

## **En vol, aux commandes de l'Aviamilano F-14 Nibbio**

**Jacques NOETINGER**  
Aviation Magazine n°282 1/9/1959

Je dois à l'ami Vico Rosaspina de bien belles occasions de vol à bord d'appareils italiens depuis l'Alparma déjà lointain jusqu'au tout récent Nibbio, en passant par plus d'une demi-douzaine d'avions de tourisme réalisés par les ingénieurs italiens. L'Aviamilano F-14 Nibbio que Vico me confia en juin dernier me laisse un souvenir particulièrement agréable car la préparation du Salon de l'Aéronautique m'ayant passablement occupé, je n'eus guère l'occasion de piloter dans les semaines qui précédèrent les festivités du Bourget. Or, en plein Salon, un soir, j'eus droit à une heure de récréation en vol. Grâce au Nibbio cette récréation prit le caractère d'une évasion idéale. Mais voici comment les choses se passèrent...

### **Un avion au milieu d'un essaim de machines volantes**

C'était dans la matinée. Au poste de commandement du bureau de presse, entortillé dans les fils de téléphone et du micro, coincé derrière une table trop grande pour les dimensions de mon bureau, j'essayais de tenir trois conversations à la fois, en anglais et en français avec des visiteurs éphémères mais pressés que sont inmanquablement les journalistes. Dans le bureau voisin, les machines à écrire égrenaient leur chant monocorde au rythme de mitrailleuses, indifférentes au brouhaha d'un flot de représentants de la presse venant chercher leur pitance. Nos bureaux avaient l'aspect d'une ruche, mais les abeilles ne piquaient point. Tout se passait avec le sourire. Je regrettais cependant l'éventuel coup dur. C'est alors que j'entendis une sorte de fracas

du côté de ma porte. Celle-ci s'ouvrit brutalement comme cédant à un cyclone. Le cyclone était chauve et souriant ; Vico Rosaspina. D'un geste précis et sans préambule il jeta sur mon bureau une petite clé et me dit : « Jacques, si tu as envie de faire un tour de «Nibbio», voilà la clé, prends la quand tu veux, emmène qui tu veux, mais je te préviens, la radio est en panne ».

Héberlué, j'eus tout de même le réflexe de retenir un instant mon vieil ami et dès que j'eus pris congé de mes autres visiteurs nous partîmes vers l'exposition statique ou sagement l'avion nous attendait. Seul, sans barrière de protection, il était là au milieu de cet essaim d'appareils rassemblés à l'occasion du Salon autour du palais d'exposition.

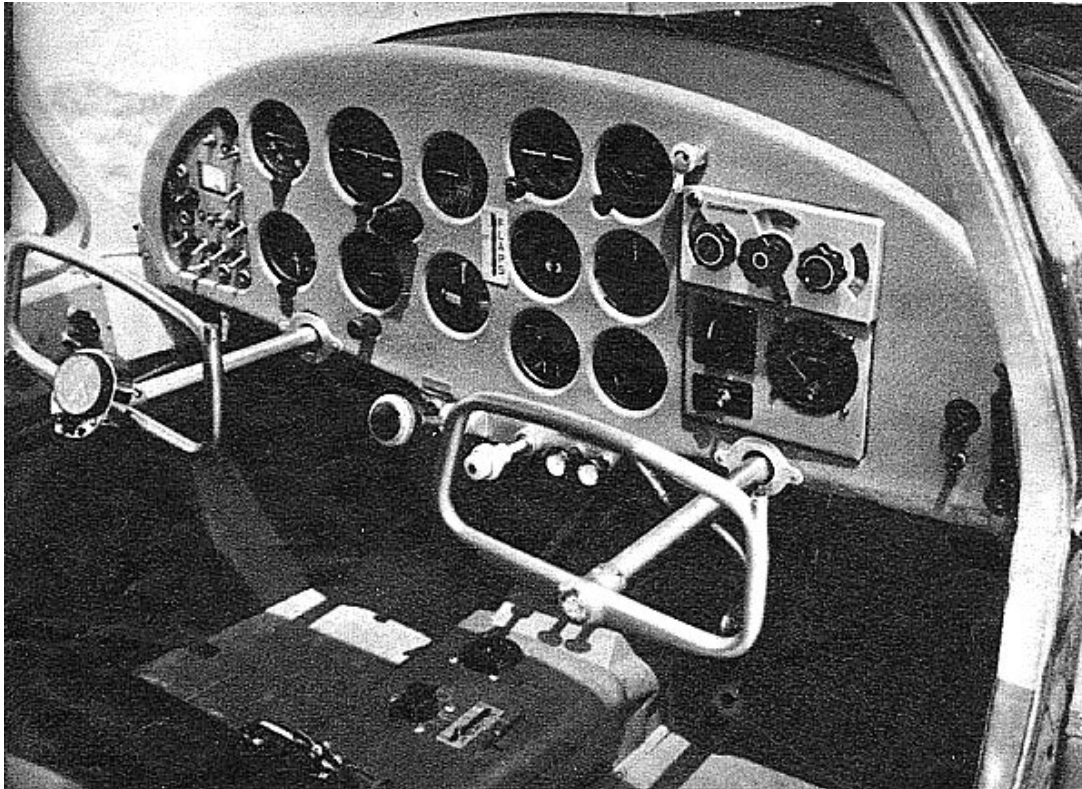
Tout de suite je fus séduit par la ligne pure et sobre de cet avion fin et élancé reposant sur son train tricycle. On reconnaît le coup de crayon de l'ingénieur Frati. Les teintes choisies pour la décoration du I-GIAR ne sont peut-être pas aussi heureuses qu'il eût été souhaitable, mais ceci est un détail. Arrêtons-nous plutôt aux particularités de la formule.

