

## **En vol, à bord du Beechcraft B-55 Baron**

**Jacques Noetinger**

Aviation Magazine n°317 (15/02/1961)

Depuis quelques années, j'ai eu plusieurs occasions, dans la présente rubrique de consacrer des comptes rendus de vol aux appareils réalisés par la célèbre firme américaine Beechcraft. La création à Paris d'un bureau de représentation de Beech me facilita encore la tâche d'autant que Pierre Grocq, un ami, en avait la charge. Le tout récent accord de coopération signé entre la SFERMA et Beechcraft nous incite en France à suivre avec une attention toute spéciale les productions susceptibles d'intéresser directement l'industrie française. C'est le cas du « Baron ».

En fait la première présentation de ce bimoteur aux milieux aéronautiques français coïncidait avec la première présentation à Paris du prototype expérimental de la SFERMA provisoirement baptisé « Turbo Travel Air ». Ces deux machines sont cousines germanes puisqu'elles dérivent l'une et l'autre de l'original « Travel Air ». Le « Baron » est un « Travel Air » modernisé et plus puissant le « Turbo Travel Air » est l'application de turbopropulseurs économiques à une cellule d'avion d'affaires. Je me réserve très prochainement, je l'espère, de consacrer un compte rendu de vol au « Turbo Travel Air » mais il sera intéressant alors de pouvoir comparer cet avion au « Baron » dont la cellule est identique.

### **Moderne et élégant**

Le modèle 55 « Baron », présent aujourd'hui sur le parking du terrain de Toussus-le-Noble est signé Beechcraft. Le dessin du fuselage, le train d'atterrissage, la forme du pare-brise et du nez sont autant de réminiscences du Bonanza du Queen Air et du Twin Bonanza. La dérive en flèche avec arête dorsale et ses moteurs en flat six aux capotages très sobres, laissent deviner les performances que l'on a voulues pour cet appareil.

Cependant rien n'a été sacrifié au confort, il suffit pour s'en convaincre d'enjamber sans effort, grâce à une poignée fixée le long du fuselage, un marchepied placé à bonne hauteur derrière le bord de fuite des volets. De part et d'autre de la cabine une large porte, type voiture américaine, donne accès aux passagers et au pilote. Cinq sièges offrent cinq vraies places et l'on se demande même si un sixième n'eut pas été parfaitement acceptable puisque les fauteuils vont deux par deux et qu'un espace reste, libre à côté du cinquième, placé seul à l'arrière, dans l'alignement de la rangée de gauche. Beechcraft a compris que le voyage implique une certaine quantité de bagages qui, comme le passager ont un poids et un volume !

Il est inutile d'insister sur le fini d'aménagement. Tapis, cloisons, plafond et sièges répondent au standing des voitures américaines de grand luxe. Cendriers accoudoirs, éclairage et aérateurs ont été distribués avec soin. Par contre, installé sur un fauteuil, quel qu'il soit, on est frappé par la visibilité offerte et par la luminosité qui, par voie de conséquence, inonde la cabine. De la place avant droite ou je me trouve, j'évalue à 30° l'angle mort que seul prend, sur les 360°, le secteur arrière. C'est un résultat assez étonnant.

### **De la puissance au décollage et en montée**

Mais me voici prêt à apprécier en vol les qualités du « Baron ». Franz Dorig, pilote suisse attaché à la Société Transair à Neuchâtel, est à son poste, à ma gauche. Derrière nous, Maurice Maurel rédacteur aéronautique du journal « l'Equipe », et André Moisan, ont pris place à bord de cet appareil immatriculé HB-GOH.

Tandis que le pilote procède à la mise en marche des deux moteurs Continental de 260 en à injection, je constate que le tableau de bord, d'une présentation très soignée, est à la fois complet et présenté de façon claire. Le « bloc commande » n'est pas le pupitre classique débordant jusqu'aux sièges avant entre les deux pilotes. Il est encastré dans le tableau de bord. Au centre sort le bras horizontal du manche dont l'axe noir se bascule à volonté à gauche ou à droite. Le volant a ici la forme en U, il est ivoire, petit mais massif pour que le pilote le sente bien. Ce choix de couleur est heureux, du reste toutes les manettes couramment utilisées pour le pilotage pur sont de même teinte. Ainsi les trois volants de flettner que l'on trouve sur le bloc commande se détachent bien sur le fond noir de ce panneau qui réunit autour du bras principal du manche la commande de volets, celle du train et, deux par deux, côte à côte, les manettes d'hélices, de gaz et de mixture. Les instruments de vol et ceux du moteur sont alignés sur la partie supérieure du tableau de bord,



bien en vue des deux pilotes. Plus bas se trouvent les postes radios permettant de réunir sur le Baron un ensemble des plus complets : VHF 360 canaux, radio compas, ILS, etc.

Dès que les moteurs tournent nous quittons le parking. Le pilote mène son appareil sans le moindre effort la roue avant conjuguée avec le palonnier, l'excellente visibilité avant, que ne gêne nullement la hauteur du tableau de bord, et la souplesse du train rendent les évolutions au sol très agréables.

