



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Piaggio P.119



AIC = 5.111.1811.20.11

Im August 1938 beauftragte der Chefkonstrukteur von Piaggio, Giovanni Casiraghi, den Konstrukteur Giovanni Penia, der die Projektteilung bei Piaggio leitete, mit der Entwicklung eines ungewöhnlichen Jagdflugzeuges, das sich an der Bell P-39 orientierte. Penia, der lange Jahre in den USA als Flugzeugkonstrukteur gearbeitet hatte, war die P-39 gut bekannt, auch hatte er die technologischen Möglichkeiten des modernen amerikanischen Flugzeugbaues, hier besonders die Ganzmetall-Schalenbauweise, kennengelernt. Wieder in Italien hatte er mit den Problemen zu schwacher Motoren und veralteter Auffassungen, wie Doppeldecker und Gemischtbauweise zu kämpfen.

Geschichte

In Giovanni Casiraghi hatte er jedoch einen Förderer und Gönner gefunden, der ihm bei der Entwicklung seiner Projekte freie Hand ließ. Deshalb sollte er ein Jagdflugzeug nach seinen Vorstellungen entwickeln. Er lehnte sich an das Prinzip der P-39 an und wollte den Motor ebenfalls in der Rumpfmittle nahe beim Schwerpunkt anbringen und mittels Fernwelle den Propeller antreiben lassen. Um entsprechende Flugleistungen zu erzielen, beschloss er den stärksten italienischen Flugmotor, das war der luftgekühlte 18 Zylinder-Doppelsternmotor Piaggio P.XV RC 45 mit 1.500 PS Startleistung, zu verwenden. Der Entwurf wurde dem Ministero dell'Aeronautica vorgelegt und am 2. Juli 1940 befürwortet. Der Entwicklungsvertrag sah einen Preis für Entwicklung und Bau eines Prototypen von 2,28 Millionen Lire vor.

Konstruktionsmerkmale

Die P.119 war ein einsitziger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einem normal gestalteten Leitwerk und einziehbarem Hauptfahrwerk, das Heckrad war nur aerodynamisch verkleidet und konnte nicht eingefahren werden. Der Rumpfquerschnitt war auf die Maße des Sternmotors abgestimmt, der hinter der Kabine eingebaut war. Durch Schlitze in der Außenhaut und eine Ansaugöffnung hinter der Kabine sollte die notwendige Menge Kühlluft einem Gebläse zugeführt werden, das den Motor mit ausreichend Kühlluft versorgen sollte. Die Kühlluft wurde über mehrere mit Gittern verschlossene Schlitze wieder nach außen abgeführt. Ansonsten war der Rumpf als Halbschalenkonstruktion aufgebaut. Die hohle Propellerwelle hatte die stattliche Länge von 3,85 m und war siebenmal gelagert.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

Der Tragflügel hatte einen trapezförmigen Grundriss und war an den Flügelwurzeln weit nach vorn gezogen. Für italienische Verhältnisse war eine sehr starke Bewaffnung aus einer 20 mm Motorkanone und vier 12,7 mm Maschinengewehren vorgesehen.

Erprobung

Im Herbst 1942 war der Prototyp mit der militärischen Kennung MM.497 fertig gestellt und am 19. Dezember 1942 startete Testpilot Nicola Lana auf dem Werksflugplatz Villanova d'Albegna in Pentedera. Bei der folgenden Flugerprobung traten vor allem Kühlprobleme und Schwingungen der Antriebswelle auf. Durch Veränderung der Lufteinlassöffnungen, Luftleitbleche und einem stärkeren Gebläse konnten diese beseitigt werden. Die Werkserprobungen wurden am 2. August 1943 abgeschlossen, anschließend wurde die P.119 offiziell der Regia Aeronautica zur weiteren Erprobung übergeben. Gleichzeitig wurden erste Vorbereitungen für eine Serienfertigung getroffen. Mit der italienischen Kapitulation am 8. September 1943 war das Ende der Piaggio P.119 gekommen, das weitere Schicksal der Maschine ist unbekannt.



Technische Daten: Piaggio P.119

Triebwerk:	1 x luftgekühlter 18 Zylinder-Doppelsternmotor Piaggio P.XV RC62/27 mit Aufladung und verstellb. Dreiblatt-Metall-Propeller	
Startleistung:	1.650 PS	
Dauerleistung:	1.290 PS in 4.200 m	
Besatzung:	1 Mann	
Erstflug:	19. Dezember 1942	
Spannweite:	13,00 m	
Länge:	9,70 m	
Höhe:	2,90 m	
Flügelfläche:	27,80 m ²	
Leermasse:	2.438 kg	
Startmasse:	4.091 kg normal	4185 kg maximal
Flächenbelastung:	150,54 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	2,54 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit	572 km/h in Bodennähe	644 km in 6800 m
Marschgeschwindigkeit	550 km/h in 4.000 m	
Gipfelhöhe:	9.800 m	
Steigleistung:	936 m/min	
Steigzeit	1,1 min auf 1000 m	9,0 min auf 6000 m
Reichweite:	1.510 km normal	1670 km maximal



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

