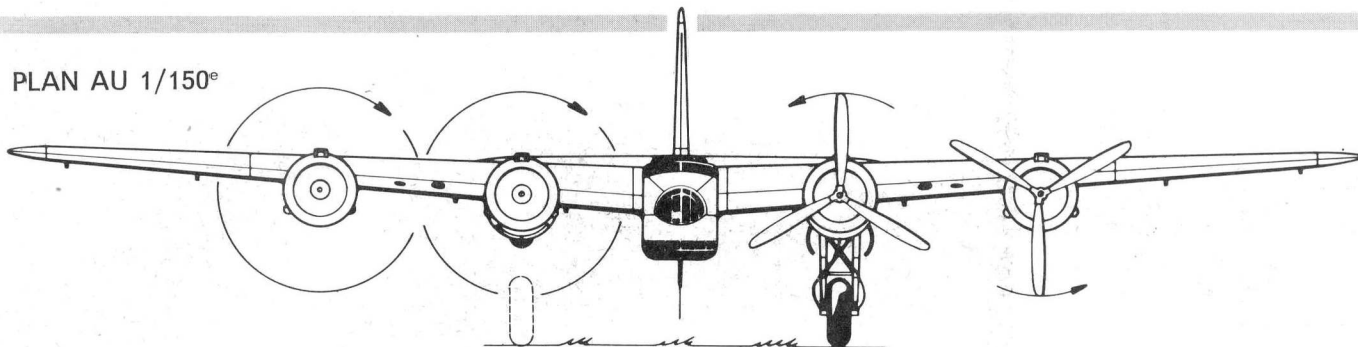
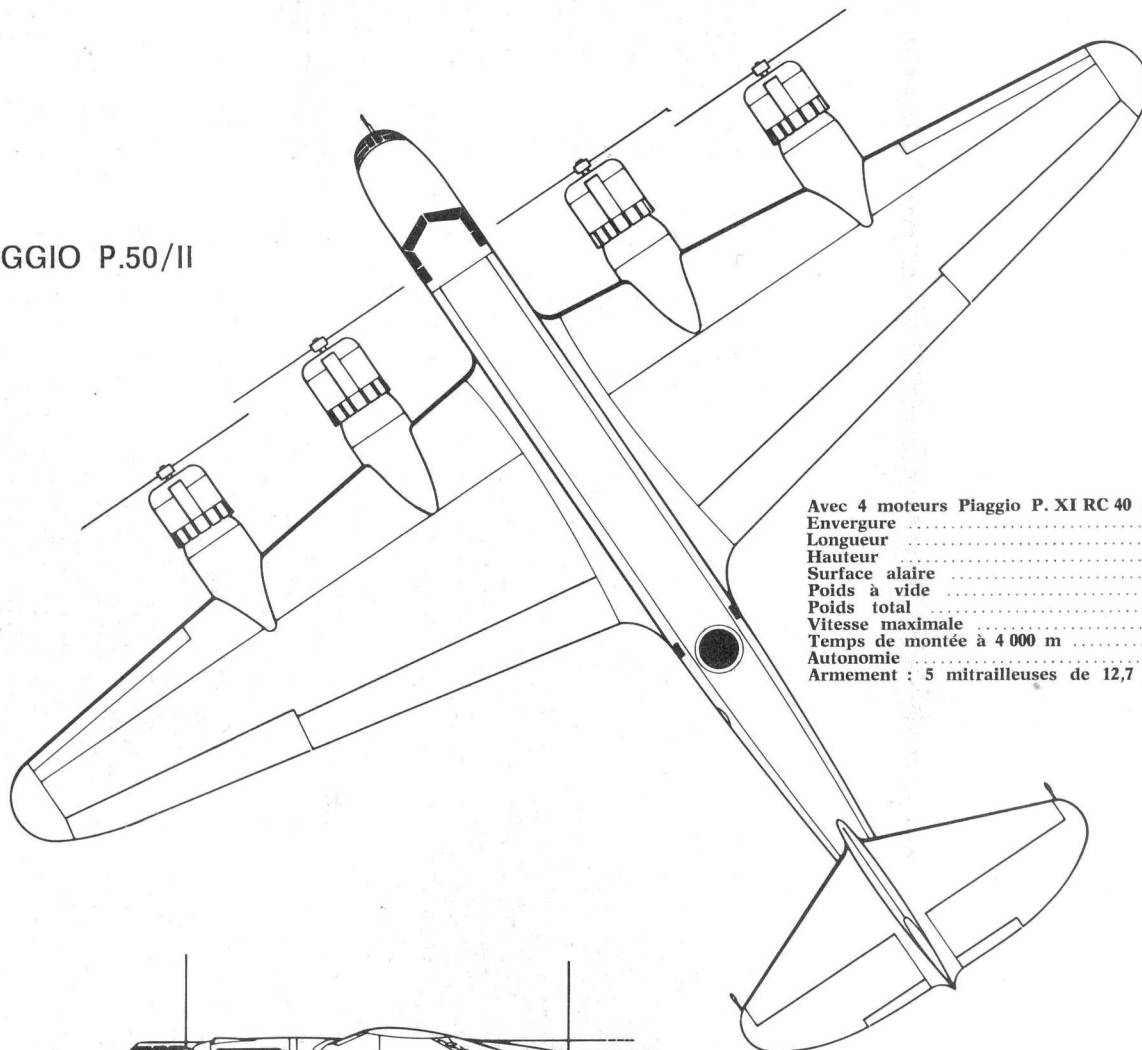


