

Piaggio PD.808, l'avion de trop ?



[Par Jean-Louis Bléneau](#)

Le 14° Stormo de l'Aeronautica Militare Italiana fut constitué le 1^{er} juin 1976 à Pratica di Mare, près de Rome, pour regrouper les 71° Gruppo Guerra Elettronica et 8° Gruppo, tous deux équipés de biréacteurs Piaggio PD.808. En 1996 le vingtième anniversaire du 14° Gruppo fut l'occasion de décorer le PD.808 RM c/n 523 qu'il a conservé depuis. Réformé 18 mois plus tard, il est conservé à proximité des installations du 8° Gruppo

En octobre 1967 la firme Piaggio présenta à Boston un biréacteur d'affaire offrant d'excellentes performances, aboutissement de cinq années de collaboration avec le constructeur américain Douglas. Mais la presse spécialisée posa une question cruelle à Rinaldo Piaggio : «Pourquoi encore un jet d'affaire, surtout s'il s'agit d'un avion militaire à peine amélioré ?»

Issu d'un besoin de l'U.S. Navy : Si l'aviation d'affaire fit son apparition durant l'Entre-deux guerres, elle ne prit véritablement son essor qu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale, faisant le plus souvent appel à des appareils militaires déclassés et reconditionnés. Mais au début des années 1950 l'apparition de réacteurs compacts d'une puissance variant entre 700 et 1 300 kgp incitèrent les aviateurs à proposer à la clientèle la plus fortunée des avions à réaction. Outre des performances supérieures, l'utilisation de jets devait montrer la modernité d'une entreprise.

Conçu en 1950, le Turbomeca Marboré II, 140 kg sec pour une puissance de 400 kgp, ouvrit la voie. Équipant les appareils d'école Fouga CM-170 Magister et Morane-Saulnier MS-755 Fleuret, il fut aussi produit sous licence aux États-Unis par Allison. Devenu J69 outre-Atlantique, il équipa le Cessna T-37 et ses concurrents malheureux, Temco Pinto et Beech Jet Mentor.

Imitant Morane-Saulnier, qui avait extrapolé du Fleuret un quadriplace de voyage, le MS-760 Paris, Cessna proposa en 1957 de produire une version d'affaire du T-37. Un projet qui fut vite abandonné, le Paris ayant démontré que le marché attendait autre-chose.

C'est également en 1957 que l'U.S. Air Force lança les programmes UCX et UTX, qui allaient donner naissance au Lockheed JetStar et au North American Sabreliner, tandis que l'U.S. Navy envisageait l'acquisition d'un jet de transport d'état-major. Mais la marine américaine n'ayant pas plus d'argent que l'Air Force, elle annonça qu'elle n'achèterait qu'un appareil dont il existerait déjà une version commerciale.

Le futur avion destiné à la Navy devant pouvoir se poser sur porte-avions, Ed Heinemann, patron du bureau

d'études chez Douglas Aircraft, envisagea dans un premier temps de reconditionner des F3D Skyknight, un gros chasseur embarqué que l'U.S. Navy commençait à retirer du service. Mais lorsque les techniciens du constructeur se rendirent à Davis-Monthan afin d'examiner les appareils stockés, ces vétérans de la guerre de Corée se révélèrent hors d'usage. Rappelons tout de même que les Marines continuèrent à utiliser des Skyknight jusqu'en 1970 et que ce biréacteur se révéla encore bien utile au Vietnam comme support de contre-mesures et de guerre électronique.

Quoi qu'il en soit Heinemann dessina alors autour du caisson de voilure du Skyknight un appareil à aile basse cantilever sans flèche. Contrairement au F3D, dont les réacteurs étaient noyés dans l'emplanture de l'aile, le nouveau projet se caractérisait par des réacteurs semi-encastés dans l'arrière du fuselage. Devant transporter six à dix passagers, le futur biréacteur, désigné D-808, devait recevoir des General Electric CJ610-1 (190 kg sec pour 1 300 kgp) ou des Bristol Siddeley Viper 20 (211 kg sec pour 745 kgp). Le projet fut confié à une équipe dirigée par l'ingénieur Floyd C. Newton Jr. Le projet intégra d'autres éléments d'appareils existants : Le train d'atterrissage du A-4 Skyhawk, un aménagement intérieur inspiré du DC-8 malgré une capacité limitée à huit passagers. Mais à El Segundo on était déjà très occupé par les programmes Skywarrior, Skyray et Skyhawk et la direction du constructeur californien estimait le marché insuffisant et la commande de l'U.S. Navy peu probable. Elle chercha donc assez rapidement à vendre le projet. Approché dans un premier temps, Northrop déclina l'offre.



