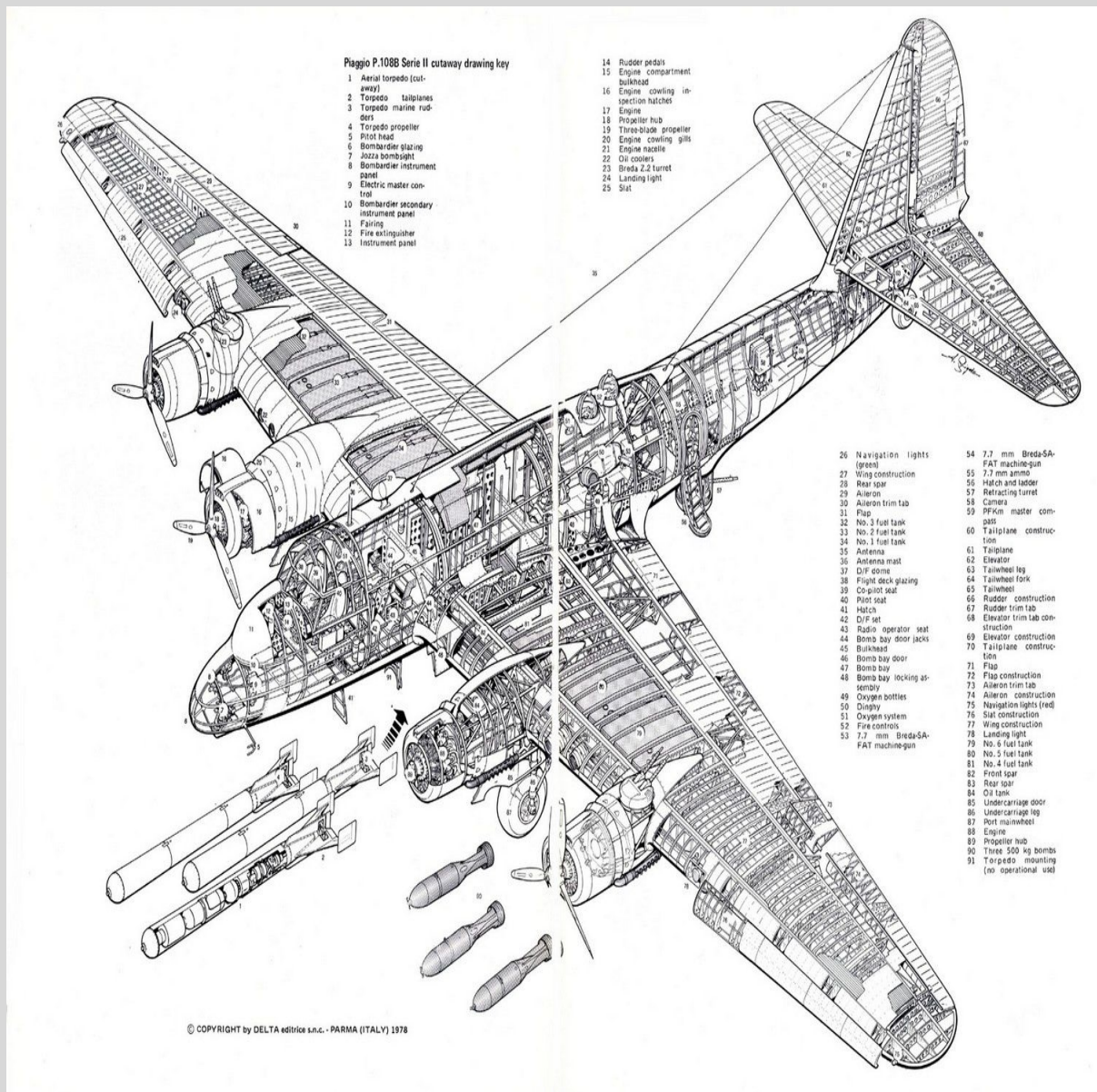


Nom de l'avion : Piaggio P.108 B

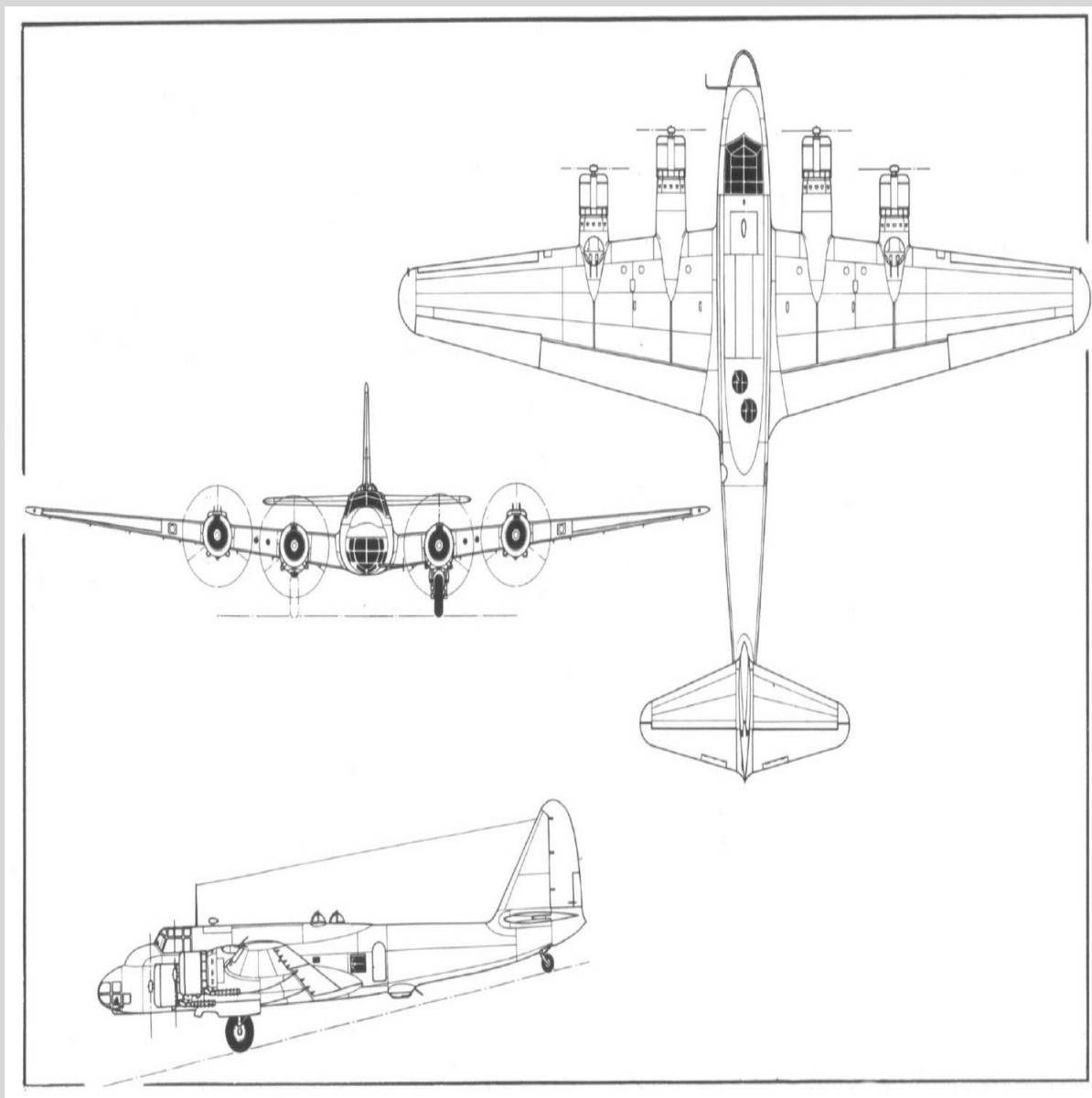
Type d'avion : Bombardier lourd quadrimoteur de 6/7 hommes d'équipage



MOTORISATION

Piaggio P.XII RC-35

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

8 mitrailleuses de 12,7 mm
3500 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 435 km/h à 4200 m - 465 km/h à 3500 m

