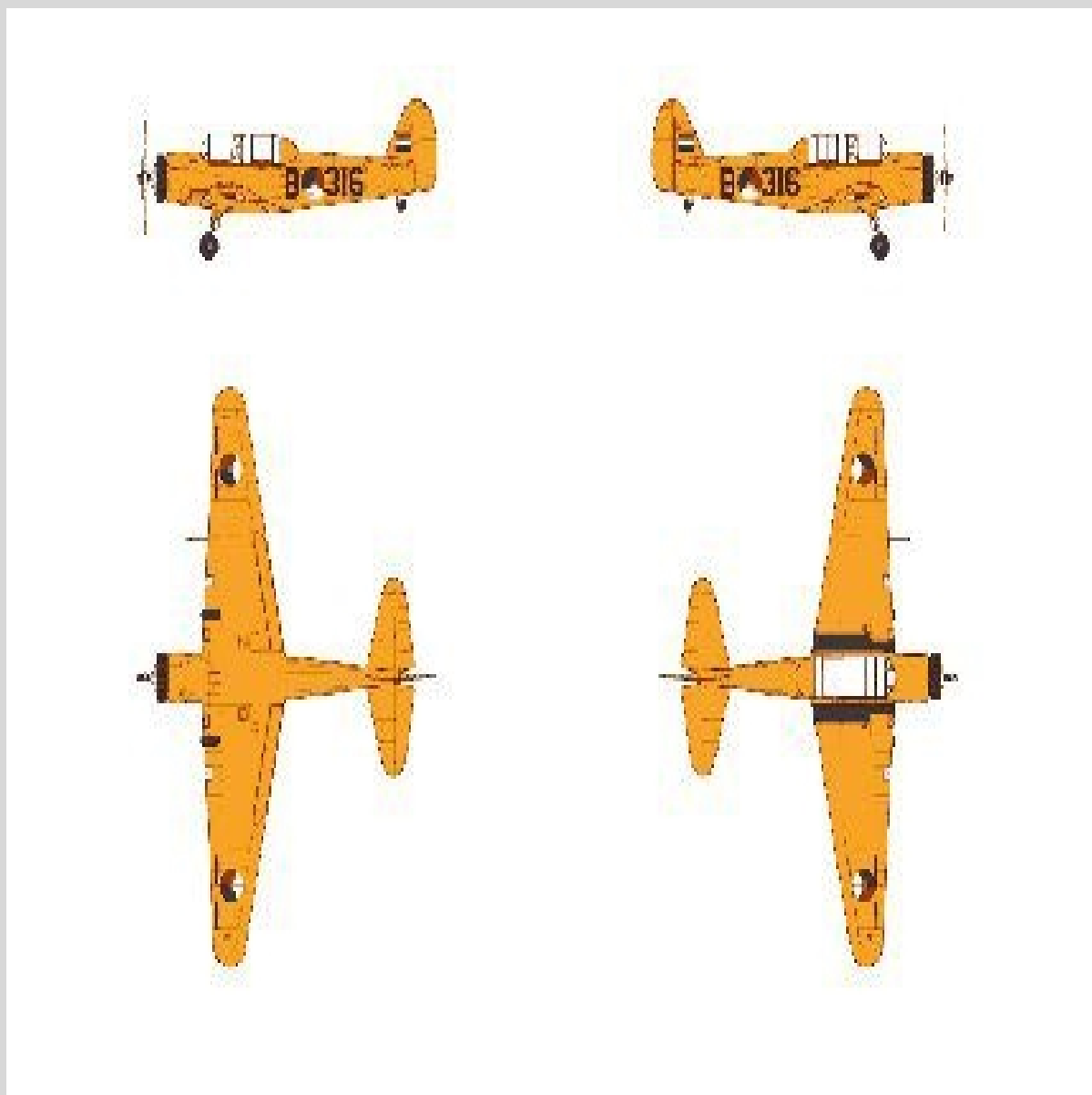


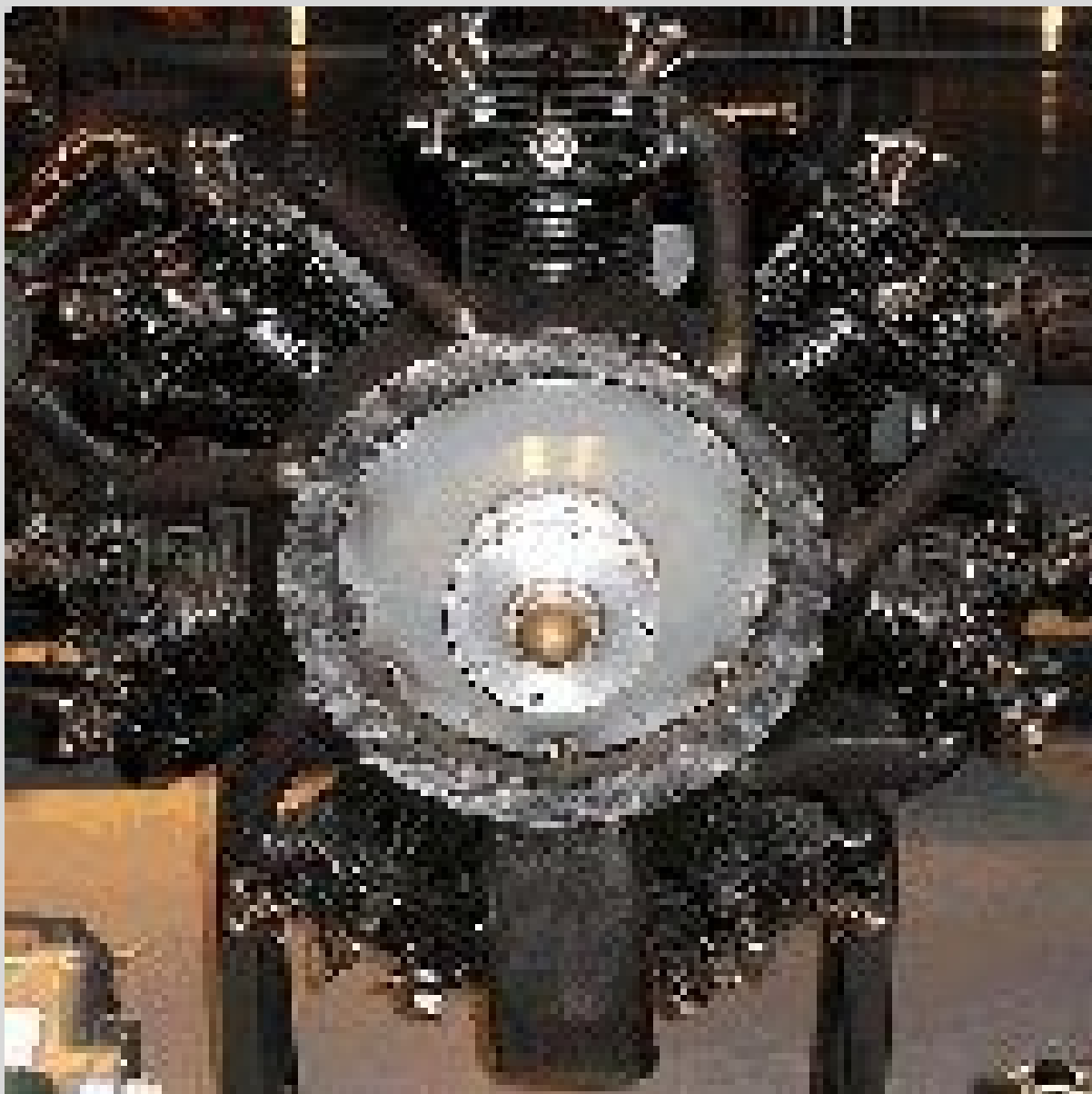
Nom de l'avion : Commonwealth CA-6 Wackett