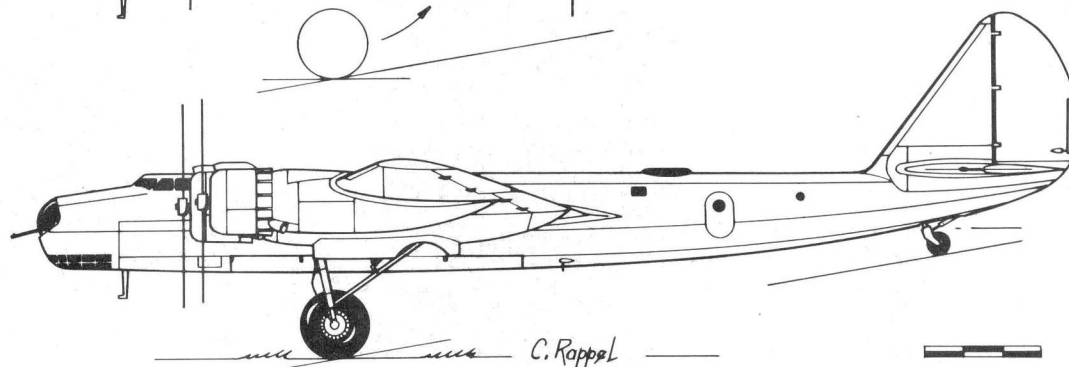
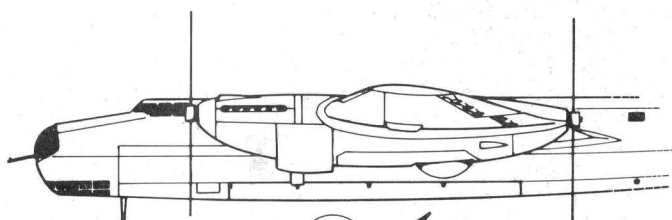
PLAN AU 1/150°



