pilotes britanniques de premier plan, tels que Neville Duke ou Peter Brooks, pour ce qui concerne l'ergonomie des commandes et la disposition du tableau de bord.

Désigné **B.206X** (G-ARRM, c/n B001), le premier prototype effectua un premier vol de 40 minutes le 15 août 1961 à Shoreham, piloté par John Nicholson. Deux autres vols furent effectués par le même pilote d'essais durant cette journée, pour un total de trois heures de vol. Moins d'un mois plus tard l'avion était présenté au Salon du SBAC à Farnborough, volant quotidiennement et suscitant beaucoup d'intérêt. Les pilotes qui purent le prendre en main mirent particulièrement en avant la finesse avec laquelle le bimoteur se pilotait, souvent comparée à celle d'un chasseur.

Resté propriété du constructeur, ce prototype fut finalement cédé en août 1970 à l'Imperial War Museum.

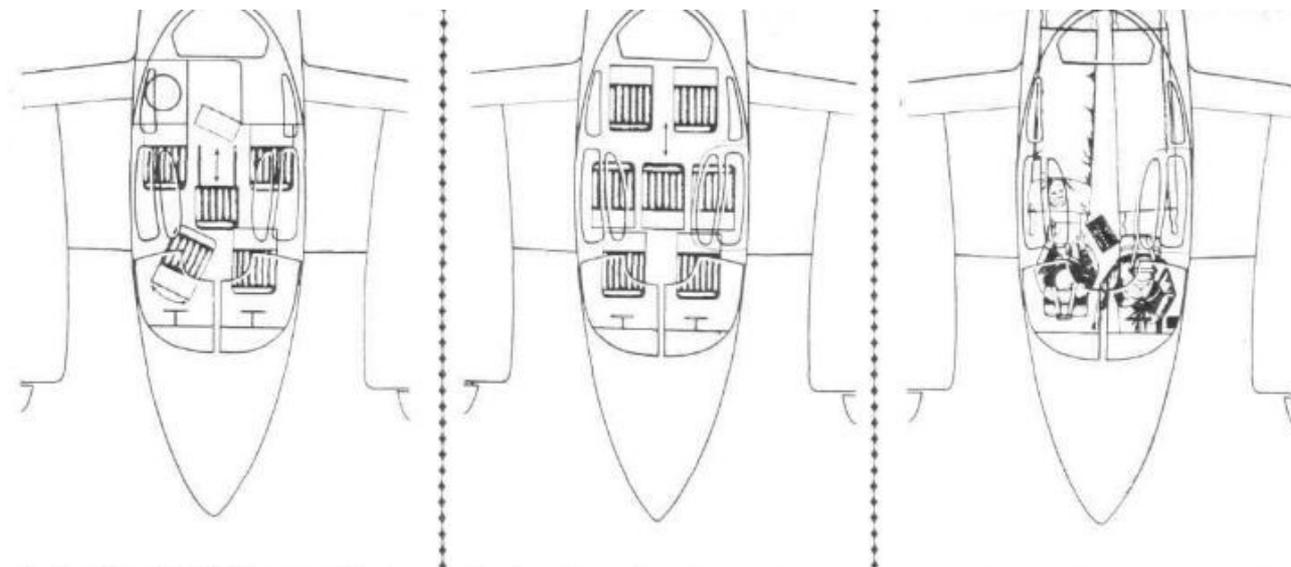
Le Beagle 206 se présentait comme un classique monoplane à aile basse cantilever et empennage classique reposant sur un train d'atterrissage tricycle.

La voilure, trapézoïdale en plan, affichait un dièdre positif constant. Sa structure était de type monolongeron, la section centrale venant de construction avec le fuselage et les panneaux externes étant coiffés par des saumons de voilure en fibre de verre. Le longeron était traité en réservoir intégral, chaque capacité alimentant le moteur correspondant à son côté, avec robinet d'alimentation croisée. La capacité totale des réservoirs atteignait 886 litres. Chaque moteur à injection IO-470D entraînait une pompe d'alimentation, une pompe secondaire à alimentation électrique mettant sous pression le circuit de carburant au démarrage et assurant un secours. Tout le bord de fuite étant mobile, les ailerons étant commandés par câbles.

