

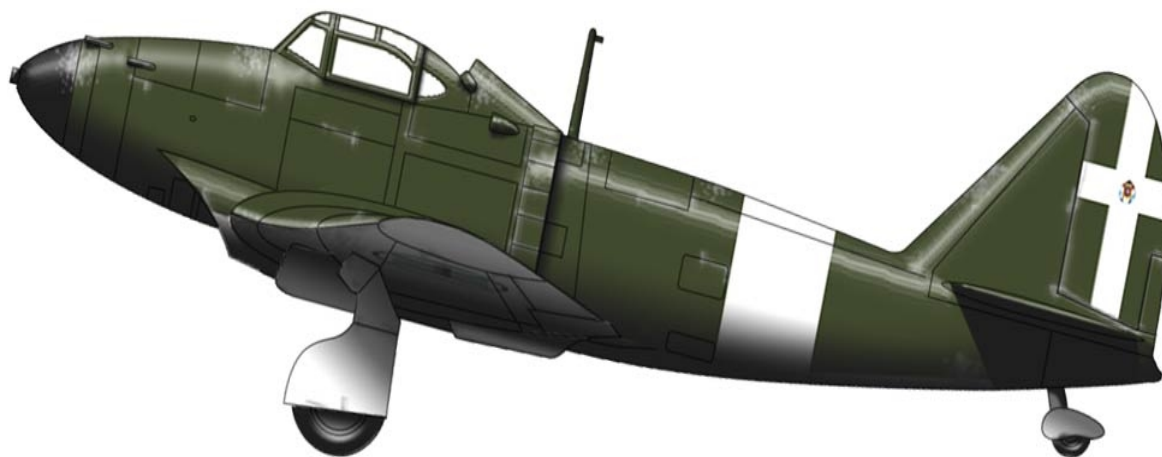
Nom de l'avion : Piaggio P.119

Type d'avion : Chasseur à aile basse monomoteur

Piaggio P.119



Fighter

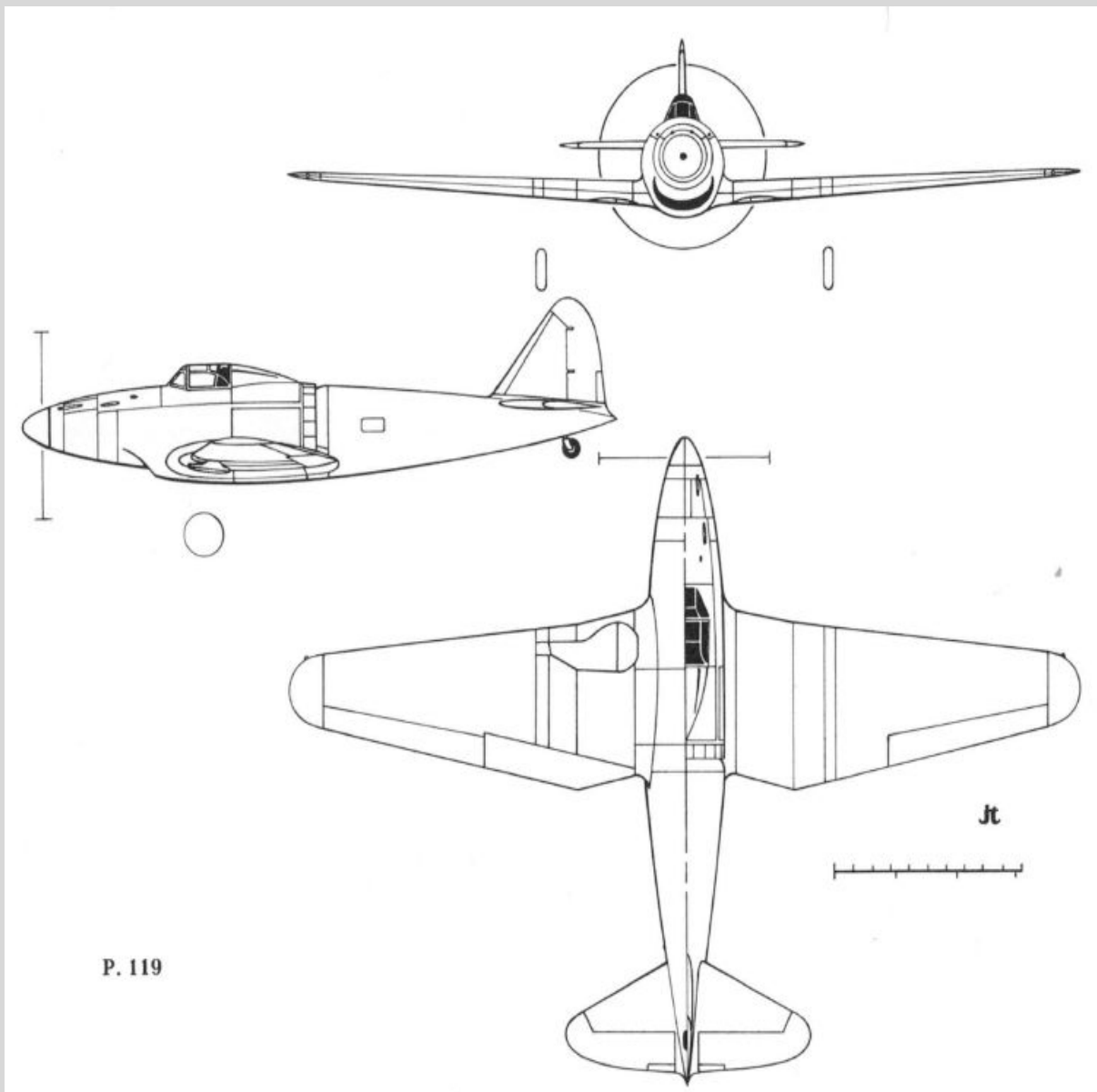


MOTORISATION

Piaggio P.XVRC.60/27

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

[1 canon Mauser MG151/20 de 20 mm](#)

4 mitrailleuses Breda-SAFAT de 12,7 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 645 km/h à 6800 m