PIAGGIO P.50/II

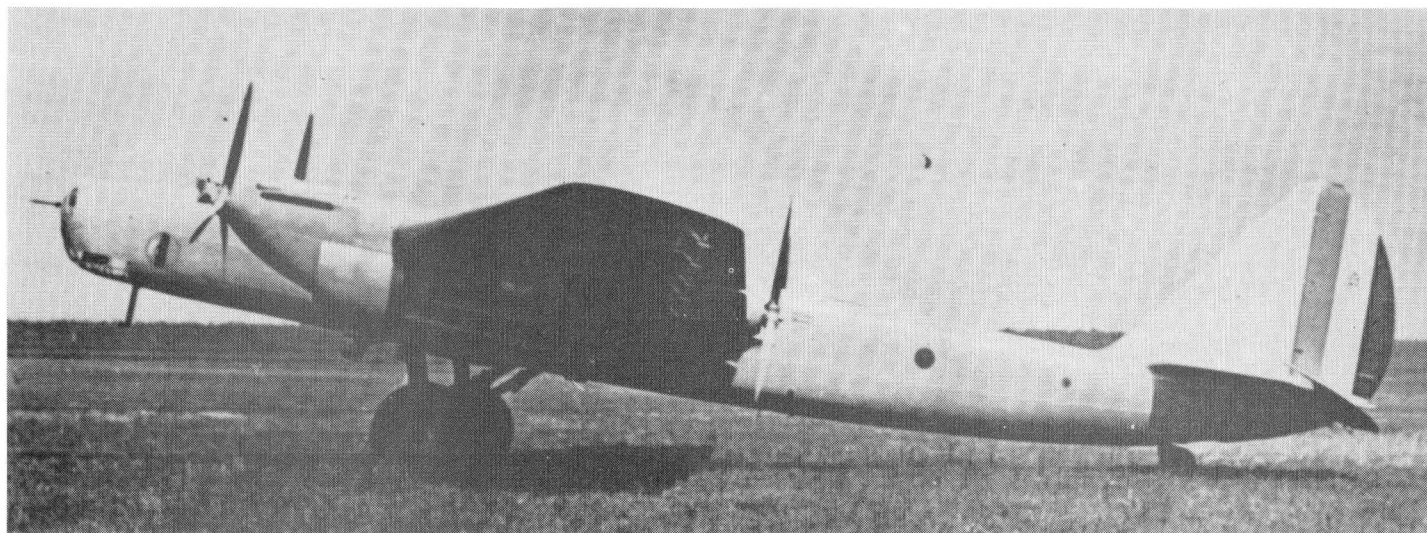


Avec 4 moteurs Piaggio P. XI RC 40 de 1 000 ch.  
 Envergure ..... 25,76 m  
 Longueur ..... 19,80 m  
 Hauteur ..... 4,95 m  
 Surface alaire ..... 100 m<sup>2</sup>  
 Poids à vide ..... 13 200 kg  
 Poids total ..... 20 200 kg  
 Vitesse maximale ..... 450 km/h  
 Temps de montée à 4 000 m ..... 15 mn  
 Autonomie ..... 3 500 km  
 Armement : 5 mitrailleuses de 12,7 mm.



C. Rappel

3 m / 10 ft



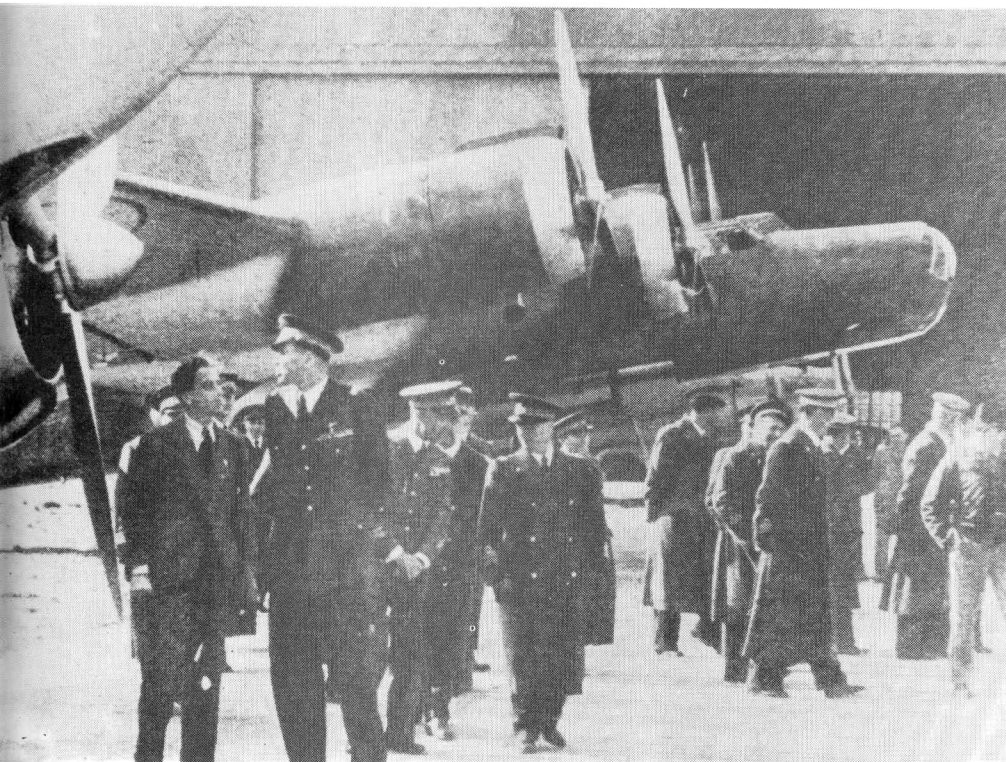
*A partir du P. 50,  
l'affaire devient sérieuse...*