Au point de manœuvre, avant de pénétrer sur la bande : point fixe de chaque moteur. Le réglage des flettner permet pas d'erreurs puisqu'à chacun correspond un indicateur gradué apparaissant dans une petite fenêtre rectangulaire. Pour les volets, deux lampes indiquent la position haute et la position basse. Pour les positions intermédiaires le pilote règle ses volets à vue face à des repères fixés sur ces volets. C'est le cas pour le décollage (de l'ordre de 20°).

Le point fixe terminé, nous marquons l'arrêt quelques instants pour laisser se poser le « Turbo Travel Air ». La piste libre nous prenons l'axe de décollage. Plein petit pas, les moteurs donnent leur pleine puissance, l'accélération est très sensible, nous quittons le sol à 65 mph au badin (107 km/h). Immédiatement le vario accuse 1500 pieds/min (plus de 8 m/s) les moteurs tournent à 2 600 t/min avec 28 à l'admission et le badin indique 120 mph (200 km/h). Tout en prenant de l'altitude le régime est ramené à 2300 t/m et 25 pz, le badin se stabilise à 130 mph (216 km/h) Le meilleur taux de montée semble être 2400 t/min avec 24 à l'admission, le badin indiquant 136 mph (224 km/h) pour du 1 600 pieds/min (près de 9 m/s).

### **Dans le ciel de Chartres à 5000 pieds**

A cette moyenne il nous faut peu de temps pour atteindre l'altitude de 5000 pieds, choisie pour adopter la vitesse de croisière. Le ciel est pur mais une mince pellicule de brume s'étend comme un tapis translucide sur un paysage pastel duquel émergent devant nous dans le lointain les deux tours élancées de la cathédrale de Chartres.

En croisière et à cette altitude le régime est de 2300 t/min avec 21 de pression à l'admission. Ceci donne au badin 210 mph soit en vitesse corrigée 205 mph (332 km/h) pour une puissance de 60% aux moteurs. C'est là, surtout à semblable altitude une belle vitesse. Il suffirait de monter à quelques milliers de pieds plus haut pour friser le 350 km/h.

En virage, les flettner bien réglés, on peut lâcher les commandes et l'avion fait preuve d'une excellente stabilité. La seule réserve que je me risquerai d'exprimer au sujet du « Baron » concerne l'insonorisation à bord. Certes le bruit n'est pas excessif mais on ne peut pas parler de silence absolu. Il est vrai que l'on ne peut demander à 520 ch de fournir leur puissance et d'être, de surcroît muets.



### **Sur un moteur**

Franz Dorig nous propose une démonstration de vol sur un moteur. Il décide de couper le Continental de droite et ceci sans modifier la puissance du gauche qui est maintenu à 60 % de son régime. Au moment de la mise en drapeau de l'hélice droite, un coup de raquette très net fait faire au « Baron » une ruade. Le pilote règle alors ses flettners. Le badin tombe lentement de 190 mph indiqués à 160 et l'aiguille s'immobilise là. Sur un moteur nous volons donc à 255 km/h en parfaite sécurité et à une vitesse supérieure de 15 bons kilomètres à celle autorisée pour la sortie du train et des volets. Il est donc possible d'évoluer en toute tranquillité et même de gagner de l'altitude puisque nous sommes très loin de la vitesse de décrochage.

Du reste, une fois remise en route l'hélice droite, Franz Dorig synchronise ses 2 moteurs au régime de croisière que nous avons précédemment et cabre l'appareil. A 95 mph (162 km/h) le klaxon retentit pour annoncer l'approche du décrochage. A 80 mph seulement (128 km/h) l'avion, train et volets rentrés vibre légèrement et les commandes sont molles. C'est le décrochage. Il suffit de relâcher le manche et tout rentre dans l'ordre, sans histoire.

C'est alors que le pilote bascule le manche pour me passer les commandes. Pendant quelques instants j'ai l'avion à moi. Jamais, je crois, je n'ai eu entre les mains un appareil aussi doux et aussi docile. Les commandes sont admirablement dosées et agréables

## L'atterrissage

Il est temps de revenir à Toussus car un brouillard sombre envahit la région et à basse altitude la visibilité devient critique. A 1 000 pieds/min nous descendons. Une fois le train et les volets sortis, vers 130 mph (205 km/h) le badin tombe à 100/110 en approche finale. La prise de terrain est facile compte tenu de la visibilité avant; et de la maniabilité de l'avion. Après un court palier nous touchons la piste à 75 mph (117 km/h). En utilisant légèrement les freins, la course en roulement est réduite.

Puissant, bien fini jusque dans les détails, confortable et rapide, le « Baron » répond parfaitement à sa vocation d'avion d'affaires. Il s'agit d'un vrai cinq places, il est parfaitement équipé pour voler en toutes conditions grâce à des dégivreurs de bord d'attaque et d'hélices Il est par surcroît, du point de vue pilote, très agréable et relativement simple pour des performances aussi élevées. Produit en grande série, il connaît déjà un succès mérité aux Etats-Unis. Il ne manquera pas d'être apprécié en Europe ce qui amènera peut-être la SFERMA à le construire sous licence en France. Après tout c'est la même cellule que celle qui sera adoptée sur le « Turbo Travel Air » de série ; or cette dernière formule plus coûteuse parce que plus rapide encore ne doit pas être une concurrence pour le « Baron », mais un complément à l'éventail des avions d'affaires modernes.