Vitesse croisière= 580 km/h

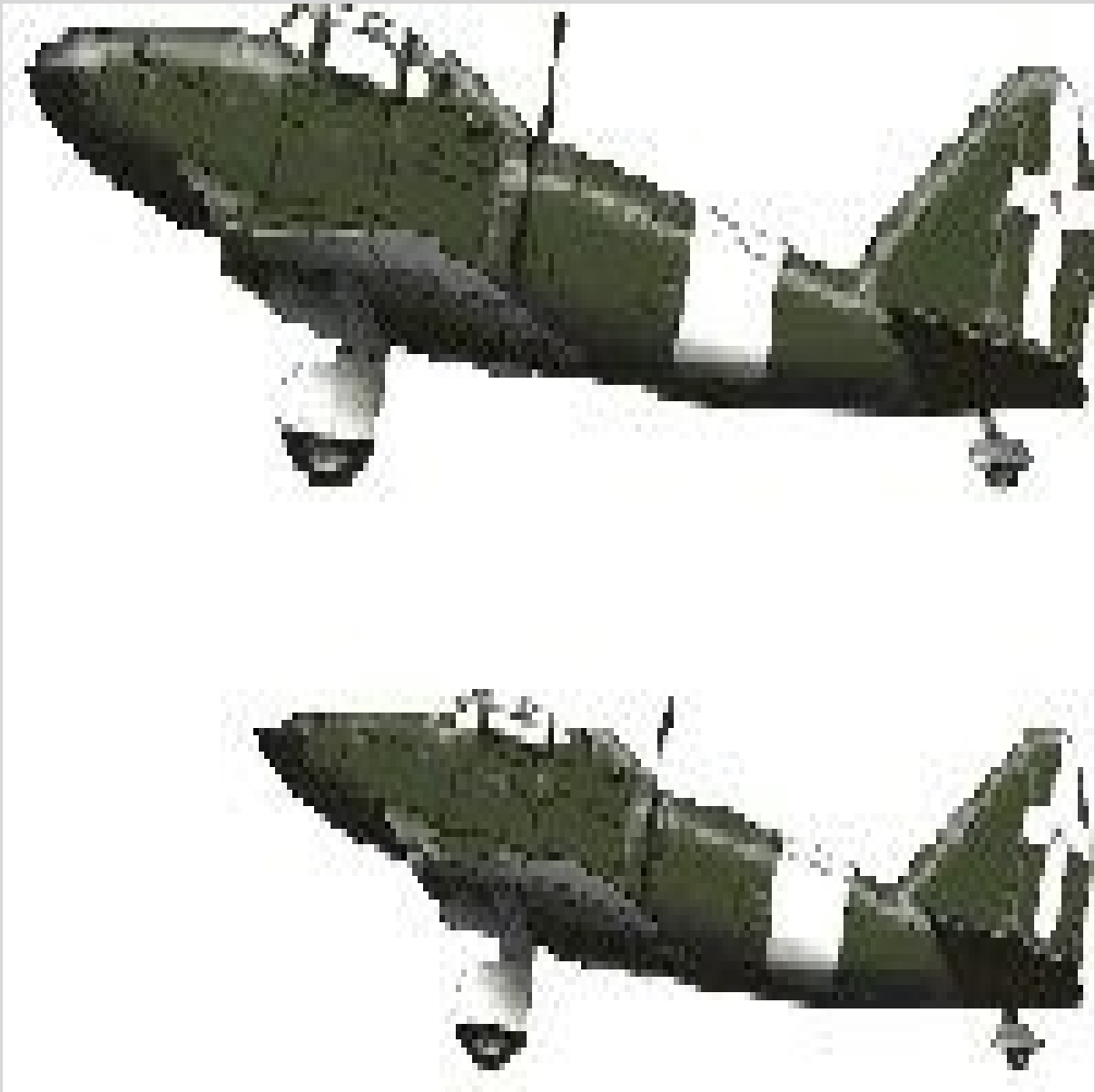
Plafond pratique= 9800 - 12605 m

Rayon action= 1515 km



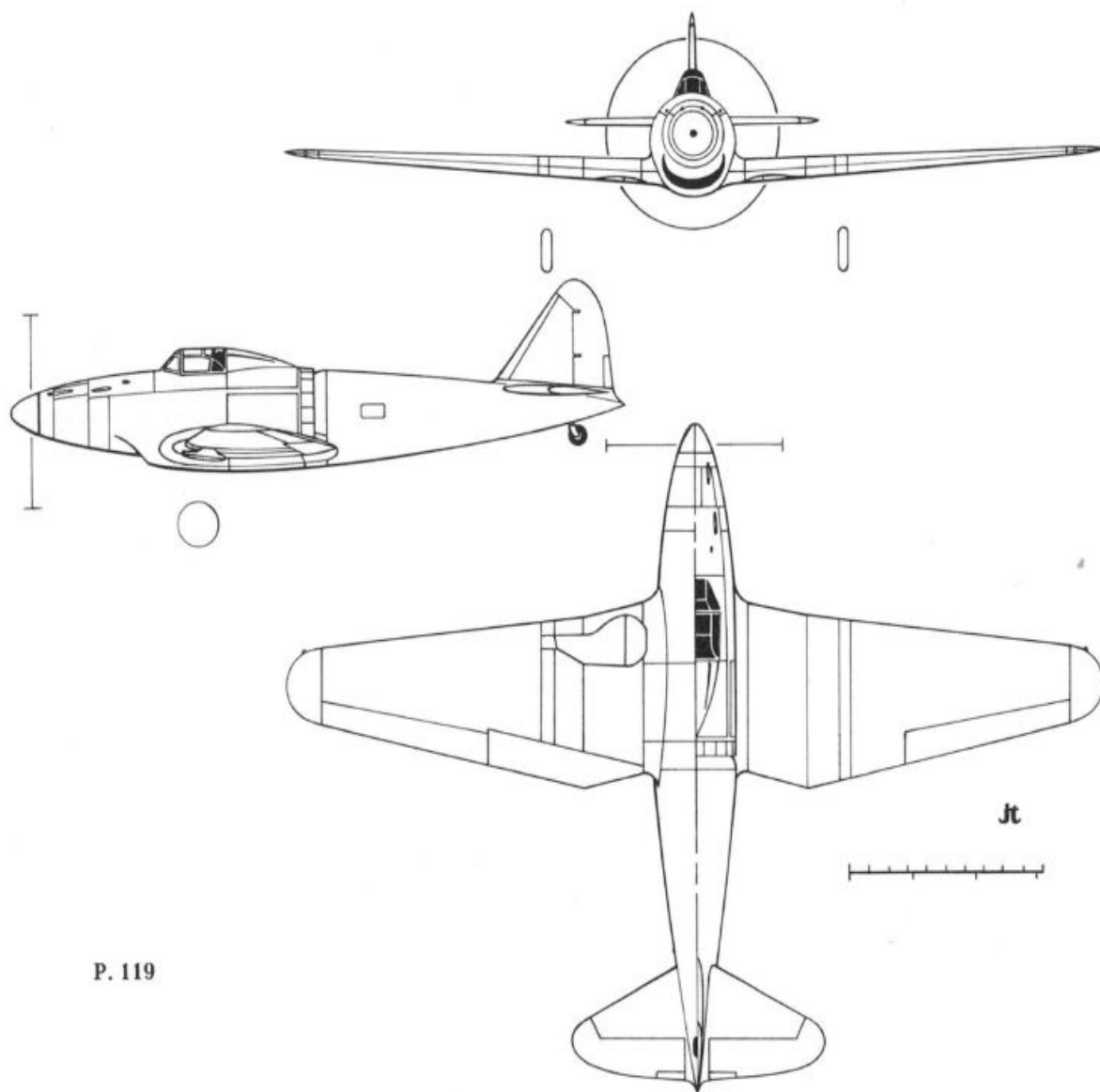
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,0 m	9,70 m	2,90 m	27,80 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2440 kg	2670 kg	4090 kg