Type d'avion : Appareil d'entrainement bimoteur biplace

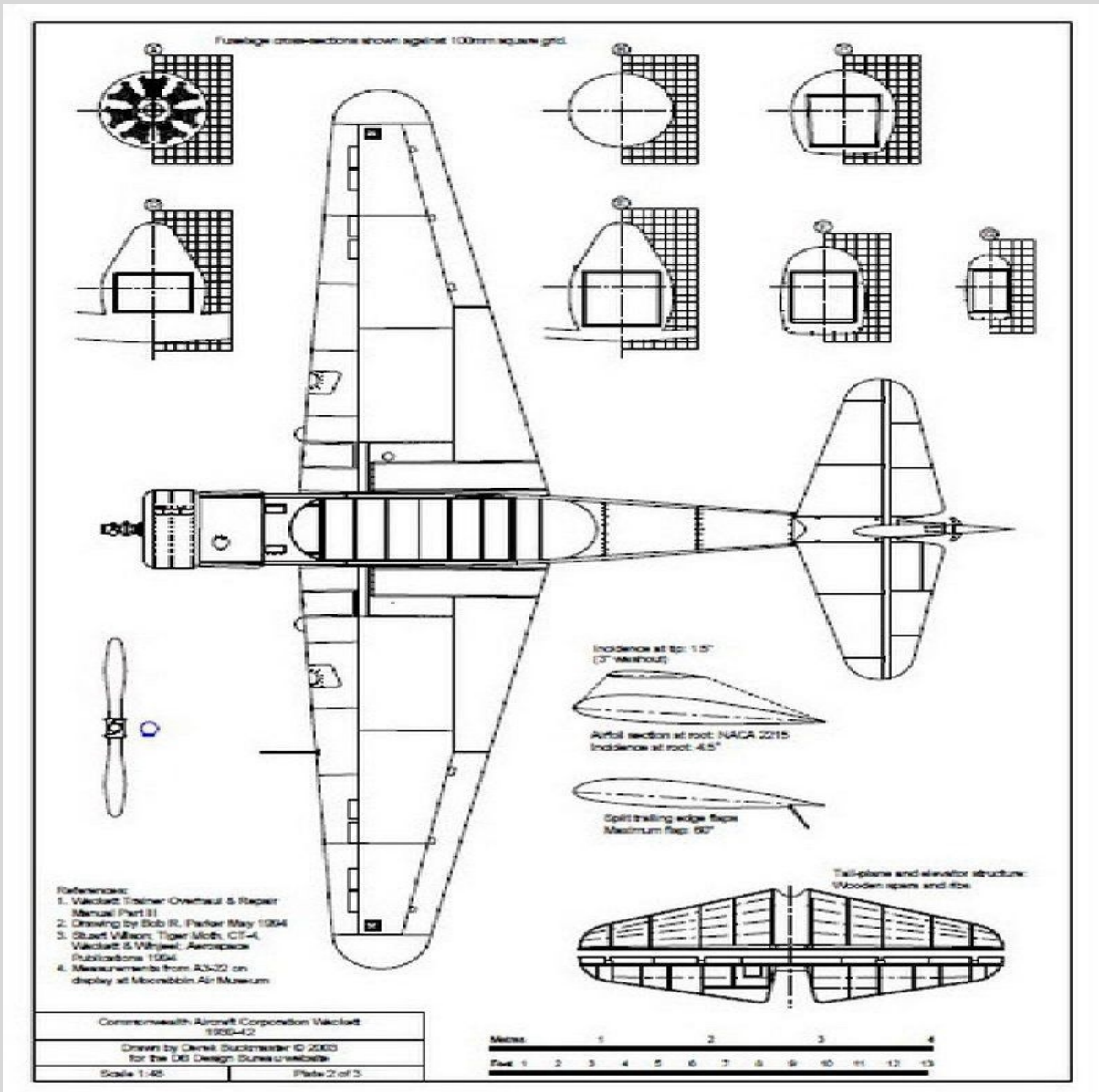


MOTORISATION

Warner Scarab



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

Aucun



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 185 km/h à 1220 m

Vitesse croisière= 180 km/h

Plafond pratique= 4480 m

Rayon action= 690 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,30 m	7,90 m	2,05 m	0 m ²

N° 118 RCAF Squadron
Rockliffe (Canada), 1941.