Vu au Salon de Hanovre en mai 1966, le prototype PD.808 (c/n 501) arbore une discrète immatriculation militaire sous le stabilisateur mais se revendique toujours d'une association entre le constructeur italien et Douglas. L'arête dorsale n'a pas encore été modifiée mais les bidons en bout d'aile ont pris du volume.

Remodelé par Piaggio : De l'autre côté de l'Atlantique l'industrie aéronautique italienne, qui avait du mal à redresser la tête depuis la fin de la guerre, était à la recherche de programmes à développer en collaboration avec d'autres pays. C'était en particulier le cas pour Rinaldo Piaggio S.p.A, où la production des appareils d'école P.148 et P.149 était terminée. Le dernier P.136 sortit de l'usine de Gêne en 1961 et les ventes du P.166 destiné à lui succéder, dont le premier vol remontait pourtant à 1957, avaient du mal à décoller.

A la recherche de diversification, Piaggio acheta en 1960 à Bristol Siddeley la licence du réacteur Viper, ce qui l'amena tout naturellement à s'intéresser au projet de biréacteur d'affaire Douglas. Le constructeur américain ne se fit probablement pas trop prier, et le 21 avril 1961 un accord était signé par Armando Piaggio et Donald W. Douglas: Les Italiens prenaient en charge les études de détail, la construction et les essais des prototypes, Douglas conservant un rôle de conseil. Le gouvernement italien s'engageait en outre à acheter les deux prototypes et à fournir les moyens nécessaires aux essais en vol dans le cadre de sa politique de relance industrielle. Douglas se réservait bien entendu la commercialisation en Amérique du Nord et la

possibilité de produire l'appareil en cas de commande par la Navy. Le futur appareil fut baptisé *Vespa Jet* afin de profiter de la renommée des scooters Piaggio. En 1966 la famille Agnelli, devenue actionnaire majoritaire de Rinaldo Piaggio S.p.A, souhaita séparer les activités aéronautique et moto-cycle, créant Piaggio Aero Industries S.p.A. L'appellation *Vespa Jet* fut alors abandonnée. Un nom qui de toute façon n'était guère apprécié par la clientèle potentielle.



Le second prototype PD.808 (c/n 502) fit une brillante démonstration de ses qualités de vol à l'occasion du salon aéronautique de Farnborough en septembre 1966. Davide Albertazzi, chef pilote chez Piaggio, réalisa des figures de voltige peu courantes pour un appareil de ce type. On note la nouvelle arête dorsale.

Transféré de El Segundo à Finale Ligure, le programme fut donc repris par l'ingénieur Alessandro Mazzoni, qui apporta quelques modifications à l'appareil par rapport au projet initial. En particulier, les réacteurs furent repositionnés de façon plus conventionnelle en pylône de part et d'autre du fuselage arrière. Le premier vol du Piaggio-Douglas PD,808, ainsi que l'appareil était désormais désigné, était prévu pour 1962, mais le programme prit du retard.

Construit à Finale Ligure, le premier prototype (MM577, c/n 501) prit finalement l'air le 29 août 1964 depuis l'aéroport de Gêne-Sestri Ponente, équipé de deux réacteurs Viper 525 de 1 360 kgp. Aux commandes, le colonel Evasio Ferretti, du RSV, le centre d'essais en vol italien, et l'ingénieur d'essais Francesco Lanza. Le même équipage se trouvait à bord du prototype, le 26 octobre suivant, lorsque le réacteur gauche ingéra un oiseau de mer immédiatement après le décollage. Ferretti constata que le prototype ne pouvait voler droit à pleine puissance. Heureusement le réacteur étouffé se trouvait côté mer car en cas contraire il est probable que l'appareil n'aurait pu gagner suffisamment d'altitude pour éviter le relief proche.