La structure du fuselage s'appuyait sur deux longerons-caisson supportant le plancher de cabine un ensemble de couples et quelques lisses tenant le revêtement, la pointe avant et celle d'étambot étant des éléments en fibre de verre. On trouvait en avant de la planche de bord, outre le logement du train avant, un chauffage thermique alimenté par les réservoirs de carburant et assurant le chauffage de la cabine comme le dégivrage du pare brise par soufflage d'air chaud. Il n'était donc pas nécessaire de lancer les moteurs pour chauffer la cabine. Outre une instrumentation très complète, comprenant pilote automatique et équipements autorisant le vol sans visibilité, le poste de pilotage se distinguait par un champ de vision exceptionnel en raison de la profondeur du vitrage et de la forme particulièrement étudiée de la pointe avant du fuselage. On accédait à la cabine par une large porte avant gauche (116,85\*91,45 cm), articulée sur le montant avant, après avoir ouvert la porte de la soute à bagages, dont l'élément inférieur comportait des marches facilitant l'accès à l'extrados de l'aile. Les aménagements de cabine, couleurs et matériaux utilisés avaient été conçus avec la participation d'un célèbre designer, Misha Black. La cabine était ventilée, chauffée et des toilettes étaient installées à droite, à l'arrière de la cabine, un lavabo leur faisant face à gauche. Une cloison séparait la cabine de la soute à bagages et, en arrière de cette soute, un compartiment logeait les équipements radio.

L'empennage comportait un stabilisateur trapézoïdal à incidence variable en vol par commande électrique et des surfaces mobiles équipés de tabs. Toutes les commandes de vol d'empennage étaient actionnées par tringlerie rigide. La dérive était en flèche.

Une centrale hydro-électrique Lockheed assurait la mise en œuvre des volets, de l'ouverture de la soute à bagages et la rétractation du train d'atterrissage à large voie, qui s'abaissait par simple gravité, les roues principales s'abaissant vers l'arrière et la roue avant vers l'avant. Cette dernière était asservie à la direction.



Trois possibilités d'aménagement de la cabine du Beagle 206 présentées durant le Salon Aéronautique du SBAC à Farnborough en 1961. De gauche à droite transport d'affaires pour quatre passagers avec toilettes, transport d'appoint ou avion taxi et version sanitaire avec civière. L'accès à la cabine se fait par la gauche, la porte étant située au centre de la cabine, ce qui oblige à monter sur l'extrados de l'aile (Beagle Aircraft Ltd).

Le Salon de Farnborough de 1961 fut aussi pour Beagle l'occasion d'annoncer une version pour sept passagers, l'intention avouée de Peter Masefield étant toujours, sans demander d'argent public pour le développement de l'appareil, de fournir à la RAF un successeur à l'Avro Anson. Ors les cinq places proposées par le B.206X étaient insuffisantes pour les besoins des militaires.

Curieusement, l'équipe Miles fut alors écartée du projet au profit d'un groupe d'ingénieurs d'origines diverses spécialement recruté à cet effet et dirigé par Tom Carroll, qui avait été largement impliqué chez Bristol au programme du Model 175 Britannia. Équipe de Rolls Royce-Continental GIO-470A de 310 ch logés dans des fuseaux moteurs redessiné, le second prototype se distinguait donc par une cabine plus volumineuse, une envergure portée à 13,10 m, un empennage horizontal redessiné et une masse maximale au décollage portée à 3 180 kg avec une augmentation de la capacité des réservoirs de carburant. Un dégivrage par circulation d'alcool était également introduit pour la voilure et les hélices.

Portant la désignation **B.206Y** (G-ARXM, c/n B002), le nouveau prototype effectua son premier vol à Shoreham le 12 août 1962 piloté par J.W.C Judge, nouveau chef pilote d'essais de Beagle, avant d'être affecté aux essais de certification. Durant ces essais il subit certaines modifications : La voilure fut portée à

13,70 puis 13,95 m en allongeant les saumons de voilure, dont le dièdre fut augmenté, le dessin des fuseaux moteurs retouché, la lunette arrière supprimée et une alimentation en oxygène ajoutée. En août 1963 'Pee Wee' Judge effectuait une liaison Shoreham-Gibraltar sans escale puis les essais temps chauds et altitude à Séville et Salamanque. Le 12 septembre 1963 Peter Masefield annonça que l'ensemble des essais exigés par l'Air Registration Board pour une certification Transport Public avaient été passés avec succès.

Ce bimoteur devait finir sa carrière tristement, victime d'un malheureux accident le 25 mai 1964 à Wisborough Green, Sussex, son pilote ayant effectué une manœuvre à trop basse altitude durant un vol de routine.

