



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017

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

## Caproni Trento F.5



**AIC = 5.111.122X.10.60**

Der Ingenieur Stelio Frati, einer der brilliantesten Designer der Nachkriegszeit, begann seine berufliche Tätigkeit am Windkanal von Caproni unter dem Ingenieur Antonio Longo, der einer der Designer der Ca.193 gewesen war.

Neben der allgemeinen Lage des Landes waren es die Flugzeugbauerfahrungen Fratis, die ihn veranlassten, sich mit Flugzeugen zu beschäftigen, deren minimale Triebwerksausstattungen dazu zwangen, das Gewicht gering zu halten und sich auf die aerodynamische Reinheit der Linien zu verlassen, um Höchstleistungen zu erreichen.

Nach einigen vorangegangenen Arbeiten realisierte Frati die F.5, eine Ausführung mit Strahltriebwerk, die dann im Caproni-Werk in Trient gebaut wurde und bei der es sich um die letzte Maschine der ruhmreichen Gruppe handelt, die noch im Einsatz ist. Die kleine Turboméca-Palast-Turbine mit 150 kg Schub war mit einem sehr raffinierten, gänzlich aus Holz bestehenden Aufbau kombiniert, der nur beim Cockpit mit Tandemsitzen, bei den seitlichen Lufteinlässen, bei der Metallverkleidung des unteren Rumpfbereichs auf der Höhe der Abgasstrahls durch andere Materialien ergänzt wurde.

Das Unternehmen trug das Risiko des Baus, denn es verfügte über keinerlei zivile oder militärische Aufträge, war aber davon überzeugt, dass die Maschine auf Interesse stoßen würde. Nach Mailand transferiert, startete der Prototyp am 20. Mai 1952 mit der provisorischen Kennung I-RAIA seinen Jungfernflug am Flughafen Linate. Am Steuerknüppel saß der Abnahmepilot Kommandant Ernesto Zanlucchi, mit der Musterzulassung betrauter Beamter war Ing. Giorgio Aldinio.

Trotz des bekundeten Interesses am Typ des Strahlausbildungsflugzeugs und der in den Tests bestätigten ausgezeichneten Flugeigenschaften hätte eine Serienproduktion eine Umstellung auf einen Metallaufbau erforderlich gemacht – unter Investitionen, die das Unternehmen sich nicht leisten konnte. Der einzige Prototyp wurde daher von der italienischen Luftwaffe erworben und mit



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017

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

der Militärmatrikelnummer MM553 von den Flughäfen Guidonia und Ciampino aus erprobt – wo er während einer Erprobung durch die Engländer bei der Landung beschädigt wurde.

Nach der Reparatur der F.5, bei der sie einen aluminiumfarbenes Äußeres bekam, wurde sie wieder in Betrieb genommen und nahm u. a. im Sommer 1954 am *Giro Aereo di Sicilia* teil. Das Kennzeichen lautete inzwischen I-FACT und beim Piloten handelte es sich um Giovanni Franchini vom *Reperto Sperimentale Volo* (Flugversuchsabteilung). Im Jahr 1960 wurde sie nach Turin überführt, wo gerade das Flugmuseum aufgebaut wurde. Die F.5 verblieb bis zum Herbst 1990 in der Sammlung der italienischen Luftwaffe; dann wurde sie dem Museo Caproni überlassen und im Jahr 1991 restauriert. Sie ist heute die einzige Maschine im Luftfahrtmuseum Gianni Caproni, die im Trentino gebaut wurde.



## Technische Daten

### **Kenngröße**

Erstflug  
Besatzung  
Länge  
Spannweite  
Höhe  
Flügelfläche  
Leermasse  
max. Startmasse  
Reisegeschwindigkeit  
Höchstgeschwindigkeit  
Dienstgipfelhöhe  
Reichweite  
Triebwerke

### **Daten.**

20.5.1952  
2  
6,625 m  
7,65 m  
2,50 m  
10 m<sup>2</sup>  
484 kg  
750 kg  
360 km/h  
390 km/h  
8000 m  
300 km  
1 x Turbomeca Palas mit 1,5 kN Schub



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017

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