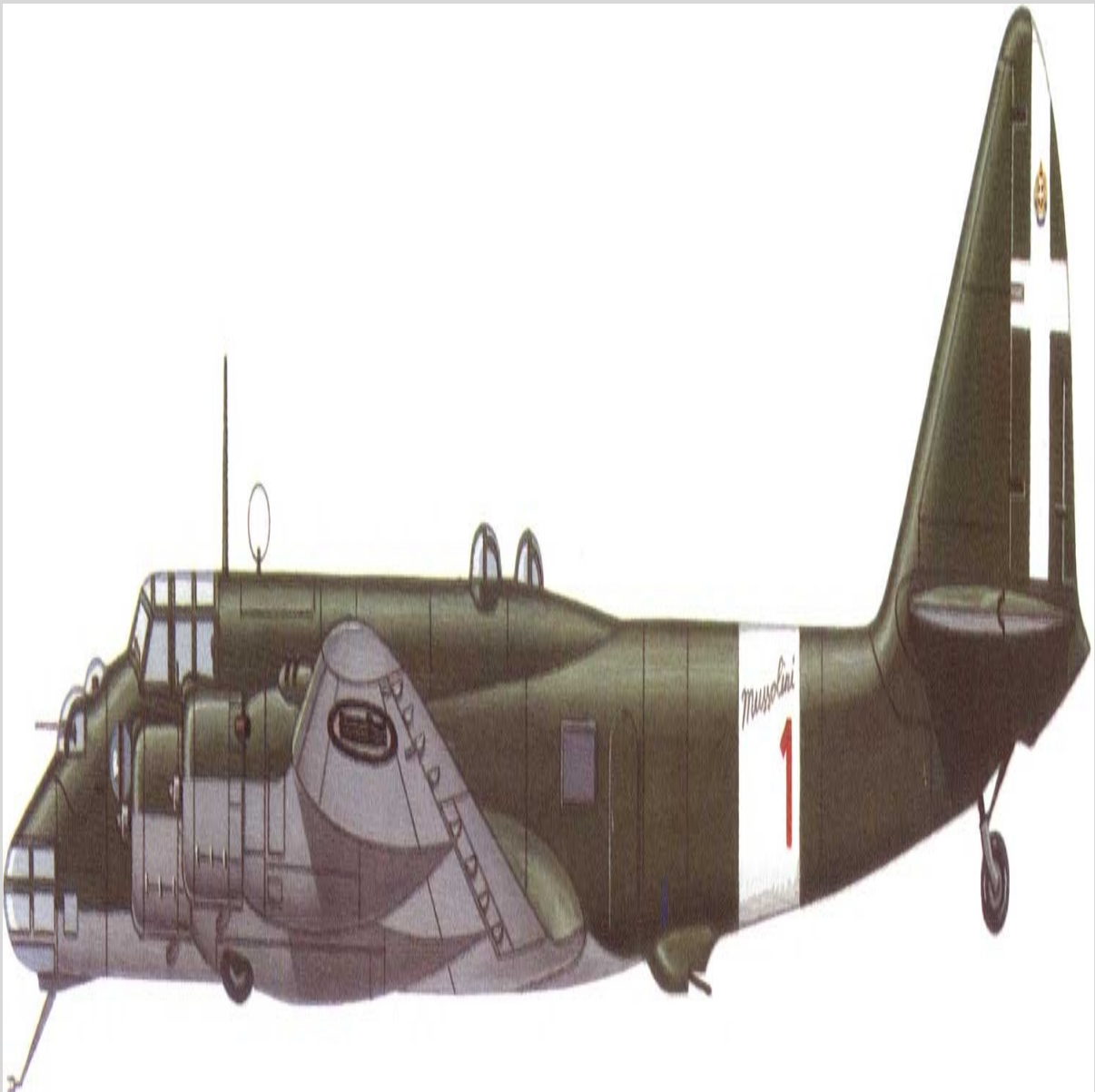
Plafond pratique= 8500 m

Rayon action= 2500 km - maxi: 3500 km



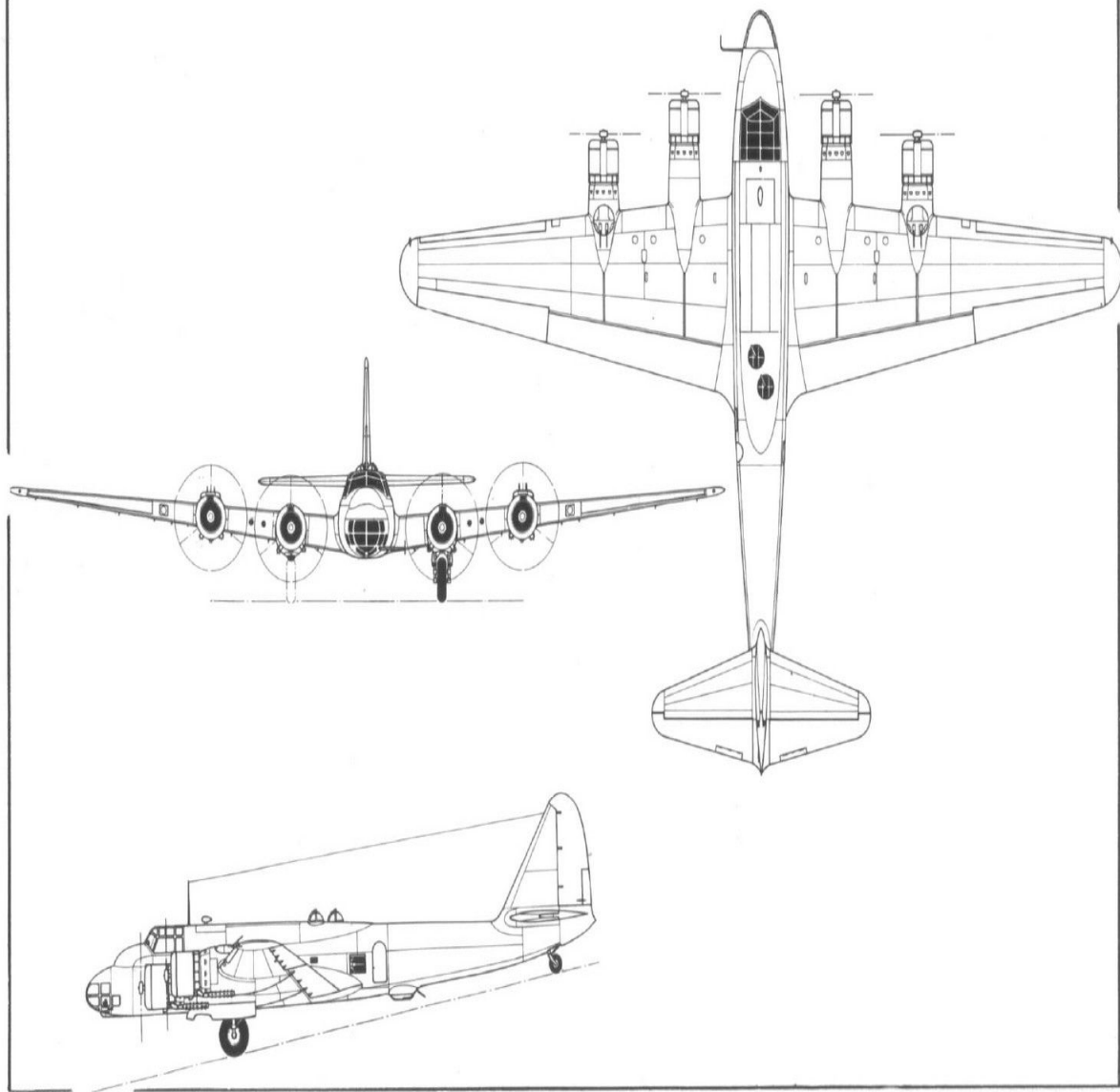
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
32,0 m	22,30 m	6,0 m	135,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
17325 kg	0 kg	29885 kg



HISTOIRE

Unique bombardier stratégique italien de la seconde guerre mondiale, le Piaggio P. 108 répondait à une requête de 1938 concernant un appareil lourd à long rayon d'action, émise par la Regia Aeronautica qui avait renoncé, pour des raisons de politique d'autarcie, à la construction sous licence de machines étrangères. Dérivé du P. 50, l'avion avait été choisi parmi les projets concurrents de Caproni (Ca. 204 et Ca. 211), de CRDA (Cant. Z. 1014, meilleur, mais dont le développement n'en était qu'à la phase initiale) et d'un autre Piaggio, le P. 112. Étudié par Giovanni Casiraghi, un ingénieur qui avait travaillé aux Etats-Unis et s'était familiarisé avec la technologie du Boeing B-17, le nouvel engin présentait bien des similitudes avec la « Flying Fortress ». C'était un quadrimoteur monoplane à aile basse entièrement métallique, à train d'atterrissage classique escamotable, avec un armement défensif constitué de mitrailleuses de 12,7 mm, dont deux tourelles étaient placées de manière inhabituelle, à l'extrémité du raccord entre l'extrados de l'aile et le moteur