**Un successeur à l'Avro Anson :** En 1962 la RAF émit effectivement un cahier des charges visant au remplacement de ses Anson. Le futur appareil devait pouvoir transporter sur 740 km les cinq membres d'équipage d'un bombardier de classe V (Avro Vulcan, Handley Page Victor ou Vickers Valiant) avec parachutes et équipement personnel, accompagné d'un chef d'équipe sol. Peter Masefield, qui escomptait sur une commande de 80 appareils pour remplacer quelques 150 Anson, proposa immédiatement une version du B.206Y spécialement adaptée aux spécificités de la RAF et le Ministry of Aviation passa commande de deux appareils pour évaluation.

C'est alors que la situation commença à se détériorer pour Beagle. La RAF en effet ne cachait pas sa préférence pour le de Havilland DH.104 Dove, dont un certain nombre étaient déjà en service sous le nom de Devon. Il fallut également compter sur un concurrent étranger, la firme Shorts proposant le Beech Queen Air. Ce dernier fut assez rapidement éliminé et en mars 1963 eurent lieu à Northolt des essais comparatifs entre le Beagle 206 et le de Havilland Devon. Le premier fut jugé globalement meilleur, mais le choix se fit essentiellement sur le un critère du prix : Calculé pour une série de 80 appareils militaires avec l'espoir de ventes civiles au moins équivalentes en nombre, le prix du B.206 étant inférieur à celui du Devon de près de 10 000 Livres.



[Survolant la côte sud de la Grande Bretagne le premier de deux appareils de présérie B.206Z. Les capots-moteurs ont été modifiés et le fuselage n'est pas encore peint, mettant en évidence les éléments en fibre de verre formant les pointes avant et arrière du fuselage \(Beagle Aircraft Ltd\)](#)

Le 6 mai 1963 le Ministry of Aviation passa donc une commande, mais pour vingt appareils seulement ! Plus grave encore, Julian Amery, Ministre de l'Aviation, précisait dans sa communication au Parlement qu'une seconde commande était d'ors et déjà envisagée, tout en laissant entendre qu'elle pourrait revenir à de Havilland.

Beagle, qui n'avait enregistré aucune commande civile et attendu un an la décision des autorités britanniques, se vit donc contrainte de lancer la production du Model 206 dans des conditions précaires. Il fut

décidé de mettre en place une série de 50 machines en faisant appel principalement à l'ancienne usine Auster de Rearsby, Leicestershire, Auster Aircraft Company ayant également été achetée par Pressed Steel Company en 1960. Les voilures seraient fournies par Boulton-Paul Aircraft à Wolverhampton, quinze bimoteurs devant être produits en 1964 et trente cinq en 1965.

Pressed Steel Company avait déjà investi ¼ million de Livres dans le programme 206 et se voyait obligée d'investir 400 000 Livres supplémentaires en outillage à Rearsby. A ce stade elle ne pouvait pas espérer rentrer dans ses frais avant cinq ans, en supposant que 250 appareils soient livrés dans cette période.

Désignés **B.266Z**, les deux appareils de présérie (serial XS742 et XS743, c/n B003/4) furent équipés d'une voilure réalisée par Boulton-Paul, incluant les modifications apportées au second prototype. Le premier prit l'air le 24 janvier 1964 à Shoreham, piloté par J.W.C Judge, et fut affecté en priorité aux essais de performance à la masse maximale de 3 405 kg et de nouveaux capots-moteurs avec volets de refroidissement à commande électrique. Remis à l'Aircraft & Armament Experimental Establishment (A&AEE) de Boscombe Down, il fut aussi utilisé pour des essais tropicaux à RAF Idris (Tripoli, Libye). Le second décolla de Rearsby le 20 février. Il était destiné aux essais d'intégration des systèmes de radio et navigation. Le XS743 fut également mis à la disposition de l'Air Registration Board afin de valider l'augmentation de masse maximale pour les appareils destinés au marché civil et l'aptitude du bimoteur au vol de nuit. Ces deux appareils devaient finir leur carrière à l'Empire Test Pilot School, à laquelle ils furent livrés en novembre 1967 et avril 1968 respectivement.



Vu en 1998 à Farnborough le XS743 (B.206Z c/n B004) fut le dernier Basset en service dans la Royal Air Force. Il arbore les couleurs très colorées de l'Empire Test Pilot School, l'intrados de voilure étant bleu entre les fuseaux moteurs et rouge à l'extérieur.

Portant la désignation constructeur **B.206R**, la version destinée à la RAF fut finalement présentée en septembre 1964 et se distinguait des B.206Z par un plan fixe d'empennage allongé, la surface des trim-tabs de profondeur étant également augmentée, et l'accès à la cabine ne se faisait plus par l'extrados de voilure mais par une porte située à gauche, en arrière du bord de fuite, et un escalier intégré au plancher de cabine. Quelques mois plus tard la RAF prit la décision d'équiper l'appareil d'instruments de navigation Decca mais de ne conserver qu'une seule planche de bord, tout en conservant la double-commande.

