

En vol, aux commandes du Piaggio P-166

Jacques Noetinger
Aviation Magazine n°305 15/8/60

Le hasard réserve en toutes choses des surprises. La Babb Company avait eu l'amabilité de me proposer, plus d'un mois à l'avance, un rendez-vous à Toussus pour faire la connaissance du Piaggio P-166. Date et heure avaient été convenues. J'avais pris toutes dispositions pour être en mesure de me livrer à une étude systématique de cet avion. Malheureusement, un contretemps du côté italien faillit compromettre purement et simplement le vol que je devais faire car l'appareil était tenu à rejoindre d'urgence Rome. J'eus pourtant la possibilité de voler vingt-cinq minutes comme copilote. C'est peu pour apporter un témoignage sérieux, surtout lors d'un vol si hâtif, escamotant bien des aspects que j'aurais voulu apprécier.

Confort, objectif n° 1

Le P-166 rappelle beaucoup par sa silhouette son frère aîné P-136 dont il est dérivé. Ce dernier est un amphibie ; le 166 est un appareil terrestre mais tous deux ont les mêmes ailes de mouette, la même disposition des moteurs propulsifs placés à la «cassure» des ailes, le même empennage relevé. Le P-136 est un cinq places, le P-166 est plus volumineux et sa cabine se prête aux aménagements les plus variés. Très bas sur son train, ce bimoteur d'affaires est tricycle, ses deux moteurs Lycoming à compresseur fournissent une puissance totale de 680 ch. pour le faire voler à pleine charge au poids de 3.680 kg avec une autonomie proche de 2.000 km, à 65 % de la puissance. L'arête dorsale, en prolongement de la dérive, dessert sans doute la finesse de la ligne générale mais celle-ci reste harmonieuse et l'avant du P-166 évoque celui de l'amphibie construit naguère par Schreck. Les réservoirs, à l'extrémité des plans, sont du style en vogue sur le matériel américain.

Pour accéder à la cabine, les passagers disposent d'une grande porte arrière découpée dans le flanc gauche. Il convient de souligner que le plancher étant très bas par rapport au sol, l'entrée à bord ne constitue pas un exercice de sport trop courant sur bien des appareils. La soute à bagages elle-même est très pratique. Sa porte se soulève et elle offre un compartiment spacieux situé derrière le plan de rotation des hélices. Enfin, l'équipage dispose d'une porte sur le côté droit du fuselage. Ces particularités soulignent que les ingénieurs de Piaggio ont cherché et trouvé des solutions rationnelles. Le souci du confort a été aussi l'une de leurs préoccupations et ils ont parfaitement prouvé leur compétence en la matière.



La cabine offre un volume habitable de 8,60 m³. A ceci s'ajoutent une toilette et un bar occupant 1,50 m³. Il y a de quoi placer là des bagages accessibles en vol. Le I-PIAK est aujourd'hui aménagé de façon classique avec six sièges pullman (équipage compris) mais il est possible de modifier cette disposition pour aller jusqu'à transporter au total 10 personnes, faire du P-166 un appareil sanitaire avec deux brancards et quatre

sièges, un avion pour missions photos ou un petit cargo. Sans doute sera-t-il apprécié pour le travail aérien mais tel que je le découvre aujourd'hui, en version standard, il est de nature à séduire l'homme d'affaires soucieux de trouver tout son confort dans une cabine douillette aux larges fenêtres et dont le couloir de circulation entre les sièges ne l'obligera pas à rester prisonnier de son fauteuil. Tapis épais, garnitures semblables à celles d'une voiture de luxe, sièges en cuir et très confortables retiendront son attention.



Le tableau de bord est classique, il ne comporte apparemment aucune innovation majeure. Je note seulement le bras de support des manches déportés respectivement le long de la cloison correspondante, ce qui offre le gros avantage de laisser tout l'espace souhaité pour les jambes. Le bloc commandes (gaz, hélices, mélange, flettner, commande de trains et de volets) est remarquablement peu encombrant. Ainsi la planche de bord est très dégagée, parfaitement lisible. Peut-être certains pilotes regretteront-ils l'absence de séparation délimitant nettement le groupe des instruments moteurs de celui des cadrans de navigation ou de celui des postes radio, évidemment très complet. Par contre, les disjoncteurs électriques ont été rassemblés sur un panneau placé au plafond, ce qui dégage la planche principale. Les palonniers sont du type américain, c'est-à-dire qu'ils sont constitués par des pédales faisant aussi office de freins. La visibilité offerte à l'équipage ne prête pas à la critique, d'autant que les allés très décalées vers l'arrière et l'absence de moteurs proéminents ne limitent pas l'angle de vue offert. Me voici installé en place copilote. Le pilote italien, dont je n'ai même pas eu le temps de noter le nom, lance les moteurs. Le bruit est très amorti dans la cabine. Les Lycoming sont chauds, nous n'avons pas à attendre au parking. Au sol, il dirige son appareil avec aisance, autant que j'en puisse juger. Les amortisseurs sont souples.

