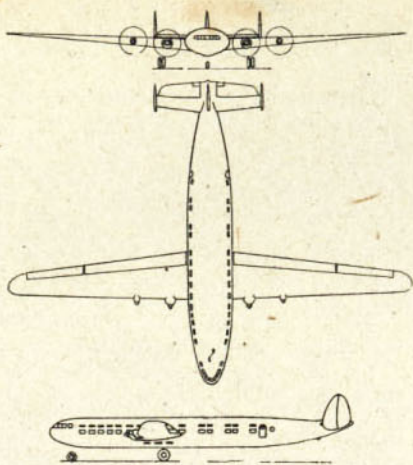


# L'ESAMOTORE

# PIAGGIO



# TRANSATLANTICO

# P - 127 C

Il velivolo esamotore per trasporto passeggeri venne studiato su richiesta della LATI.

Il progetto fu iniziato nel 1940 e nel 1941 ricevette l'approvazione del Ministero dell'Aeronautica, il quale autorizzò il proseguimento dello studio, l'approntamento del simulacro ed il programma di costruzione contemporanea di 3 esemplari, subordinatamente ai programmi lavorativi per le commesse in corso di apparecchi bellici, dato che i 3 velivoli P. 127 avrebbero dovuto entrare in linea nell'immediato dopoguerra, nelle linee transatlantiche per il collegamento dell'Italia con le Americhe.

All'8 Settembre 1943 erano già stati completati gli studi aerodinamici e le ricerche, all'uopo eseguite nella Galleria Aerodinamica della Ditta stessa, presso lo stabilimento di Finale Ligure, ed era già stato approntato in parte il simulacro al vero della parte di fusoliera adibita alla sistemazione dei passeggeri, e si era iniziato lo sviluppo dei disegni costruttivi.

La fusoliera stagna, a trave centrale resistente e chiglia per ammassaggio, è coperta dal Brevetto Italiano N. 396001.

È interessante confrontare oggi, a distanza di oltre 5 anni dalla impostazione del progetto del P. 127, questo tipo di velivolo con i recenti apparecchi Nord-Americani dello stesso tipo, per nulla superiori se si tien conto dei motori considerati.

\*\*\*

Il «P. 127 C.» è un monoplano ad ala media, metallico, esamotore, con carrello tricycle, cabina stagna, ammarabile. Il gruppo motopropulsore è costituito da 6 motori disposti entro il bordo d'entrata dell'ala, in 4 gruppi. I due gruppi interni sono formati da due motori ciascuno azionanti due eliche controrotanti; i due gruppi esterni sono formati da un solo motore ciascuno.

I motori considerati per il calcolo delle caratteristiche di peso e di volo dell'apparecchio sono come segue:

Motore a doppia stella con riduttore e compressore; potenza al decollo CV. 1875; potenza normale CV. 1600 a quota m. 6000 e 2200 g. p. m.; peso a secco del motore kg. 900; peso di un'elica kg. 280.

Le eliche sono tripale, metalliche, del tipo a giri costanti, con possibilità di messa a bandiera delle pale.

La struttura dell'aereo è del tipo a

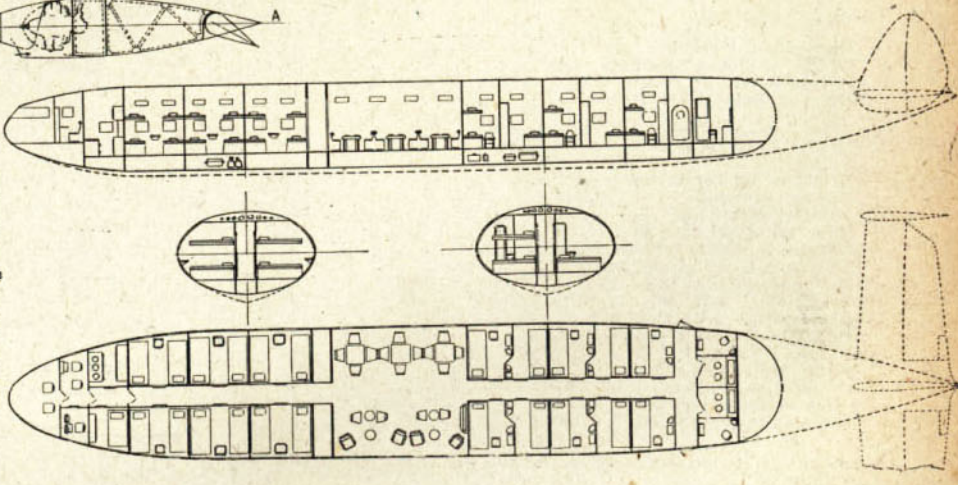
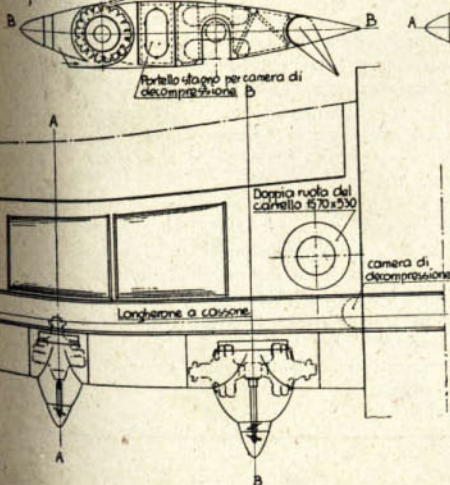
guscio, in lega di alluminio chiodata. L'elemento resistente dell'ala è un cassone, l'interno del quale forma un corridoio accessibile dalla fusoliera per l'ispezione dei motori. L'elemento resistente della fusoliera è un trave centrale che forma il corridoio, ed il fasciame opportunamente rinforzato da ordinate e correnti longitudinali.