**Basset, un nom approprié :** Désigné officiellement **Basset CC Mk1**, le premier exemplaire de série (XS765, c/n B006) prit l'air à Rearsby le 28 décembre 1964 et rejoignit fin février 1965 l' A&AEE pour préparer la mise en service du bimoteur.

Les deux appareils suivants (XS766 et XS767, c/n B008/010) furent livrés respectivement les 2 et 29 juin 1965. En fin d'année treize des vingt Basset étaient en service, et le dernier (XS784, c/n B045) était livré à la RAF le 2 septembre 1966. Durant cette période la RAF accumulait les griefs à l'encontre du bimoteur.

Organisé au sein du Northern Communications Squadron de RAF Topcliffe, Yorks, le Basset Conversion Flight devait assurer la formation des pilotes devant ensuite mettre en œuvre le Basset soit à Topcliffe, soit à

RAF Andover, Hampshire, au sein du Southern Communications Squadron. Ors à Andover, comme à RAF White Waltham, un terrain situé non loin de Windsor et très fréquemment utilisé par les Communications Squadrons, les pistes étaient en herbe. La garde d'hélice du Basset étant insuffisante, les ondulations naturelles de ces terrains entraînaient des dommages à la cellule où aux moteurs et durcir la course de la jambe avant du train ne fut pas suffisant. Il fallut interdire l'utilisation du Beagle 206 sur piste en herbe.

On constata ensuite que, malgré la réorganisation de la cabine, il était impossible d'embarquer un équipage complet de bombardier, à moins de réduire l'équipage du Basset à un seul homme, pratique contraire aux usages de la RAF.

Les équipes au sol se plaignaient également de nombreux défauts, entraînant une disponibilité inférieure à celle du Devon. Elle ne dépassera jamais 67 %, contre 90 % pour le bimoteur de Havilland. Il faut pourtant convenir que dans ce domaine il soit bien difficile de faire la part réelle des choses, certains points avancés relevant, à l'évidence, de choix techniques imposés par le Ministry of Aviation.

Malgré ses défauts et la disparition de Beagle Aircraft en 1970 le Basset devait trouver sa place dans l'inventaire de la Royal Air Force.

Les vingt appareils livrés furent répartis entre le Northern Communications Squadron de Topcliffe et les Metropolitan et Southern Communications Squadrons, basés à Northolt. Le 1<sup>er</sup> janvier 1969 le NCS devint Training Command Communications Squadron et fut transféré à Wyton le 13 du même mois. Puis le 3 février 1969 les communications Squadrons furent numérotés, devenant No 26 Sqdn (NCS), No 32 Sqdn (MCS) et No 207 Sqdn (SCS). Réaménagés pour le transport de quatre passagers, en plus d'un pilote et d'un navigateur, ils furent employés essentiellement à des missions d'entraînement à la navigation ou de conversion bimoteur, les missions de transport d'état-major ne représentant que 25 % des heures de vol. L'appareil était en fait surtout apprécié par les pilotes pour sa stabilité mais aussi sa maniabilité et un champ de vision remarquable, tandis que les passagers le trouvaient bruyant (sensiblement plus que le Devon) et, ne pouvant quitter leur siège en vol, pénible pour les vols longs, vers l'Allemagne en particulier.



[Le Basset CC.1 XS770 \(c/n B014\) fut le seul à recevoir cette décoration. Affecté à King's Flight de septembre 1969 à août 1971, il permit au Prince Charles de passer ses qualifications bimoteur et vol aux instruments. Passé sur le registre civil en 1989, il a conservé sa décoration particulière jusqu'à sa réforme en juillet 2009, mais les armoiries royales qui ont disparues de la dérive quand il fut reversé au No 32 Sqdn.](#)

A noter qu'entre septembre 1969 et août 1971 le XS770 (c/n B014) fut affecté au Queen's Flight avec une livrée particulière. Cet appareil fut utilisé pour l'entraînement avancé et la conversion bimoteur du Prince de Galles. Le Prince Charles semble avoir apprécié la machine, puisqu'il l'utilisa pour plusieurs déplacements personnels.

La RAF ne devait perdre qu'un seul Basset en opérations : le 5 juillet 1973 le XS783 (c/n B042) s'écrasait au décollage, victime d'une erreur de carburant lors d'un ravitaillement. Le pilote était grièvement blessé et le navigateur tué.