extérieur, et il était un peu plus lourd et plus lent que son homologue américain. Le prototype effectua son vol initial le 24 novembre 1939 mais de longs et nombreux essais, joints à des problèmes de développement relatifs à la production en série, n'autorisèrent l'entrée en service qu'en juillet 1941, sous la désignation officielle de P. 108B. Les appareils furent affectés en totalité à la 274^{ème} escadrille de bombardement, qui fut surnommée « escadrille Mussolini » en mémoire de Bruno, le fils du Duce, pilote dans cette unité, tué le 7 août 1941. Cet accident contribua au ralentissement de l'industrie aéronautique italienne qui éprouvait par ailleurs des difficultés grandissantes de production en général, et en particulier Piaggio qui ne put livrer que 24 exemplaires de son bombardier. Celui-ci participa à sa première opération de guerre le 9 juin 1942, alors même que le constructeur achevait le montage de 12 avions en version transport, désignés P. 108T. Ces derniers furent ultérieurement récupérés et utilisés jusqu'à 1944 par la Luftwaffe, à la suite de l'armistice du 8 septembre 1943. Un appareil, immatriculé MM 24318, fut équipé d'un canon de 40 mm placé dans le nez, mais seulement pour effectuer un vol de démonstration.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->



[orange.fr/italie/p_108b.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/p_108b.htm)