Fin 1964 le prototype retourna en usine pour d'inévitables modifications de détail. On en profita pour agrandir l'arête dorsale précédant le bord d'attaque de la dérive et faire diverger les tuyères des réacteurs. Ces modifications résolurent les problèmes de stabilité sur un seul moteur et, accessoirement, protégeait la partie arrière du fuselage des flux de gaz. Plan fixe et dérive furent également légèrement allongés. L'avion se révéla alors remarquablement maniable, capable de réaliser des manœuvres inhabituelles pour un avion de sa catégorie.

Un échec commercial : La carrière du PD.808 aurait probablement été différente si le programme n'avait pas pris deux ans de retard. Le Learjet 23, transportant six passagers, avait effectué son premier vol le 7 octobre 1963 et le HFB-320, capable de transporter 10 passagers, le 21 avril 1964. le même Hansajet fut présenté au public au Salon de Hanovre un mois plus tard et un second prototype prit l'air en octobre suivant.

Chez Piaggio le rythme fut beaucoup plus lent. En avril, totalisant une soixantaine d'heures de vol, le MM.577 retourna en usine pour changement de réacteurs. Le 7 juin il totalisait 154 heures, mais le programme fut interrompu pour permettre sa présentation au Salon du Bourget.



Le PD.808 c/n 504 (I-PIAL) reçut un luxueux aménagement intérieur dessiné par le célèbre designer Pipinfarina qui ne parvint pas à convaincre la clientèle. Resté propriété de la firme Piaggio, il fut un visiteur régulier du Salon Aéronautique de Paris, comme en juin 1979 (photo du haut, prise à Beauvais). Mais il fut aussi utilisé dans le film de Billy Wilder *Avanti!* (Photo du bas). Dans ce film, tourné en Italie au cours de l'été 1972 il est l'avion personnel de l'industriel américain Wendell Armbruster, Jr. Interprété par Jack Lemon.



Le second prototype (MM578, c/n 502) devait initialement être équipé de réacteurs General Electric CJ-610. Il prit finalement l'air le 14 juin 1966 équipé des mêmes Viper 525 que le MM;577, les réacteurs américains n'étant plus envisagés que comme une option pour le marché nord-américain. Cet appareil se distinguait également de son prédécesseur par des réservoirs en bout d'aile légèrement redessinés et dont la capacité passait de 770 à 900 litres. Il fit une présentation en vol très remarquée à Farnborough quelques mois plus tard, piloté par Davide Albertazzi, nouveau chef-pilote chez Piaggio, qui avait peut-être oublié que quelques mois plus tôt il était chargé des essais en vol du F-104. Ce prototype était surtout destiné aux essais de certification, conduits à Sestri. Les certifications italienne et américaine furent délivrées le même jour, le 20 novembre 1966. Maigre consolation, le constructeur put annoncer au cours d'une présentation officielle à la presse le 14 décembre 1966 à Rome-Centocelle que le PD-808 était le premier appareil italien répondant à la norme FAR-25.

Fort d'une lettre d'intention datant de 1965 portant sur une commande de 25 exemplaires pour l'Aéronautique Militaire Italienne, la construction d'une série de 20 biréacteurs avait été lancée à Gêne. Equipé de Viper 526 de 1 510 kg qui devaient être montés en série, le premier exemplaire (I-PIAI, c/n 503) effectua son premier vol juste avant le Salon du Bourget de 1967. Il était équipé de Viper 526 de 1 524 kgp produits sous licence par Piaggio, réacteur retenu pour équiper la série, et aménagé pour sept passagers. Avant de regagner l'Italie il effectua une série de présentations à Luton chez McAlpine, agent de Piaggio en Grande-Bretagne.

La firme italienne avait jusqu'alors concentré son attention sur le marché européen, comptant sur Douglas pour assurer la promotion de l'appareil en Amérique du Nord. Mais la compagnie californienne se débattait depuis 1963 dans des difficultés financières qui aboutirent le 28 avril 1967 à la fusion avec McDonnell Company. Et une des premières mesures prises par le conseil de surveillance de McDonnell Douglas Corporation fut l'abandon du programme PD.808, l' U.S. Navy ayant acheté des T-39 Sabreliner tandis que le marché civil était occupé par les Learjet, Jet Commander, Hawker-Siddeley 125 et autres Mystère 20.