### **Un appareil conçu avec l'optique de l'utilisateur**

En premier lieu, il s'agit d'un appareil à train tricycle dont les jambes principales sont assez basses pour permettre un accès facile de la cabine, assez large pour donner une bonne stabilité au sol. La roulette avant laisse un confortable marge à l'hélice Hartzell métallique à commande hydraulique. Ensuite le moteur est remarquablement caréné et son profil fuyant dégage parfaitement la visibilité. Enfin, directement dérivé du biplace F-8 Falco dont j'avais apprécié en son temps le lumineux cockpit entièrement en plexiglas, le F.14 offre une cabine aux larges fenêtres vitrées ce qu'apprécient les passagers d'un avion de tourisme.

Comme la plupart des appareils de construction italienne le Nibbio est entièrement en bois mais revêtu de toile. Le traitement du bois, l'utilisation de colles synthétiques et un vernis particulièrement soigné, donnent à cette construction une robustesse garantie et laissent insensible aux facteurs atmosphériques. Sans doute en raison des impératifs de la construction, le Nibbio dispose d'une seule porte d'accès, elle est placée sur le flanc droit de l'avion. J'ai déjà donné mon opinion à un tel aménagement qui ne semble pas très rationnel. Mais cette porte est grande, elle s'ouvre vers l'avant et dégage suffisamment la cabine pour ne pas compliquer l'accès des passagers de la banquette arrière. La présentation intérieure est très soignée, très finie. On a vraiment la sensation d'être dans une voiture de grande classe. Le poste de pilotage complète l'illusion de la voiture puisque le manche, en fait, est un volant rectangulaire qui s'enfonce dans le tableau. Il y en a deux puisque l'appareil est équipé en doubles commandes. Le tableau de bord est sobre, clair et très lisible.

Au terme de cette inspection, Vico Rosaspina me donne quelques consignes pour utiliser correctement l'appareil qu'il me confie et me voici plus à l'aise pour m'élancer sur ces ailes italiennes. J'ai hâte de faire cette expérience mais il me faut attendre jusqu'au soir car la journée est active au Salon. Vers 18h 30, à l'heure où les visiteurs regagnent la capitale, j'entraîne à l'avion mes passagers.: des hôtes de marque : un journaliste italien, mon camarade et confrère pilote anglais Mark Lambert de la revue Flight et ma secrétaire dévouée qui a droit à cette évasion, elle aussi.



En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, nous sommes ceinturés à nos sièges, je vérifie si le robinet d'essence placé au plancher est bien branché sur l'un des réservoirs (chacun contenant 67 litres). La manette d'hélice vissée à fond à droite donne plein petit pas. Je mets les commutateurs de batterie et de génératrice puis donne très peu de gaz. Après avoir mis les contacts, un coup de démarreur et le moteur commence sa chanson. Dans la cabine le bruit est très raisonnable bien que nous gardions ouverte la glace latérale dont je dispose de mon côté car il fait encore chaud ce soir. Après avoir relâché le frein de parking je donne un peu de moteur et nous commençons à rouler. Aussitôt j'apprécie l'efficacité des freins mais demeure surpris des efforts qu'il faut faire sur le palonnier (qui entraîne directement la roue avant) pour les évolutions au sol. Cette particularité dénote un peu car tout semble si simple sur le « Nibbio ». Il serait souhaitable qu'une amélioration soit étudiée à ce sujet. Arrivés en position de décollage et aux ordres optiques de la voiture piste qui nous accompagne puisque nous sommes privés de radio, je m'aligne. Les volets commandés électriquement sont abaissés à 20° et nous nous élançons sur la piste. L'avion tient bien son axe...