## LES PIAGGIO DE BOMBARDEMENT<sup>3</sup>

par Roger Giraud

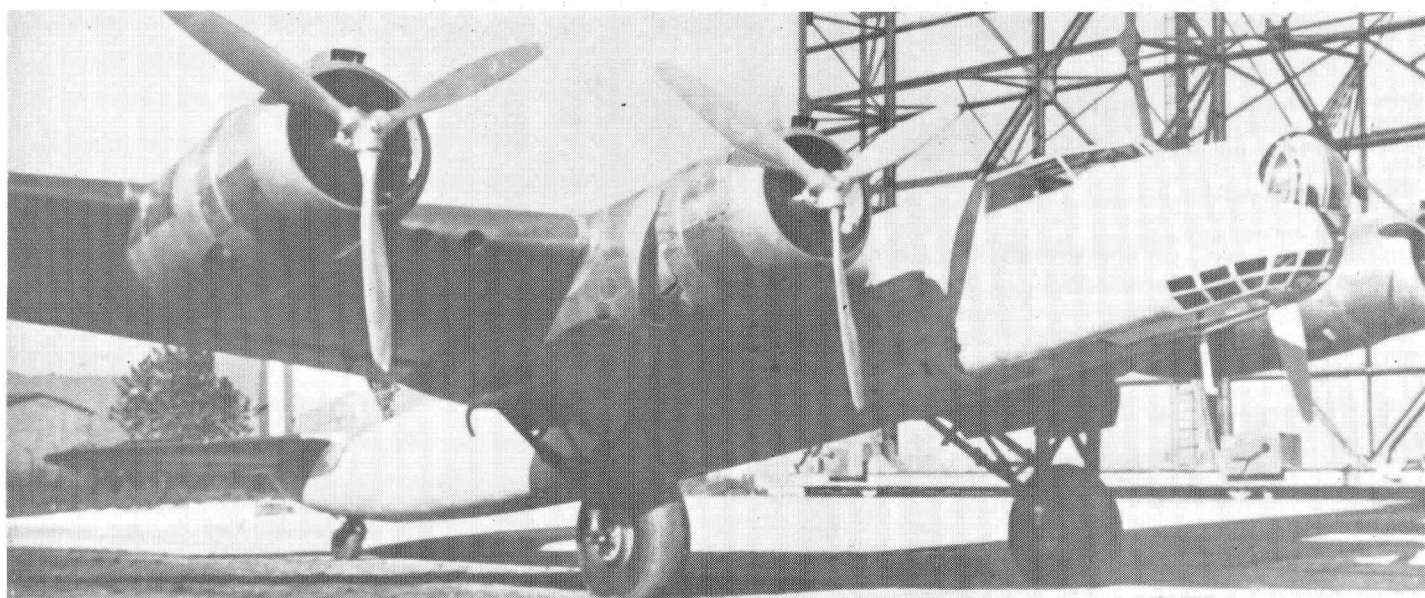
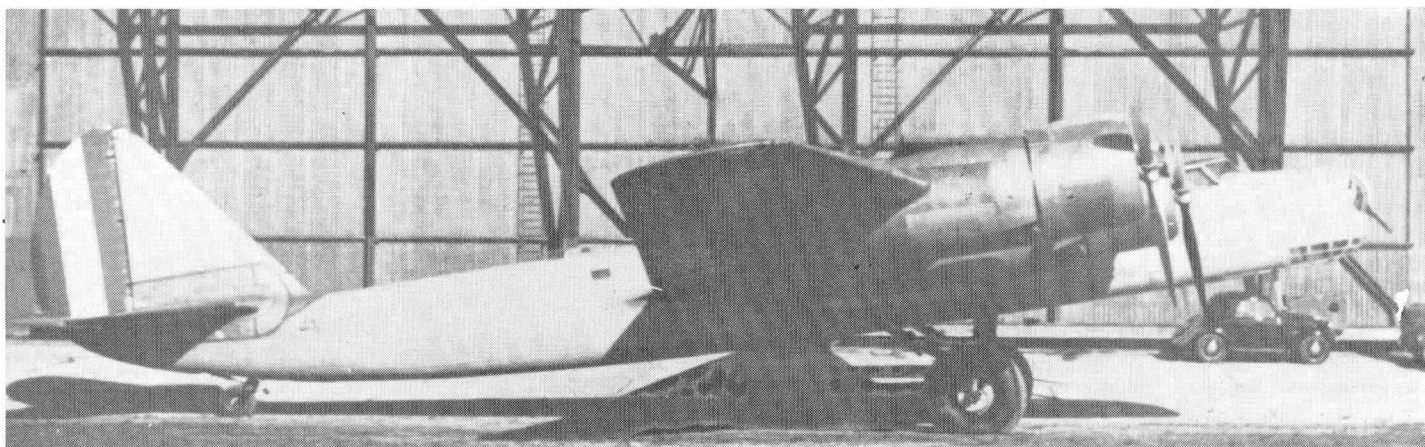
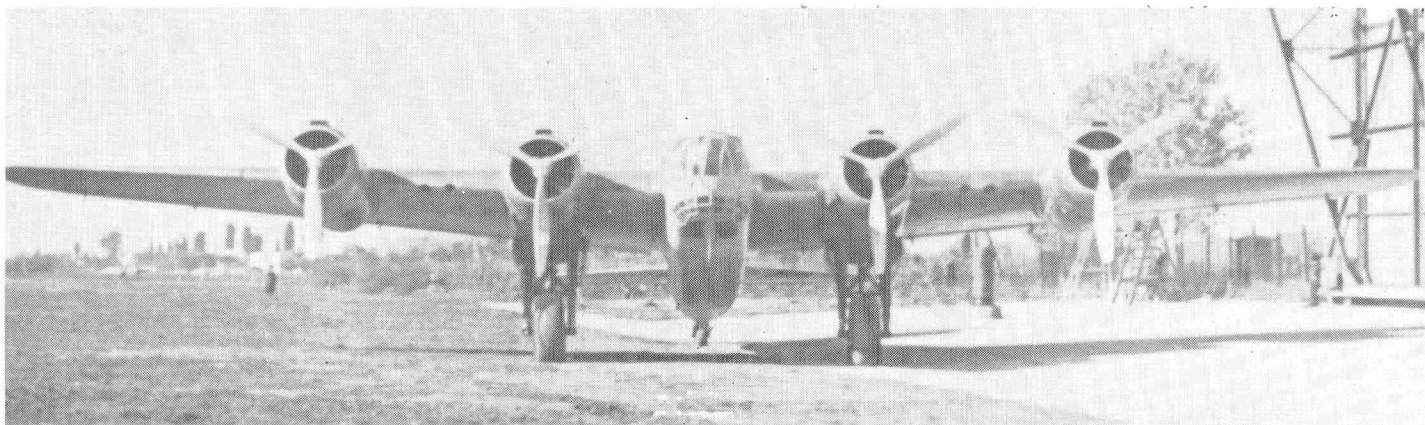
La première tâche qui incombait au Doct. Casiraghi fut de terminer le dessin et la construction du prototype P-50/I étudié par son prédécesseur. Il s'agissait d'un quadrimoteur dont l'aile et le fuselage annonçaient les futures productions mais dont les moteurs, des Isotta-Fraschini « Asso » XI Rc de 730 ch étaient disposés en tandems sur l'aile haute; on retrouvait ainsi une disposition motrice chère à G. Pegna. L'appareil fut terminé et vola courant 1937. Très rapidement il retourna à l'usine pour y subir un chantier de modifications: quatre moteurs frontaux, des Piaggio P XI Rc 40 cette fois, et une nouvelle installation de profondeur réglable en vol. Notons que la technique de construction était celle des P-32 et P-23 R: structure en bois sauf pour les supports de moteurs et de postes et les surfaces mobiles. Le P-50 modifié, ou P-50/II, revola le 16 novembre 1938. Sa vitesse maximum et surtout sa vitesse ascensionnelle avaient été améliorées.

