



P-108 bombardiere quadrimotore

Intanto prendevano vita nuovi progetti quali il “P-23” trimotore prodotto in configurazione commerciale e militare per il quale fu studiata una versione adatta ai collegamenti transoceanici dotata di fusoliera chigliata per eventuali ammaraggi d'emergenza; il bimotore da bombardamento “P-32”, il bimotore sperimentale “P-111”, molto simile al “Beaufighter” britannico ed uno dei primi velivoli pressurizzati della storia e tutta una serie di caccia monoposto, il più famoso dei quali, sarà probabilmente il “P-119”, comparabile al più famoso “Messerschmitt ME 509” tedesco e il più avanzato dell'epoca, quel famoso “P-108”, uscito dai disegni dell'ingegner Casiraghi, probabilmente il quadrimotore più all'avanguardia dei suoi tempi e forse superiore al “B-17 Flying Fortress” americano: uno dei primi velivoli dotato di un impianto elettrico e pneumatico completo, era previsto sia in versione militare che civile. Questo sarebbe potuto diventare un grande velivolo di linea ma a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale se ne produssero solo una dozzina di esemplari e nel dopoguerra ci fu altro da pensare, almeno all'inizio. Se infatti nel 1939 i tre stabilimenti della Piaggio davano lavoro a più di cinquemila persone, alla fine delle ostilità gli impianti toscani erano distrutti, quelli di Finale e Sestri Ponente gravemente danneggiati e in pratica la nostra industria aeronautica non esisteva più.

I Piaggio seppero però riprendersi, diversificando l'attività e dedicando parte delle loro risorse industriali al mondo delle due ruote che, come ben sappiamo, avrebbe avuto con la “Vespa” e le sue consorelle un successo mondiale che dura tutt'ora.

A riprova di ciò si attuò una separazione diversificata che porterà alla specializzazione produttiva degli stabilimenti: abbandonato l'impianto di Marina di Pisa, quello di Pontedera vicino a Pisa, guidato da Enrico Piaggio, punterà sulla “Vespa”, sull' “Ape” e derivati e poi sui trattori e i motori fuoribordo, mentre gli stabilimenti liguri, diretti da Armando, si orientarono alla produzione aeronautica e ferroviaria. Tale separazione fu codificata appieno nel 1964 quando il gruppo familiare si dividerà anche formalmente in due rami d'impresa distinti che saranno la “Piaggio & C.” che si occuperà di ciclomotori e

la “IAM-Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio S.p.A.”, erede delle costruzioni navali di un tempo e ormai consolidata in campo ferroviario e soprattutto aeronautico.

Facendo un piccolo passo indietro, nei primi anni del dopoguerra a tempo di record Casiraghi con Faraboschi e un nuovo collaboratore, Salvatore Mori, approntarono un nuovo anfibio, il “P-136” che si levò in volo per la prima volta nell'agosto del 1948. Fu un successo: dagli inconfondibili motori con le eliche montate all'indietro, ne vennero costruiti quasi 150 esemplari e le commesse andarono dall'Aeronautica Militare Italiana ad importanti clienti facoltosi che vollero il velivolo nell'elegante configurazione “executive”: fra questi l'armatore ellenico Aristotele Onassis e molti magnati statunitensi. Il velivolo fu commercializzato oltreoceano come “Royal Gull” (gabbiano reale) ed è a bordo di uno di essi che il 20 giugno del 1954 la marchesa Carina Negrone, presidente dell'Aeroclub genovese, conquisterà assieme ad Ada Marchelli il primato mondiale di distanza per quella categoria di aeromobili volando i quasi tremila chilometri che separavano Brescia da Luxor in Egitto in poco più di tredici ore senza scalo.

Al Salone di Le Bourget presso Parigi, una delle rassegne aeronautiche più importanti del mondo, venne presentato nel 1951 il nuovissimo “P-148”, monomotore biposto da addestramento e il successivo “P-149” del 1953, che avranno ulteriori sviluppi e saranno acquistati, oltretutto dall'Aeronautica Militare Italiana, anche da altre nazioni europee, Francia e Germania comprese, da privati e aeroclubs sparsi per il mondo. Seguirà nel 1955 il bimotore “P-166” che volerà per la prima volta due anni dopo e sarà costruito in oltre cento esemplari esportati ovunque. Inoltre, fu anche ripresa la costruzione su licenza dei motori stranieri e stipulati vari contratti in tal senso con importanti committenti fra cui la General Electric americana e la Rolls Royce inglese.

A seguito poi di un accordo commerciale con la statunitense Douglas, nel 1961 la Piaggio si inserì anche nel campo dei velivoli a getto ed il primo progetto, denominato “PD-808”, un executive bimotore da otto posti, avrà una