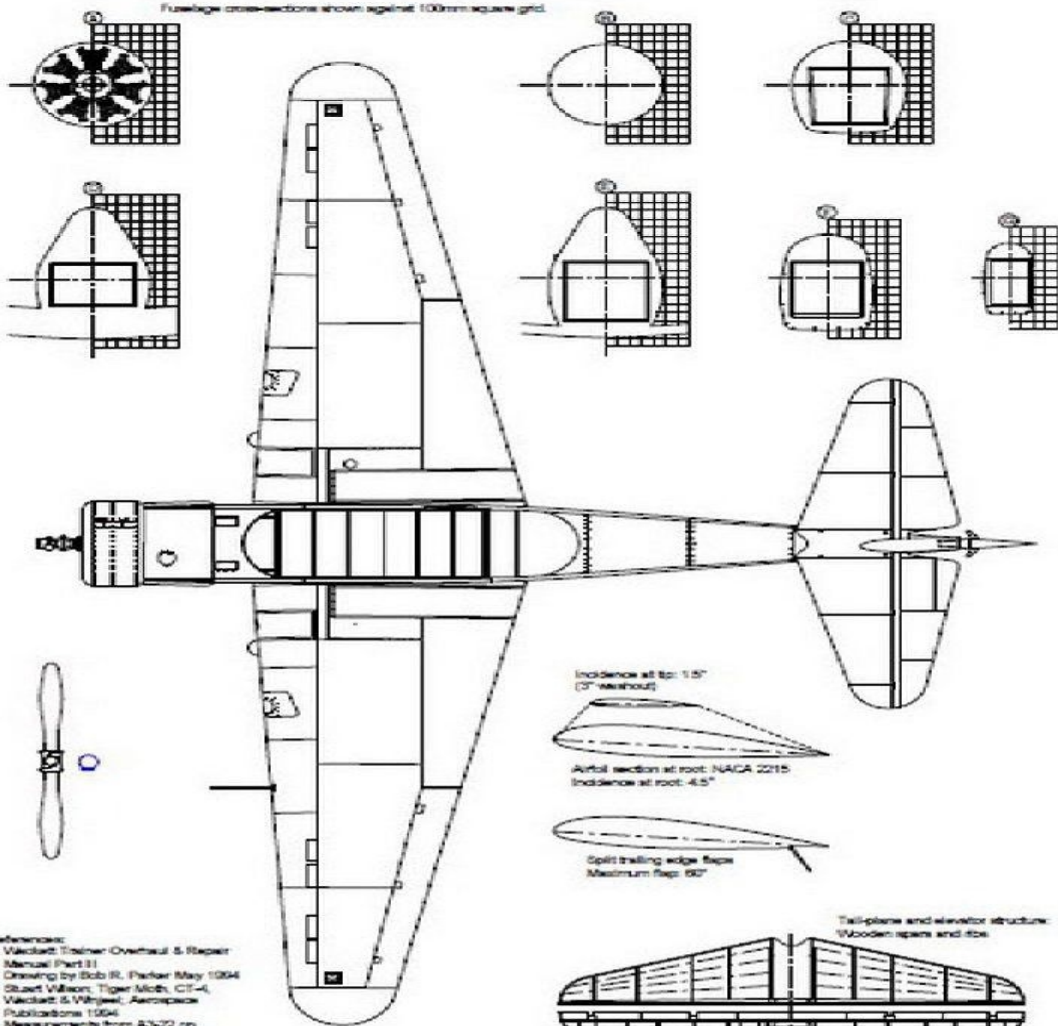


CAC Wackett A3-77
N° 1 WAGS
Ballarat, 1942.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
865 kg	0 kg	1175 kg

Fuselage cross-sections shown against 100mm square grid.



- References:
1. Vickers Trainer Overhaul & Repair Manual Part III
 2. Drawing by Bob R. Parker May 1994
 3. Stuart Wilson, Tiger Moth, CT-4, Vickers & Wilford, Aeroplane Publications 1994
 4. Measurements from A3-22 on display at Macrobain Air Museum

Commonwealth Aircraft Corporation Vickers 1934/2	
Drawn by Derek Buchsweiler © 2003 for the D&D Design Bureau website	
Scale 1:40	Plate 2 of 3