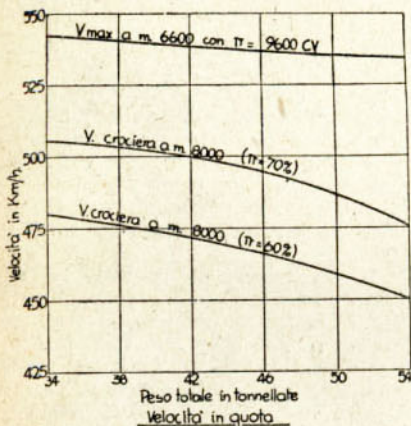
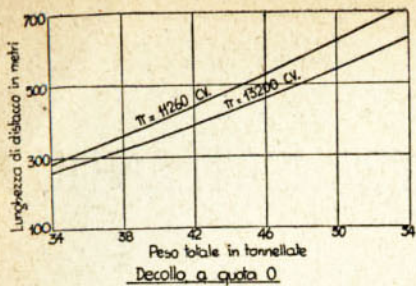
Il coefficiente di robustezza è 5 con peso totale dell'apparecchio di Kg. 50.000, secondo le norme del Registro Aeronautico Italiano.

Il carrello è del tipo tricycle, consistente in una ruota anteriore retrattile in fusoliera, ed in due semicarrelli con doppie ruote retrattili lateralmente nell'ala.

Procedendo da prua a poppa, l'ordine delle sistemazioni è il seguente: cabina dei piloti; cabine del comandante, motorista e radiotelegrafista; cabina di riposo dell'equipaggio a sinistra; cucina a destra; serie di sei cabine a quattro posti (con letti) (24 posti); vani con camere di decompressione per l'entrata nel corridoio dell'ala; saloni; serie di cabine alternate a uno e due posti (totale 16 posti); ingressi; toilette e gabinetti.

Tutte le cabine hanno i letti tra-





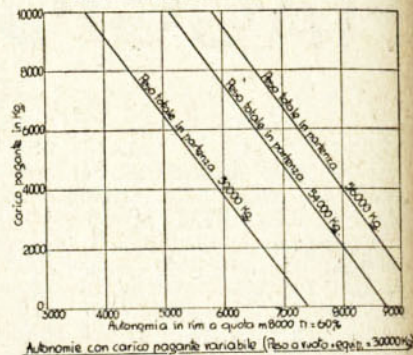
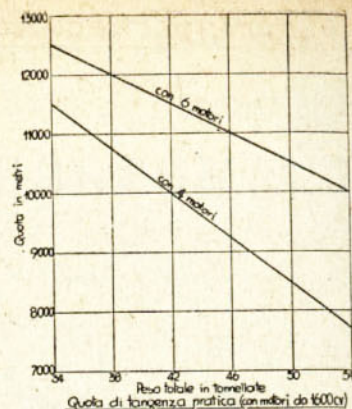
sformabili in divani per il trasporto diurno di passeggeri; i due saloni sono utilizzabili come sale da pranzo oppure come compartimenti di soggiorno con bar. Tutti i locali sono ampiamente illuminati da finestre e lampade.

L'apparecchio è munito di impianto di pressione e condizionamento dell'aria, capace di mantenere alla quota di m. 8000 la pressione interna corrispondente alla quota di m. 3500 e la temperatura interna di  $20^{\circ} C$ .

Tutti i locali abitabili sono isolati acusticamente in maniera da mantenere il livello dei suoni a non più di 80 db. in velocità di crociera, con le cabine completamente allestite.

Per la posta, i bagagli e la merce, sono disponibili circa 90 metri cubi di spazio, in compartimenti opportunamente disposti per il centraggio dell'apparecchio. La parte inferiore della fusoliera forma una robusta chiglia, strutturalmente collegata al trave resistente centrale. Con questa forma, in caso di emergenza, è possibile ammarare, l'apparecchio potendo galleggiare, data la tenuta stagna della fusoliera e dei serbatoi alari.

*Dati principali:* Apertura alare m. 56; Lunghezza m. 42; Altezza con carrello abbassato m. 5,8; Altezza della estremità deriva dal terreno m. 8,6; superficie alare mq. 250; peso a vuoto Kg. 27800; carico utile normale Kg. 22200; peso totale normale Kg. 50000; peso totale massimo 56000; potenza totale al decollo CV. 11250; potenza totale a



6000 metri CV. 9600; carico alare (peso totale normale) Kg./mq. 200; carico per CV. (Al decollo) Kg./CV. 4,45; potenza superficiale (in quota) CV./mq. 38,4.

Le caratteristiche di volo sono mostrate dai grafici qui pubblicati.