En montée

Arrivé à l'extrémité de la piste et dans l'axe de décollage, les manettes sont poussées à fond, le P-166 prend son élan. Le régime atteint vite 3.500 t/m et 45 à l'admission. En 18 secondes, la vitesse a atteint 72 nœuds (130 km/h) et nous quittons le sol. D'abord, c'est au régime normal de montée que nous prenons de l'altitude à 1.000 ft/m (5,5 m/s) et à 100 nœuds (180 km/h). Mais, bientôt, nous adoptons un régime beaucoup plus modique avec 2.700 t/m et 32 à l'admission puisque notre objectif consiste à tenir compte d'un Piper de Fenwick à bord duquel se trouve Dengremont et que nous devons retrouver à une altitude de 4.500 pieds pour la séance photo. L'avion semble docile : il effectue des virages harmonieux mais je n'ai pas encore touché aux commandes. Cette fois, le Piper est en place. De mon siège, je suis en meilleure position pour effectuer les manœuvres par rapport à Dengremont qui nous guette à sa gauche. Je demande les commandes et obtiens cette grâce. A moi de jouer...

Je suis décidé à tenir un badin de 120 nœuds (220 km/h). Pour faire des présentations convenables par rapport au Piper qui vole en ligne droite à 90 nœuds (165 km/h), je dois entraîner le P-166 dans une série de virages serrés tant pour m'éloigner que pour me rapprocher de Dengremont. C'est l'occasion d'apprécier la très douce et très précise action des gouvernes. Il n'y a pas d'effort latéral à exercer sur le volant du manche. Par contre, en virage à droite, le vario a une fâcheuse tendance à chuter et il faut tirer si l'on ne veut pas trop perdre d'altitude. Ces manœuvres sont une occasion d'apprécier la visibilité offerte aux pilotes. L'insonorisation est satisfaisante sans être exceptionnelle. Les systèmes d'aération de cabine sont, entre autres, assez bruyants.

Impressions en vol

La noria terminée, je reprends le cap de Toussus et tiens un instant la ligne de vol au régime de croisière : 3.300 t/m et 26 pz ; très rapidement, le badin se stabilise et indique 150 nœuds (270 km/h), ce qui, à l'altitude où nous nous trouvons, correspond à une vitesse, sans vent, très voisine de 300km/h. C'est confortable. Ensuite, j'amorce une descente à faible pente et note que la stabilité demande une grande attention. Latéralement, l'avion est stable, longitudinalement il faut jouer du flettner et encore celui-ci ne fournit-il pas l'équilibre auquel on s'attendrait. Mais, encore une fois, c'est là une impression hâtive que je n'ai pas eu le temps d'approfondir. J'aurai aimé analyser les décrochages et les conditions de vol sur un moteur l'occasion ne m'a pas été donnée de faire cette expérience.



En vue de Toussus, mon voisin me reprend les commandes. Il me reste entre les mains mon carnet de notes et les aiguilles des instruments du tableau de bord. Je note ce que j'observe ! A 130 nœuds (235 km/h), sortie du train. sans attendre que le badin ne tombe, le pilote sort 20° de volets. Nous sommes très haut face à la piste, j'ai l'impression que nous allons largement effacer la bande. Pourtant, à 110 au badin (plus de 200 km/h) nous piquons avec moteurs pour, finalement, passer les balises en position correcte et faire un arrondi qui coupe franchement la vitesse et amène le badin à 75 nœuds (135 km/h). Avec le train tricycle et les freins, le P-166 s'arrête sur une distance très raisonnable. Je ne sais pas dans quelle mesure les vitesses adoptées par le pilote sont absolument normales, mais je trouve qu'un avion volant à 150 nœuds indiqués (270 km/h) et faisant une approche à 110 kt. (200 km/h) ne donne pas l'impression d'avoir une très large marge d'écart de vitesse. Il n'en reste pas moins que la vitesse ascensionnelle au décollage et l'angle d'approche très accusé permettent à un pilote bien entraîné de se satisfaire de pistes relativement réduites en régions accidentées. D'autre part, le soin apporté au confort et à l'aménagement de la cabine font du P-166 un avion d'affaires apte à ce titre à concurrencer les productions d'outre-Atlantique.



COPYRIGHT MARIO SERRANO

AIRLINERS.NET



COPYRIGHT MICHAEL VAN BOSCH

AIRLINERS.NET