Les autres appareils furent retirés du service le 2 mai 1974. Après inspection le XS769 (c/n B012) fut réduit en pièces détachées, tous les autres étant revendus sur le marché civil. Les deux B,206Z de l' Empire Test pilot School restèrent eux en service jusqu'au début des années 1980.



Extraites de *Beagle News*, la revue du constructeur, ces deux images illustrent une des principales différences entre le B.206 C (Srs 1), à gauche, et le B,206S (Srs 2), à droite. L'accès à la cabine par une porte arrière résulte en fait d'une demande de la Royal Air Force pour ses Basset CC.1. (Beagle Aircraft Ltd)

**Difficile accès au marché civil :** Compensant la perte du 206Y, le premier appareil destiné au marché civil (**B.206C** G-ASMK, c/n B005) prit l'air à Rearsby le 17 juillet 1964 et fut affecté au programme de développement de l'appareil. Au cours de l'été 1964 le gouvernement britannique accrut les taxes à l'importation, renchérissant donc le prix des moteurs Continental, mais aussi sur le carburant. Il devint alors impératif pour Beagle Aircraft de rechercher des clients hors du Royaume Uni. C'est la raison pour laquelle le second B.206C (G-ASOF, c/n B007), piloté par Charles Masefield, fils de Peter et pilote de présentation du bimoteur, décollait de Londres le 10 octobre 1964 pour une tournée au Proche-Orient, en Inde et en Asie. Le 17 novembre le bimoteur arrivait à Singapour, d'où il repartait pour l'Australie, où un partenariat commercial fut signé avec Helicopter Utilities of Sydney. Il regagnait Shoreham le 10 mai 1965. Conservé par Beagle Aircraft comme démonstrateur, il fut finalement vendu en 1967 à Cumberland Aviation Services.

En septembre 1964 le salon de Farnborough fut l'occasion pour Beagle d'annoncer une nouvelle version de l'appareil, le **Beagle 206S**. Le montage de Rolls Royce-Continental GTSIO-520-C de 340 ch, moteur turbocompressé qui améliorait de 50 % la puissance disponible à 3 000 m d'altitude, permettait d'accroître la masse au décollage de 68 kg, la charge utile ne progressant que de 14 kg, mais surtout devait améliorer les performances de l'appareil par temps chauds et en altitude. Cette motorisation avait pour corollaire de modifier la voilure, le moteur étant placé 30 cm plus avant et 5 cm plus haut afin de loger le compresseur. Ce nouveau modèle bénéficiait également d'une amélioration apportée par la version militaire, la porte d'accès à la cabine située en arrière de l'aile.

C'est le prototype B,206C (G-ASMK, c/n B005) qui servit de prototype. Modifié à Shoreham, où il fit son nouveau premier vol le 23 juin 1965, il passa ensuite six mois entre les mains de pilotes officiels pour les essais de certification. Durant cette période la gouverne de direction fut remplacée par une nouvelle surface, dont la profondeur gagnait 10 cm, et des tripales Mc Cauley, plus légères, furent adoptées.

Comme pour le Basset, les premiers Beagle 206 civils furent livrés en 1965, les premiers clients étant Rolls Royce (G-ASWJ, c/n B009) et Cumberland Aviation Services (G-ATDD, c/n B013). Le dernier appareil à prendre l'air en 1965 (G-ATKP, c/n B026) fut mis à disposition d'Air London et 1966 vit les premières livraisons hors de Grande Bretagne : un en l'Australie, deux en Espagne, un en Argentine, un en Afrique du Sud et un au Soudan. Une moisson relativement maigre au regard des efforts déployés pour assurer la promotion du bimoteur. C'est ainsi que le 6 janvier 1966 Vyrell Mitchell décollait de Gatwick avec le G-ATEU (c/n B015) afin de présenter le bimoteur au Flying Doctor Service en Zambie. Sa première escale fut Malte,

soit 2 220 km couverts en six heures cinquante-deux minutes. Cet appareil fut malheureusement perdu sur accident à Mushingashi, en Zambie, le 17 janvier suivant. De même, la livraison du G-ATTL (c/n B028) à un client argentin en juin 1966 fut l'occasion d'une tournée de présentation touchant Montréal et Ottawa, New York et la Floride, le Brésil et l'Uruguay.

Inutile de préciser que toutes les commandes à l'exportation portaient sur le modèle B.206S, même si le B.206 Srs 1 obtint le 7 novembre 1966 sa certification FAA (A11EU), suivie le 18 avril 1967 du Srs 2. L'appareil fut mis sur le marché au prix de 350 000 UK£, un prix similaire à celui du Beech Twin Bonanza, dont la production avait déjà cessé. On notera au passage que les désignations 206C et 206S étaient purement commerciales, la documentation officielle identifiant ces appareils comme B.206 Series 1 et Series 2 respectivement.