Conscient que le marché nord-américain était essentiel pour l'aviation d'affaire, Piaggio tenta de réagir. Un accord de représentation commercial fut négocié avec World Jet Aircraft, basé à Van Nuys, en Californie, et le biréacteur fut présenté à la convention annuelle de la National Business Aircraft Association à Boston en octobre 1967. Mais le marché américain fit un accueil glacial aux Italiens et les discussions avec World Jet Aircraft furent rapidement rompues.

Enfin Piaggio fit enfin appel au célèbre designer Pipinfarina pour rendre plus attractif l'aménagement de la cabine. Un nouvel aménagement pour cinq passagers fut présentée au Salon de Turin en juin 1968 et installé sur le second appareil de série (I-PIAL, c/n 504), mais un malheureux accident allait porter le coup de grâce à cet avion.

L'industriel italien Lino Zanussi envisageant d'acheter un PD.808, le premier prototype (I-PIAI) avait en effet été mis à sa disposition, Davide Albertazzi, chef pilote chez Piaggio étant chargé d'aider le pilote de l'industriel à prendre en main le biréacteur. Le 12 juin 1968, arrivant de Madrid, l'appareil rata son atterrissage sur l'aéroport de San Sebastian-Fuenterrabia, où les conditions météorologiques étaient médiocres avec des nuages bas. Pour une raison inconnue le pilote, qui avait remis les gaz, vira sur la droite au mépris des procédures publiées pour ce terrain et percuta le mont Jaizkibel quelques 12 m en dessous du sommet. Les six personnes se trouvant à bord, dont Zanussi et Albertazzi, furent tuées.

Le I-PIAI fut conservé par Piaggio, devenant l'avion utilisé par les cadres de la société pour leurs déplacements et le PD.808 n'eut qu'un client, l'armée de l'air italienne.



Quatre PD.808 VIP furent utilisés par le Reparto Volo Stato Maggiore, stationné à Rome-Ciampino, entre 1970 et 2000. Le MM.61951 (c/n 509) a été retiré le 1^{er} mars 1999 après avoir totalisé 5 590 heures de vol.

33 ans de service dans l'AMI : Stationné depuis 1957 à Ciampino, aéroport situé à 15 kilomètres au sud-est de Rome, le Reparto Volo Stato Maggiore, chargé des missions de transport d'état-major, se composait fin 1963 du seul 306° Gruppo (517 et 518 Squadriaglia). Il était donc destiné à prendre en charge les quatre premiers appareils destinés à l'AMI, aménagés pour six passagers et dotés d'un radar météo à couverture large. Ces quatre **PD.808 VIP** (MM61948/1951, c/n 506/509) entrèrent en service entre avril et septembre 1970. En 1974 le 306° Gruppo reçut deux DC-9 et le 6 octobre 1976 il fut intégré au 31° Stormo, qui conserva ses PD.808 VIP jusqu'à leur réforme. Le premier fut retiré le 1^{er} janvier 1995, le dernier le 1^{er} mars 2000. Ils totalisèrent en moyenne 5 460 heures chacun sans incident particulier.

Suivirent entre novembre 1970 et juillet 1971 six appareils destinés initialement à l'entraînement à la navigation (PD.808 TP), ne disposant pas du radar météo des précédents mais aménagés pour le transport de 9 passagers pour des missions de liaison. Finalement rebaptisés **PD,808 TA** et utilisés uniquement comme avions de liaison, ces appareils (MM61952/1957, c/n 510/515) furent également pris en compte par le 31° Stormo. En 1977 les MM.61952 et 61955 furent modifiés en avions de guerre électronique et transférés au 71° Gruppo, suivis en 1986 par les quatre derniers appareils, remplacés par des appareils plus modernes (Falcon et Gulfstream).



Photographié à Milan-Malpensa en octobre 1979 sous les couleurs du 31° Stormo, le MM.61953 (PD.808 TA c/n 511) fut détruit sur accident à l'atterrissage à Venice-Marco Polo le 14 septembre 1993 (3 morts). C'est le seul accident survenu à un PD.808 sous les couleurs de l'AMI en 33 ans d'utilisation.