Mais l'armement ne passait que de trois mitrailleuses de 12,7 mm à cinq. De ce point de vue cependant il se comparait sans complexe au meilleur bombardier lourd de 1938, le Boeing B-17B, future « forteresse volante ». Mais celui-ci avait une autonomie de 2.400 km avec 1.000 kg de bombes alors que le Piaggio pouvait à la charge maximum de 7.000 kg, avec une tonne de bombes, voler sur plus de 3.000 km. Il fut présenté, avec les autres appareils de la Régia Aeronautica, aux envoyés de la presse internationale en juin 1939 sur la base d'essais de Guidonia. Les connaisseurs furent favorablement impressionnés par ses lignes et ses qualités de vol. En particulier les journalistes anglais qui, quelques semaines plus tôt, avaient vu le Short « Stirling » s'affaler sur le ventre à l'issue de son premier vol décernaient la palme sans hésiter au quadrimoteur Piaggio, même s'ils ne l'écrivirent pas tous dans leurs journaux à l'époque...



En haut de cette page, une autre vue du P.50 première version. On note les hélices propulsives et l'imposant empennage vertical. Ci-contre, le P.50/II avec ses quatre moteurs alignés sur l'aile vu à Guidonia en juin 1939 pour le Congrès de la Presse Aéronautique Internationale.