[Le G-ATZO \(c/n B044\) est le dernier des onze B.206 Srs 1 construits. Reconnaisable à ses hélices bipales, il fut livré en avril 1967 à un client irlandais mais regagna le Royaume Uni en novembre suivant. Loué pour quelques mois par Air London, il fut finalement acheté par Airways Training Ltd. \(Collection JL Bléneau\)](#)

La première série de 50 appareils fut achevée en janvier 1967 et d'évidents signes d'essoufflement des commandes commençaient à apparaître. A titre d'exemple le G-ATYE (c/n B041), qui effectua son premier vol le 19 août 1966, ne fut livré que le 28 septembre 1967, tout comme le G-ATZP (c/n B046), terminé le 29 septembre 1966 mais vendu seulement en juillet 1969. Pourtant Beagle Aircraft lança la production d'une seconde tranche de 50 appareils. L'intérêt exprimé par North American Aviation, qui souhaitait commercialiser le bimoteur aux États-Unis, entraînait probablement en ligne de compte, mais certains clients civils commençaient à étaler publiquement les problèmes rencontrés dans l'exploitation du Beagle 206 et l'appareil rencontrait des difficultés à obtenir une qualification de transport Public auprès de la FAA. Celle-ci ne fut obtenue qu'en mai 1967. Acheté par North American, un premier B.206S (N1008B, c/n 055) quitta donc la Grande Bretagne le 3 octobre 1967 pour une tournée de démonstration en Amérique du Nord organisée par Miami Aircraft, qui passa commande de 10 appareils.

**Déboires en Afrique Australe et en Amérique Latine :** On a vu qu'en juin 1966 un B.206S (c/n B028) avait été livré en Argentine. Le marché sud-américain suscitait alors beaucoup d'espoirs : une compagnie charter basée à Buenos Aires passa commande de deux appareils, une commande militaire semblait probable et un accord fut trouvé en 1966 avec un industriel local, Botel Industrias Aeronauticas SA, en vue d'une production sous licence. Beagle-BIASA devait initialement assembler des appareils produits en Grande-Bretagne, puis progressivement prendre à son compte la production.

Mais en raison d'une épidémie de fièvre aphteuse en Argentine le Royaume Uni émit des restrictions sur l'importation de viande bovine, les relations commerciales entre les deux pays s'envenimèrent, et une commande de 14 appareils pour la Fuerza Aerea Argentina fut annulée. Dans la foulée les espoirs d'une commande brésilienne s'évanouirent

Dès 1966 la Zambie manifesta un intérêt évident pour le Beagle 206, tant en version civile que militaire, tandis que la République d'Afrique du Sud marquait son intérêt pour le Basset, une commande de 32 exemplaires étant envisagée. Le gouvernement britannique donna son accord pour une première livraison

de 18 B.206S destinés à des missions de surveillance maritime, mais la commande fut bloquée par les États-Unis, le moteur étant américain, au titre de l'embargo visant les fournitures militaires à l'Afrique du Sud. La SAAF se tourna alors vers le Piaggio P.166, équipé également de moteurs Lycoming, mais produits sous licence en Italie. Rolls Royce assurait simplement la commercialisation et le service après-vente de moteurs importés des États-Unis.



Beagle Aircraft déploya de nombreux efforts pour tenter de placer son bimoteur à l'exportation. Ci-dessus un B.206S (c/n N067) vu début juin 1969 à Rearsby peu avant livraison fut vendu à l'armée de l'air Syrienne (c/n B067). On ignore le sort de ce bimoteur, dont la décoration est à base grise en blanche, comme les appareils de la RAF. En dessous le dernier B.206 construit avant l'arrêt de la production en juin 1968 (c/n B077). Destiné à Miami Aviation, il fut livré en juin 1970 à un client au Venezuela (Collection JL Bléneau)



**Dernier sursaut :** Confrontée à des difficultés financières croissantes avec une vingtaine d'avions invendus stockés sur plusieurs aérodromes britanniques, Beagle Aircraft décida en juin 1968 de suspendre la production après que le 76<sup>e</sup> appareil (c/n B077) ait pris l'air. On dégagait ainsi de la place à Rearsby pour produire le biplace d'école Pup et six cellules, en cours de montage, étaient laissées en l'état, leur achèvement dépendant d'une vente éventuelle. Trois appareils seulement furent achevées, dont deux livrées en octobre et décembre 1971.