La première cellule produite pour l'AMI (c/n 505) ne fut livrée à l'AMI que le 23 novembre 1971. Cet appareil (MM.1958) fut en effet utilisé pour l'intégration des équipements de guerre électronique du **PD.808 GE** dont trois exemplaires étaient prévus dans la commande initiale. Prévu pour un équipage de 5 hommes, dont deux opérateurs électroniques dont les sièges étaient tournés vers l'arrière, cette version était équipée pour le brouillage radar et VHF, d'un capteur passif d'émissions électromagnétiques et analyseur de spectre, l'ensemble fonctionnant de façon manuelle, ce qui nécessitait une grande concentration des opérateurs pour un résultat aléatoire.

Quoi qu'il en soit cinq appareils similaires furent pris en compte par l'AMI au cours de l'année 1972 (MM.61959/61963, c/n 516/520) pour équiper le tout nouveau 71° Gruppo Guerra Elettronica (38° et 116° Squadriaglia). Intégré au 14° Stormo, reconstitué à Pratica du Mare le 1^{er} juin 1976, il fut renforcé par l'arrivée de deux PD.808 GE2 (MM.61952 et 61955) en 1977, des PD.808 TA reconditionnés et équipés de lance-leurs sous l'empennage. Devenus rétroactivement PD.808 GE1, les biréacteurs plus anciens furent modernisés durant les années 1980, les équipements manuels analogiques étant remplacés par du numérique partiellement automatisé.

A sa création le 14° Stormo avait une dotation hétéroclite comprenant, outre les PD.808, des C-47, des C-45 et des T-33. En 1986 les derniers C-47 furent remplacés par les PD.808TA provenant du 31° Stormo. Le MM.61953 fut perdu sur accident le 14 septembre 1993 alors qu'il tentait de se poser sur l'aéroport de

Venise-Marco Polo sur un seul réacteur dans des conditions météorologiques médiocres (trois morts), Il totalisait alors 4 293,5 heures. Les trois derniers PD.808 TA furent retirés en janvier 1998 (MM.61956, 5 964 heures), mars 1998 (MM.61954, 5 524 heures) et mars 1999 (MM.61957, 4 709 heures), remplacés à leur tour par des Piaggio P.180 Avanti

Remplacés dans les missions de guerre électronique par des Tornado ECR, les PD.808 GE furent retirés progressivement à partir du 15 septembre 1996, le premier à quitter le service étant le MM.61958, qui totalisait 5 894 heures de vol. Le mouvement se poursuivit jusqu'en mai 2003, à un rythme fixé par le vieillissement des cellules, dont la durée de vie était fixée à 6 000 heures.



En haut : Les PD.808 GE étaient reconnaissables au nombre réduit de hublots de cabine, à la présence d'un radôme ventral, non visible sur cette photo du MM61961 et à l'apparition d'un carénage sous le stabilisateur logeant une antenne de réception de signaux électroniques. Cet avion a été le dernier PD.808 en service dans l'AMI. En bas : 12 PD.808 RM étaient prévus, mais l'AMI ne confirma la commande que de quatre exemplaires, dont le MM.62014 (c/n 521). Utilisés pour le calibrage des aides à la navigation aérienne, ils ont finalement été remplacés à partir de 1983 par des G.222 RM avec près de 6000 heures de vol chacun.



La lettre d'intention émanant de l'AMI en 1965 prévoyait également la commande de 12 appareils destinés à la calibration des aides à la navigation. Derniers appareils à sortir de l'usine de Gêne, quatre **PD 808 RM** (pour *Radiomisura*) seulement (MM.62014/62017, c/n 521/524) furent livrés au 8° Gruppo, 14° Stormo, toujours à Pratica di Mare, entre février 1975 et janvier 1976. Constitué des 92 et 93 Squadriaglia, le 8° Gruppo assurait des missions variées dans le secteur du transport avec ces PD.808 RM, renforcés à partir de 1983 et des Aeritalia G.222 RM. La mise en service des premiers Boeing 707T/T en mai 1992 annonçait la transformation de ce groupe. Deux (MM.62016 et 62017) furent retirés dès le 1^{er} février 1998, totalisant à peine 5 000 heures de vol chacun, le M.61014 réformé le 28 avril 2001 à 5869,00 heures.