P. 119

HISTOIRE

Le Piaggio P.119 était un chasseur monomoteur aile basse faite par le italien Rinaldo Piaggio Société en une quarantaine d'années et encore à l'étape de prototype. Conçu par l'ingénieur Giovanni Casiraghi Il a été caractérisé par une position de l'unité d'entraînement unique, positionné au centre de fuselage derrière la cabine de pilotage, un moteur radial connecté à l'hélice, traditionnellement placé à l'avant au sommet de l'avion, à travers une longue arbre de transmission. Eng. Casiraghi, qui de 1936 a assumé le rôle de concepteur en chef chez Piaggio, il a commencé à 1938 Des études préliminaires pour la construction d'un aéronef destiné pour le rôle de la chasse, chasseur d'escorte et assaut caractérisé par l'installation du moteur au milieu du fuselage. Dans les intentions du concepteur de cette solution technique apporterait des avantages importants. Ne pas avoir le moteur comme en matière d'armement des avions conventionnels pourrait être placé à l'avant du fuselage, avec l'avantage de la guerre de pouvoir mieux exploiter la concentration du feu et de ce que l'entretien permettant un accès facile à la même chose de personnel. De plus, la cabine de pilotage pourrait être déplacé vers la position avant qui permet au conducteur une meilleure visibilité, et la proximité du centre du centre de gravité de l'avion aurait une maniabilité grandement améliorée. Le nouveau modèle, P.119 désigné, a été présenté à Ministère de l'air dans Mars 1939 qui a pensé intéressant d'évaluer les caractéristiques demandant une prototype avec un contrat officiel établi le 2 Juin 1940. Dans les années qui ont suivi, il a commencé la construction du modèle, complété au cours 1942 et a fait les premiers essais au sol entre 12 et 16 Novembre de la même année.

histoire opérationnelle Le 19 Décembre a été prochain pour voler la première fois depuis pilote pilote d'essai Nicola Lana qui seront les premiers numéros d'une solution si peu conventionnelle. Le moteur, en fait, avait tendance à surchauffer parce que le flux d'air sur lui, grâce à la tuba placé sous la fuselage, Il ne suffisait pas pour assurer un refroidissement correct de tous cylindres. De plus, l'air chaud évent affecté négativement les problèmes de manipulation de création aéro arrière et les vibrations du moteur fait difficile une lentille correcte visant. Les vols d'essai ont duré encore jusqu'en Août 1943 mais la signature de l'Armistice de Cassibile Il a donné lieu à la suspension du projet. Le seul spécimen construit s'ils ont perdu les pistes. Le P.119 était un avion de construction entièrement métallique qui, en dehors de la position non conventionnel du moteur, réfléchi approche classique du type de l'aéronef; monomoteur monoplan aile de train d'atterrissage bas et rétractable. la fuselage, en coupe cylindrique, était assez grand râteau présentant intérieurement tout l'appareil moteur et les accessoires connexes. Elle a été caractérisée par une partie avant courte, une cabine de pilotage fermée par un dais, par une grande prise d'air inférieure arrondie à demi-ailerons, et se terminant dans une partie postérieure Archerie mono classiquedérive traits des plans horizontaux cantilever. L'aile, bas et monté en porte à faux, est constitué par une structure bilongherone divisé en trois secteurs, une intégré dans le fuselage central et deux demi-semelles extérieures, en filets dans fin et relié à l'élément central par une série de boulons. Ceux-ci ont complété les deux ailerons fabriqué avec la structure duralumin recouvert d'une toile. la train d'atterrissage Il est constitué de deux éléments avant, vers l'intérieur escamotable, équipé de jambes de force équipées amortisseurs à gaz et des roues de type III (700 x 235 mm), intégrés à l'arrière par une roue jockey partiellement caréné, pas rétractable, amorti et réglable, il équipé d'un axe de dispositif de rappel mécanique. Propulsion a été fournie par un moteur Piaggio P.XV RC.60 / 27, un radial Double Star 18 cylindres sièges de deux rangées et refroidi à l'air, traits compresseur centrifuge et une boîte de vitesses à deux vitesses, et relié à un hélice Type de tripala métal Piaggio P.1002, pas variable et un diamètre de 3,30 m, au moyen d'une longue arbre de transmission et réduction du groupe. L'armement, complètement positionné dans la partie avant du fuselage, a été confiée à quatre mitrailleuses

Breda-Safat calibre 12,7 mm avec une allocation totale de 2.000 coups (550 tirs pour chaque arme avant et 450 tirs pour chaque arme arrière), complété par un pistolet automatique MG 151/20 calibre 20 mm par 110 coups et compétences de tir à travers moyeu hélice. Suite à des ajouts de mitrailleuses ont été évaluées dans bord d'attaque aile par aile deux, et les versions assaut d'un canon de 37 mm, et que chasseur-bombardier avec trois points de fixation pour bombes une position centrale sous le fuselage et les deux autres dans les demi-ailes, mais l'interruption des programmes de développement n'a jamais vu la mise en oeuvre de ces solutions.

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_119.htm