Chez Beagle Aircraft on n'avait pas pour autant renoncé au marché bimoteur et il fut décidé de tenter de relancer le Model 206 en développant une version pour 10 passagers destinée à l'aviation de troisième niveau et aux compagnies taxi.

Afin de gagner du temps, une maquette d'aménagement du Beagle 206 Series 3 fut réalisée à Rearsby en utilisant le fuselage de la cellule B037, un appareil qui n'avait pas été achevé car le fuselage était tombé des formes en cours d'assemblage. Toute la partie arrière du fuselage était redessinée, avec bien entendu un nouveau vitrage et une large porte d'accès en arrière de l'aile. L'empennage était également agrandi.

Un second appareil fut également utilisé pour tester la configuration aérodynamique de cette nouvelle version. Dépourvu d'aménagement intérieur ou de hublots, il effectua discrètement des vols d'essais à Rearsby à partir du 8 mai 1968 avec une immatriculation temporaire (G-35-28, c/n B074), vols qui conduisirent à ajouter une quille sous l'arrière du fuselage.

L'unique Series 3 (G-AWLN, c/n B080) effectua son premier et unique vol le 21 août 1969 et fut le dernier Beagle 206 achevé, la production totale s'élevant donc à 79 appareils.



En redessinant l'arrière du fuselage du B.206 pour permettre le transport de 10 passagers Beagle Aircraft Ltd espérait se relancer sur le marché des bimoteurs. L'unique B.206 Srs 3 (c/n B080) effectua son premier vol le 21 août 1969 mais il était beaucoup trop tard. Le constructeur déposa son bilan le 27 février 1970 et le G-AWLN est vu ici en février 1971 à Shoreham en attente d'un éventuel acheteur. Il fut effectivement vendu 18 mois plus tard à un client brésilien. Devenu PT-IQH, il volait toujours du côté de São Paulo début 2006.

**1970 et après :** La gestion du programme Pup s'avéra calamiteuse et en décembre 1969 le gouvernement britannique refusa à l'entreprise une nouvelle subvention de six millions de Livres. Beagle Aircraft Company fut donc contrainte au dépôt de bilan le 27 février 1970. Tandis que les droits sur le Pup étaient rachetés par Scottish Aviation, qui transféra outillages et pièces détachées à Prestwick, le liquidateur fit regrouper à Shoreham les appareils invendus, Miles Engineering Ltd, qui avait pris possession des locaux Beagle, assurant le reconditionnement des appareils trouvant preneur.

Curieusement, la mise en vente des Basset par la RAF en 1974 provoqua un regain d'intérêt pour l'appareil, et tout particulièrement aux Etats-Unis où pas moins de 15 bimoteurs de seconde main furent portés sur le registre civil entre 1974 et 1976, s'ajoutant à 10 exemplaires importés par Miami Aviation en 1970/71. Un engouement qui se prolongea durant les années 1980, le Beagle 206 étant vu outre atlantique comme un véritable 'warbird'. C'est ainsi que deux Srs 1 immatriculés en Belgique (OO-EEL et OO-VRH, c/n B026 et B019) passèrent sur le registre américain en 1980, rejoignant l'unique Srs 2 de Sudan Airways (ST-ADA, c/n B022) ou trois appareils livrés entre 1967 et 1969 au célèbre service des Docteurs Volants australiens (VH-FDA/B/F, c/n B050, B052 et B061).

Le plus surprenant des Beagle 206 reste pourtant l'unique Srs 3 dont on aurait pu penser qu'il serait rapidement ferrailé ou remis au standard 206S. En réalité cet appareil fut vendu en 1972 à un opérateur brésilien. Devenu PT-IQH et basé à Sao Paulo-Campo de Marte, il a volé régulièrement au moins jusqu'en février 2006.

Début 2013 on comptait toujours neuf B.206 en état de vol sur le registre américain, dont le N181WW (c/n B018, anciennement XS773 du No 26 Sqdn), arborant toujours les couleurs de la RAF et basé à Biggin Hill,

en Grande Bretagne. Cet appareil apparaît régulièrement en meeting, tout comme le G-FLYP (c/n B058) qui porte lui les couleurs du magazine FlyPast. Il a en effet été racheté en 1998 par l'éditeur de cette revue, Key Publishing, et totalise un nombre d'heures relativement faible pour son âge : 4 071 au 31 décembre 2010. Un B,206 Srs 2 (VH-UNI, c/n B047) est également maintenu en état de vol par le Queensland Air Museum de Caloundra, en Australie. Plus près de nous le prototype B,206X (c/n B001), transféré à l'Imperial War Museum en 1970, a fait l'objet d'une longue et patiente restauration qui s'est achevée en à Shoreham en mai 2010, et le G-ASWJ (c/n B009) se trouve, démonté, dans les réserves du Midland Air Museum, près de Coventry. On peut souhaiter qu'il ne subisse pas le sort du G-ATDD (c/n B013), radié en 1974 et dont seule la section avant de fuselage à été conservée. Elle est exposée à la Bristol Aircraft Collection de Kemble.