### **Impressions de vol**

Lorsque le badin atteint 110-115 km/h, je tire un peu sur le manche, la roue avant quitte le sol et le « Nibbio » prend congé de la piste après avoir roulé moins de 250 mètres. Ce chiffre est à noter car il ne constitue nullement une performance. C'est un décollage normal qui est loin d'être la course minimum enregistrée aux essais avec 180 mètres seulement. Immédiatement l'avion s'accroche bien et gagne sa vitesse. A 170 km/h il se trouve dans la meilleure configuration de montée une fois que le train et les volets ont été remontés sous l'action de simples commutateurs électriques. Pour les volets un voyant est situé au plancher. Pour le train une lampe rouge, sur le tableau, s'allume, train rentré et passe au vert, train sorti. La commande électrique du train est doublée d'une commande manuelle également placée au plancher légèrement à l'avant, entre les deux sièges pilotes.

Ayant rapidement pris de l'altitude à un régime de 2.700 t/m. qui donne un bon 5 m-s. j'adopte le régime de croisière à 600 mètres. Je règle la pression d'admission à 23 pz. et le régime de l'hélice à 2.400 t/m. Comme pour tous les avions fins, et c'est le cas du «Nibbio» il faut laisser à l'appareil le temps de prendre sa vitesse. En croisière économique, la vitesse badin donne un confortable 270 km-h, ce qui est remarquable pour un appareil équipé d'un Lycoming de 180 cv et pesant à pleine charge 1.150 kg. A cette vitesse et compte tenu de la capacité de ses réservoirs, le Nibbio a une autonomie de 1.400 km et son plafond est supérieur à 5.000 mètres. Les quelques évolutions auxquelles nous nous livrons tour à tour avec Mark Lambert mettent en évidence l'excellent dosage des commandes et leur souplesse. La conjugaison n'offre pas la moindre surprise. Tout rentré j'effectue un décrochage avec un peu de moteur. L'avion prévient à peine, fait une abattée assez sèche et franche, bien dans l'axe, sans aucune tendance à partir sur une aile donc à chercher la vrille.



### **Le tour de piste**

L'heure tourne, l'essence baisse, il est temps de revenir nous poser au Bourget. Mais il nous faut l'autorisation optique de la tour feu. C'est l'occasion de faire un passage à plus de 300 km/h et à moins de 100 m d'altitude. Pour laisser la priorité à une «Caravelle» qui se pose nous faisons un tour de piste supplémentaire avant de venir nous présenter à l'atterrissage. Finalement je suis autorisé à me poser. Par une petite ressource je coupe la vitesse mets l'hélice plein petit pas à 2.700 t/m, sors le train en dessous de 180, les volets en dessous de 170, fais l'approche à 140 km/h et me trouve en finale à 130. L'atterrissage est très facile et l'avion se freine de lui-même sur courte distance. Je n'ai pas à me servir des freins pour attraper la première bretelle du taxiway. Nous rentrons au parking. Le vol est fini. C'est dommage, je serai bien reparti pour un nouveau vol.

### **En conclusion**

Ce rapide tour d'horizon consacré au «Nibbio» résume mes impressions sur cet avion élégant et racé. C'est une réussite car : son confort est en mesure de satisfaire les plus exigeants, ses performances, tant en vitesse qu'en rayon d'action dépassent la clientèle des sportifs pour atteindre celle des hommes d'affaires ; son pilotage est simple et pourtant fin ; son prix à l'utilisation, d'après une étude faite par Aviamilano, semble raisonnable d'autant que la consommation se limite à 13 litres au 100 km. J'ai fait une réserve pour la porte unique, (j'ajouterai que lors de mon vol j'ai eu quelques difficultés avec le flettner, je le crois un peu fragile. Enfin la conjugaison roue avant et palonnier nécessite, à mon avis, une amélioration. Ceci dit, adressons, une fois de plus, un grand bravo à l'ingénieur Frati et un merci à Vico Rosaspina qui a si magnifiquement présenté le «Nibbio» en vol au dernier Salon.