Le PD,808RM MM.62015 mérite quand à lui une mention particulière. Officiellement livré à l'AMI le 11 avril 1975, il fut laissé à la disposition du constructeur, porté sur le registre civil comme I-PIAY avec la désignation PD.808 TF, et équipé de réacteurs Garrett AiResearch TFE-731-2 de 1 587 kgp pour une tentative de remotorisation qui devait rester sans lendemain. Il fut finalement remis au standard d'origine, restitué à l'AMI et réformé le 1^{er} octobre 1999 à 5 020 heures.

Le dernier vol d'un PD-808 fut enregistré le 17 mai 2003. Il fut réalisé par le PD,808 GE1 MM.61961, qui totalisait 5 927 heures à l'atterrissage. De quoi justifier sa place au Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana de Vigna di Valle.

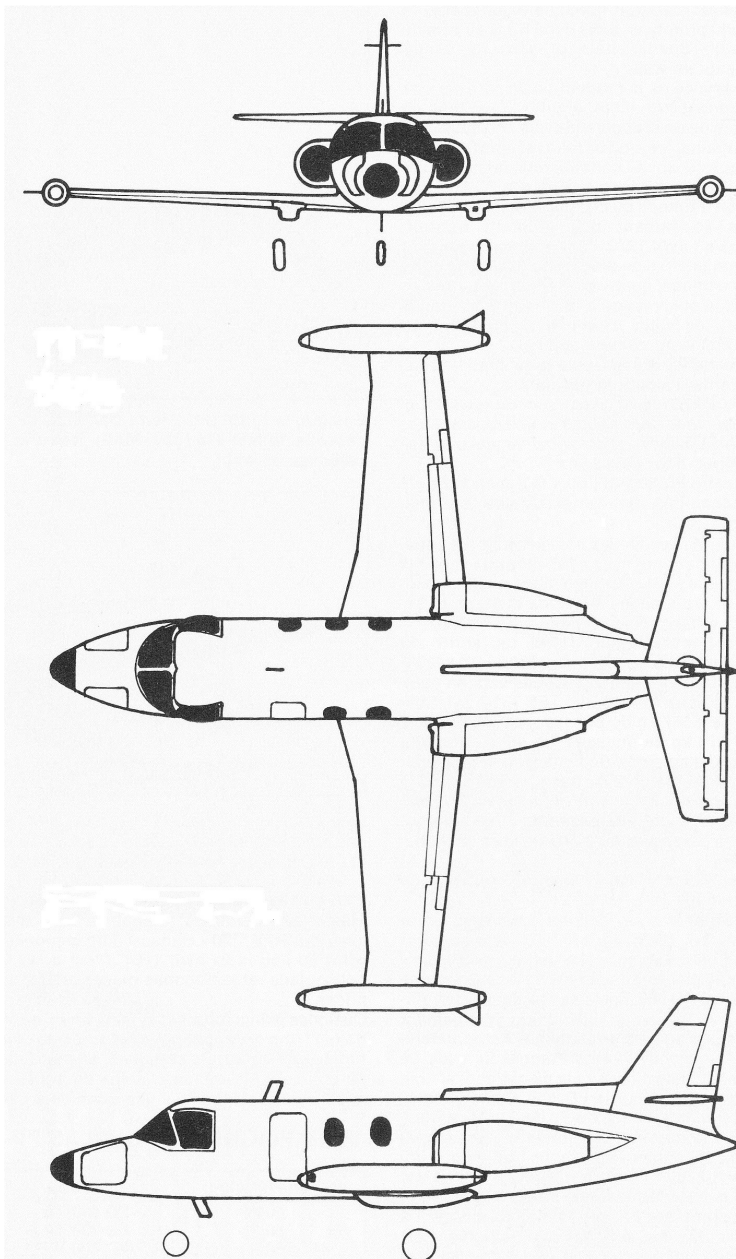
La production du PD.808 se limita donc à 24 exemplaires, produits entre 1964 et 1973, dont 22 livrés à l'Aeronautica Militare Italiana en tenant compte des deux prototypes. Utilisés comme appareils de servitude par le Reparto Sperimentale di Volo (RSV), ils furent réformés le 1^{er} février 1998, totalisant 4 832 (MM577) et 4 476 heures (MM578).