HISTOIRE

Le CA-2 Wackett est développé en 1938 par le constructeur australien Commonwealth Aircraft Corporation (CAC) pour répondre à l'exigence 3/38 concernant un avion d'entraînement biplace. La structure du fuselage est en tubes d'acier recouverts de tissus, alors que les ailes et l'empennage sont en bois. Le moteur, à cylindres en étoile, entraîne une hélice bipale. L'élève pilote et l'instructeur sont assis l'un derrière l'autre, protégés par une longue verrière à montant métalliques. Les ailes, cantilevers, sont effilées avec les extrémités arrondies. L'empennage est de type conventionnel, avec également des extrémités arrondies. Le train d'atterrissage de type classique est fixe, mais la roulette de queue est mobile. Les deux prototypes, commencés en octobre 1938, ne seront achevés qu'en septembre de l'année suivante, retardés par la construction, en parallèle ... de l'usine de production. Le premier prototype décolle le 19 septembre 1939, équipé d'un moteur Gipsy Major rapidement jugé pas assez puissant. Les deux CA-2 reçoivent alors des Gipsy Six et le second prototype effectue son premier vol en novembre de la même année. Malheureusement le gain en puissance de ce nouveau moteur est compensé par sa masse plus importante, il est alors décidé d'installer des Warner Scarab, ce qui est fait dès la mi-1940. La RAAF ne commande le Wackett qu'en août 1940, pensant jusque-là possible de former ses pilotes sur d'autres avions déjà en service. Le premier Wackett de série, motorisée par un Warner Scarab et désigné désormais CA-6, effectue son premier vol le 6 février 1941 et entre en service le mois suivant. Durant l'année 1941, des difficultés d'approvisionnement en moteur Scarab et en hélice Hamilton, suite à la Bataille d'Angleterre, entraînent des retards de livraison et les CA-6 sont stockés à l'usine. Cette immobilisation permet aux équipes de développement et de production d'effectuer quelques modifications concernant l'épaisseur de la toile qui recouvre certaines parties des avions. À nouveau livrée en moteurs et hélices, la CAC augmente la vitesse de production dès le déclenchement de la Guerre du Pacifique, ce qui lui permet de livrer à la RAAF le 202ème et dernier Wackett le 22 avril 1942, libérant ainsi ses ateliers pour la fabrication des CA-12 Boomerang. Environ un tiers des 200 CA-6 sont mis au rebut durant leur service au sein de la RAAF, les autres sont retirés et vendus à la fin de la seconde Guerre Mondiale. Environ une trentaine de Wackett sont achetés par la force aérienne des Indes Néerlandaises puis transférés, au moment de l'indépendance du pays, à la jeune Indonesian Air Force qui ne semble pas les avoir utilisés. Plusieurs dizaines d'autres CA-6 sont placés sur les registres civils australiens. Dans les années 1950, certains sont convertis en avions agricoles par Kingsford Smith Aviation Services et rebaptisés Kingsford Smith KS-2 ou KS-3 Cropmaster, selon si la trémie d'alimentation est installée à l'avant ou à l'arrière du poste de pilotage. Quatre autres Wackett sont convertis en Yeoman Cropmaster. Le 14 janvier 1962, James Knight disparaît à bord de son Wackett VH-BEC (ex-RAAF A3-139) lors d'un vol reliant la ville de Ceduna à Cook, dans le sud de l'Australie. En mars 1965, l'épave est retrouvée à 200km au Nord de Cook, sa boussole magnétique aurait eu un dysfonctionnement, orientant avec un écart de 30°. Après un atterrissage forcé, le pilote serait resté près de son appareil et aurait écrit sur les panneaux du fuselage son testament et un journal, ses dernières lignes ont été datées du 20 janvier 1962. Cet appareil est exposé au Central Australian Aviation Museum, plusieurs autres Wackett et KS-3 Cropmaster sont visibles dans d'autres musées et dans des expositions privées en Australie.

Versions : CA-2 Wackett Trainer : Désignation des deux prototypes motorisés par des Gipsy Major, puis Gipsy Six, et finalement des Warner Scarab. CA-6 Wackett Trainer : version de série motorisée par un Warner Scarab et construite à 200 exemplaires entre août 1940 et avril 1942. Kingsford Smith KS-2 Cropmaster : CA-6 Wackett Trainer converti en avion agricole avec l'installation d'une trémie à l'avant du cockpit, la plupart sont remodifiés par la suite en KS-3. Kingsford Smith KS-3 Cropmaster : CA-6 Wackett Trainer converti en avion agricole avec

l'installation d'une trémie à l'arrière du cockpit. Yeoman Cropmaster : Kingsford Smith KS-3 Cropmaster reconvertis. Utilisateurs : Australie : 2 CA-2 et 200 CA-6 au sein de la RAAF du 22 avril 1942 à la fin de la seconde guerre mondiale (1945). Pays-Bas : 30 exemplaires de seconde main au sein de l'Aviation militaire des Indes néerlandaises (Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger) entre 1945 et 1950. Indonésie : environ 30 exemplaires cédés par les Pays-Bas en 1950 au sein de l'Indonesian Air Force, il semble n'avoir pas été utilisés par l'Indonésie; plus en service.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/australi/australi.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/australi/australi.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/australi/ca_6.htm