**Les trois vues ci-dessus montrent le P.50/II dans sa forme définitive de quadrimoteur classique.**

**LE DERNIER BOMBARDIER PIAGGIO :  
LE PLUS BEAU...**

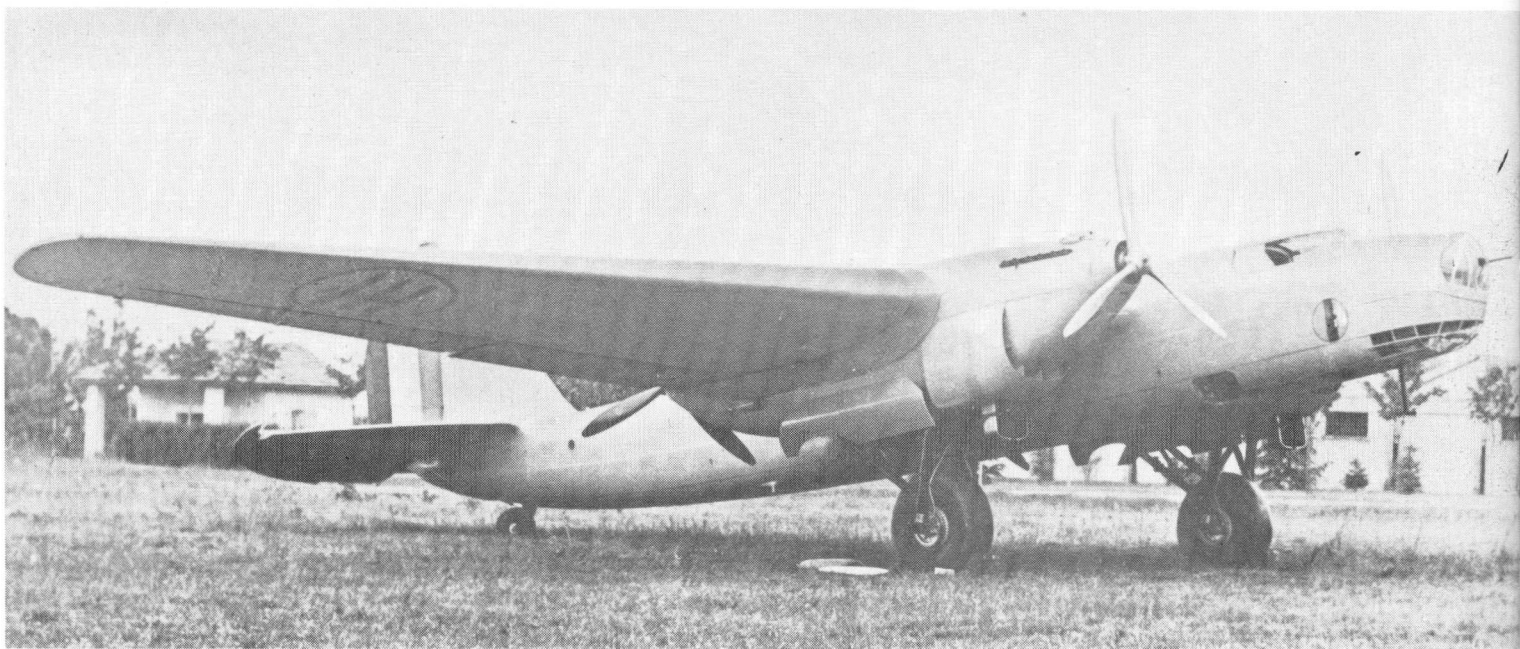
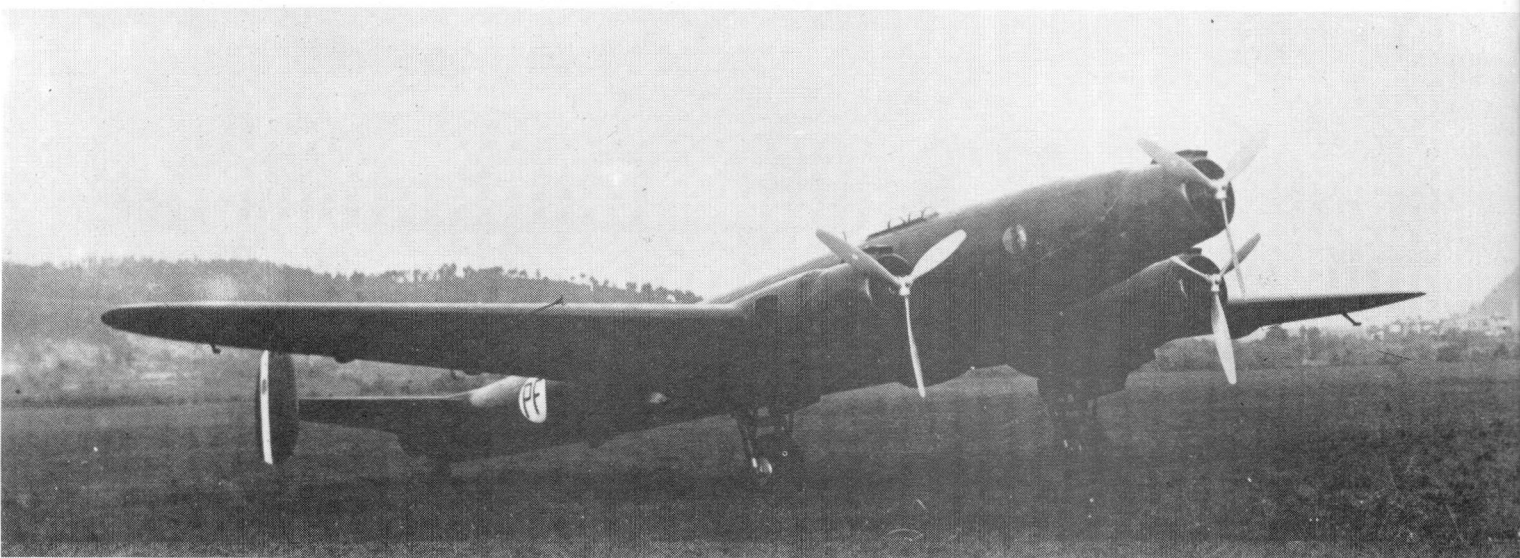
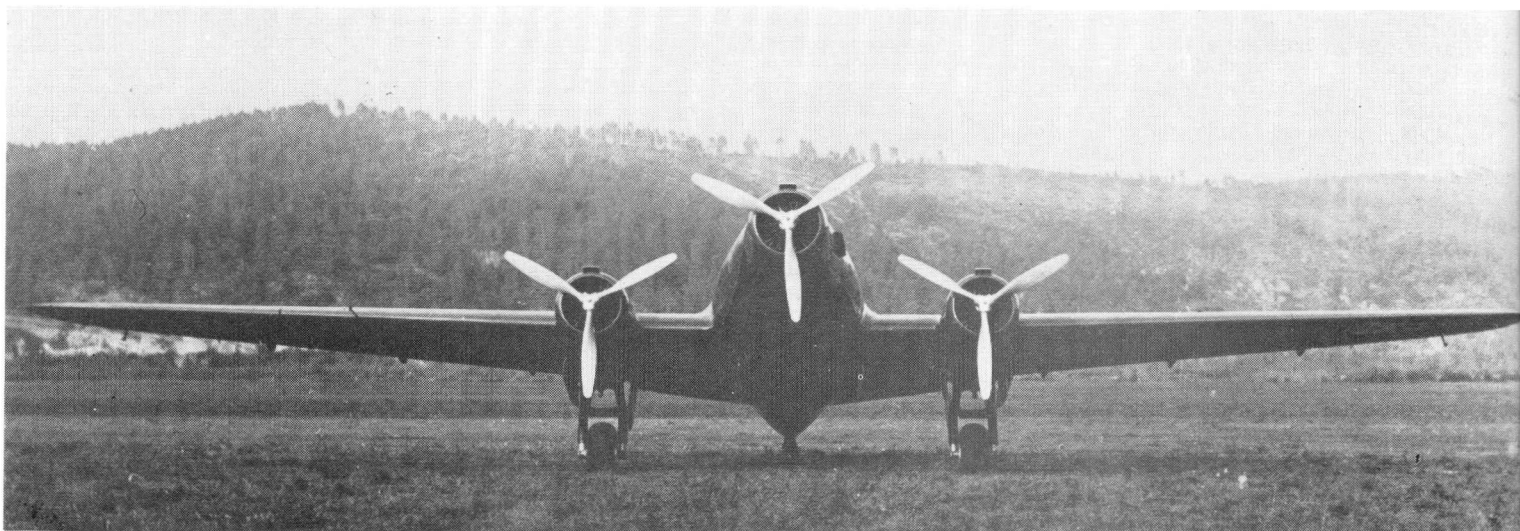
G. Casiraghi avait mieux sur sa planche à dessin, et alors que le P-50 poursuit ses essais et la mise au point de diverses solutions techniques, il active la construction du type définitif, le P-108, appareil plus grand, plus lourd et plus puissant, dont la version de bombardement est prévue pour des raids diurnes à haute altitude et très grande distance. Parallèlement sont prévues des versions