Acheté aux États-Unis en 1998 par Key Publishing, le G-FLYP (c/n B058) porte haut les couleurs de l'édition britannique spécialisée dans l'aviation. En dessous, vu à North Weald en juin 2009, le N181WW (c/n B018, ex XS773) a conservé les couleurs de la Royal Air Force à laquelle il a appartenu de 1965 à 1974. Malgré son immatriculation cet avion est basé à Biggin Hill, en Grande Bretagne (Photo MikeP via Airport-Data.com)



**Modélisme** : En 1968 Airfix a réalisé un moulage au 1/72<sup>e</sup> représentant un Basset. Ce kit de 47 pièces (Ref 255) est relativement complet pour l'époque, puisqu'il comporte une planche de bord et six sièges, les

éléments de verrière étant bien entendu un peu épais. L'ensemble est précis et agréable à monter, seule la décoration pouvant poser quelques problèmes en raison de la qualité médiocre des décalcomanies. La planche proposée dans la boîte permet de réaliser trois appareils de la RAF (Serial XS766, XS768 ou XS769), les maquettistes les plus aguerris pouvant être tentés de réaliser l'appareil utilisé par le Prince Charles ou une machine de l'ETPS, plus hauts en couleur.

Si la planche de décalcomanies n'a pas évoluée, ce kit a été réédité à plusieurs reprises jusqu'en 1981 et un certain nombre de boîtes sont toujours proposées à la vente, notamment sur les sites de vente en ligne, à des prix variant entre 5,00 et 10,00 euros, prix auquel il faudra bien entendu ajouter les frais de port.

Successeur potentiel de l'Avro Anson, le Beagle 206 est un appareil original, qui ne manquera pas de faire son effet dans une collection consacrée à la RAF ou dédiée aux heures sombres de la Guerre Froide.

**B.206C Srs 1:** Caractéristiques: E 13,96 m ; L 10,26 m ; H 3,45 m ; SP 19,88 m<sup>2</sup> ; Pv 2 381 kg ; Pt 3 401 kg ; 2 Rolls Royce Continental GIO-470A de 310 ch; Vx 354 km/h ; Vcr 333 km/h ; Vasc 7,62 m/sec ; RA 3 040 km ; Peq 1 + 6 pax.

**B.206 Srs 2:** Caractéristiques: E 13,96 m ; L 10,26 m ; H 3,45 m ; SP 19,88 m<sup>2</sup> ; Pv 2 450 kg ; Pt 3 401 kg ; 2 Rolls Royce Continental GTSIO-520C de 340 ch; Vx 415 km/h ; Vcr 351 km/h ; Vasc 6,8 m/sec ; PI 8 260 km ; RA 2 608 km ; Peq 1 + 6 pax.



Alignés devant l'usine de Rearsby au printemps 1965, les premiers Basset CC.1 de la Royal Air Force en attente de livraison. Au premier plan le XS766, qui fut mis six mois à la disposition de Rolls Royce en en 1967/1968 puis utilisé par le No 26 Sqn. Finalement vendu aux États-Unis en 1977 et immatriculé fort à propos N206SS, il fut finalement radié en juillet 2009 (Beagle Aircraft Ltd)



Le premier B.260 livré à un client civil fut le G-ASWJ (c/n B009), remis à Rolls Royce le 31 juillet 1965. Réformé dix ans plus tard sans avoir changé de propriétaire, il est aujourd'hui conservé dans les réserves du Midland Air Museum.

La plupart des B.206S sortirent d'usine avec une livrée blanche et jaune surlignée de noir, tel le G-AVAM (c/n B049). Peint sur la dérive le drapeau de Jersey, où cet avion s'est écrasé le 6 août 1970.



Hunting Surveys Ltd exploita entre 1967 et 1971 le B.206S G-AVCG (c/n B051). Loué à Beagle Aircraft Ltd, cet appareil avait été modifié pour des missions de cartographie aérienne. Comme d'autres il fut vendu en 1976 aux États-Unis, devenant N206GB. Il a été radié en décembre 1980.