Photographié en 1982 à Pratica di Mare, le PD.808 RM MM.62016 (c/n 523) porte encore les couleurs appliquées à ces avions au moment de leur mise en service en 1975 et une immatriculation indiquant clairement son appartenance au 14° Stormo. On peut rapprocher cette image de la précédente, prise au début des années 1990, et surtout de cette qui illustre le titre de cette monographie.

L'avion de trop ? On peut comparer la production du PD,808 à celle d'un autre biréacteur européen, le HFB-320, dont on a vu qu'il avait fait sa première apparition publique au Salon de Hanovre en mai 1964, tout comme le biréacteur italien. 47 exemplaires seulement furent produits jusqu'en 1973, la majorité étant finalement repris par la Luftwaffe et convertis pour la guerre électronique.

En réalité l'éphémère coopération entre Piaggio et Douglas permit à l'industrie aéronautique italienne de progresser dans plusieurs domaines, notamment la construction de voilures avec réservoirs intégrés ou la structure des fuselages avec importants différentiels de pression ...



Dans les musées et sur les étagères : Le 14° Stormo et la base de Pratica di Mare ont, on l'a vu, entretenu une longue histoire avec le PD.808. Il n'est donc pas surprenant d'y trouver trois appareils (MM.61957, 61958 et 62016), sans compter un certain nombre d'appareils dans les parcs à ferraille. Mais ces trois avions sont dispersés dans la zone réservée et donc accessibles uniquement sous conditions particulières.

Outre le MM.61961, dont on a déjà évoqué la présence à Vigna di Valle, il est donc plus facile d'observer les avions conservés en pylônes au centre de rond-points à Parme (MM.61955) ou Lucques (MM.62014). Au total 12 PD.808 sont aujourd'hui conservés, en plus ou moins bon état, dont quelques uns dans des entreprises (MM.61962 chez Vulcanair à Naples-Capodiccino), des institut techniques (MM.61952 à l'Institut Technique Industriel Michael Faraday à Ostie) ou des institutions militaires (MM.61948 au Prytanée Militaire de l'Air de Cadimare).

Côté maquettes nous n'avons trouvé qu'un seul kit en résine, à la classique échelle 1/72^e, produit à la fin des années 1990 par Skymodels (Ref SKY 005) et annoncé avec une planche de décals. La boîte présente l'image d'un PD.808 RM mais ce kit confidentiel étant proposé à un prix prohibitif nous n'avons pas eu la possibilité de nous faire une idée sur sa qualité.

Quelques chiffres : Envergure : 13,20 m; Longueur : 12,85 m; Hauteur : 4,48 m; Surface alaire : 20,9 m²; Masse à vide équipé : 4 885 kg; Masse maximale au décollage : 8 170 kg; 2 réacteurs Piaggio (Bristol Siddeley) Viper 526 de 1 510 kgp; Vitesse maximale : 852 km/h à 5 950 m;

Vitesse de croisière : 800 km/h à 11 000 m; Vitesse de croisière économique : 722 km/h à 12 500 m; Vitesse de décrochage : 165 km/h; Vitesse d'atterrissage : 215 km/h; Décollage (franchissement d'un obstacle de 10 m) en 1065 m; Atterrissage en 622 m (933 m avec franchissement d'un obstacle de 15 m); Taux de montée initial : 27,5 m/sec au niveau de la mer, 7,9 m/sec sur un seul moteur; Plafond pratique : 13 715 m, 7 925 m sur un seul moteur; Autonomie maximale : 2 045 km.





Avant de recevoir une livrée grise au cours des années 1990, les PB.808 GE étaient peints avec un camouflage deux tons comme le MM.61961 (page précédente) ou le MM.61952 (ci-dessus). Il faut regarder la couleur du récepteur arrière pour distinguer un GE 1 (radôme blanc) d'un GE 2 (radôme noir).

Premier PD.808 RM livré à l'AMI, le MM.62014 est entré en service en février 1975 et réformé en avril 2001, totalisant 5 869 heures de vol. Depuis octobre 2005 il orne un rond-point sur la Viale Europa, à l'entrée de la ville de Lucques, en Toscane.