de transport civil et militaire sous les formes du P-108 C et du P-108 T. Pour les trois versions étudiées la construction est cette fois totalement métallique, la pressurisation prévue pour la version P-108 C, et les moteurs sont les nouveaux Piaggio P XII Rc 35 à 18 cylindres en double-étoile développant 1.500 ch au décollage. C'est donc un appareil très moderne qui sort de l'usine de Finale Ligure au début du mois de novembre 1939, pas beaucoup plus de deux ans après que la Régia Aeronautica ait lancé son concours pour un bombardier lourd stratégique (le seul projet concurrent, le Cant Z 1014, avait été rapidement évincé).

Il va lui falloir autant de mois et même plus pour que quelques exemplaires assurent leurs premières missions...

L'ingénieur G.P. Casiraghi avait effectué un stage dans l'industrie américaine et en ramenait des conceptions de construction métallique dont bénéficia le P-108 : cadres et lisse pour le fuselage, nervures et longerons pour l'aile étaient en duralumin ; les surfaces mobiles étaient en tubes d'acier et entoilées, les ferrures d'attache des longerons d'ailes et des bords-moteurs en acier à haute résistance.

**à suivre**



En haut et au milieu, l'énigmatique et élégant Piaggio P.23R équipé des moteurs RC40 de 1 000 ch. Les lettres PF dans un cercle sur le fuselage signifient Piaggio Finale. Les collines devant lesquelles étaient traditionnellement

photographiés les prototypes de la firme sont un des paysages visibles depuis le terrain de Villanova d'Albenga. Ci-dessus, le P.50 sous sa forme initiale de quadrimoteur en tandem. C'est la grosse machine sérieuse.