

Das italienische Transportflugzeug G222 der Aeritalia

Autor(en): **Küng, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **136 (1970)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-46223>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das italienische Transportflugzeug G 222 der Aeritalia

Major Paul Küng

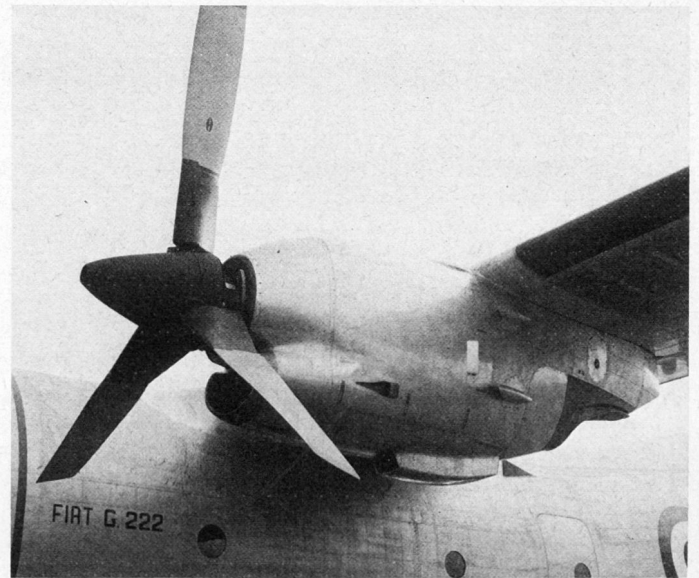
Der Prototyp 01 des G 222 machte am 18. Juli 1970 seinen Erstflug und geht nun in Flugerprobung. Gleichzeitig laufen an einer Bruchzelle Ermüdungsversuche, die vor dem Abschluß stehen. Der G 222 wurde von den Kommandanten Sanseverino, dem Chefpiloten von Fiat Aviazione, und Trevisan geflogen, die in fliegerischer Hinsicht bereits eine weitgehende Übereinstimmung mit den theoretischen Erwartungen feststellen konnten, die insbesondere durch Simulation im voraus schon weitgehend abgeklärt waren.

Der G 222 wurde von Fiat Aviazione auf Grund eines Zweierprojekts von Professor Dr. Ing. G. Gabrielli entwickelt und in Zusammenarbeit der Firmen Aerfer, Piaggio, Macchi und SiamMarchetti sowie Fiat-Avio und Salmoiraghi, also der heutigen Aeritalia, weiterentwickelt und realisiert.

Die Einsatzmöglichkeiten der G 222

Als Militärtransporter herkömmlicher Bauart ist der G 222 als zweimotoriger Schulterdecker ausgelegt, der bei einem Gesamtgewicht von 25 t, Lasten von 7 bis 8 t über eine Einsatzdistanz von 2000 km befördern kann. Das Flugzeug verfügt über:

- sehr günstige Laderaumabmessungen, die bei günstigem Nutzwertquerschnitt eine gute Lastenverteilung auch bei sperrigen Gütern ergibt;
- einen hohen Flugbereich bei großer Belastbarkeit;
- die Möglichkeit, von halbvorbereiteten und Graspisten aus ohne Einschränkung der Lasten eingesetzt zu werden;
- Flugkontrollenrichtungen, die auch eine genaue Überwachung von Start und Anflug zur Landung mit automatischer Kontrolle der Triebwerkleistung ermöglichen;
- ein integriertes Flugnavigationssystem (Doppler-PHI-Kreiselpattform ADC), die von Bodenstationen unabhängig arbeitet, mit dem der G 222 über einen ausgedehnten Bereich von Flugbedingungen verwendet werden kann.



Taktische und nachschubtechnische Aufgaben

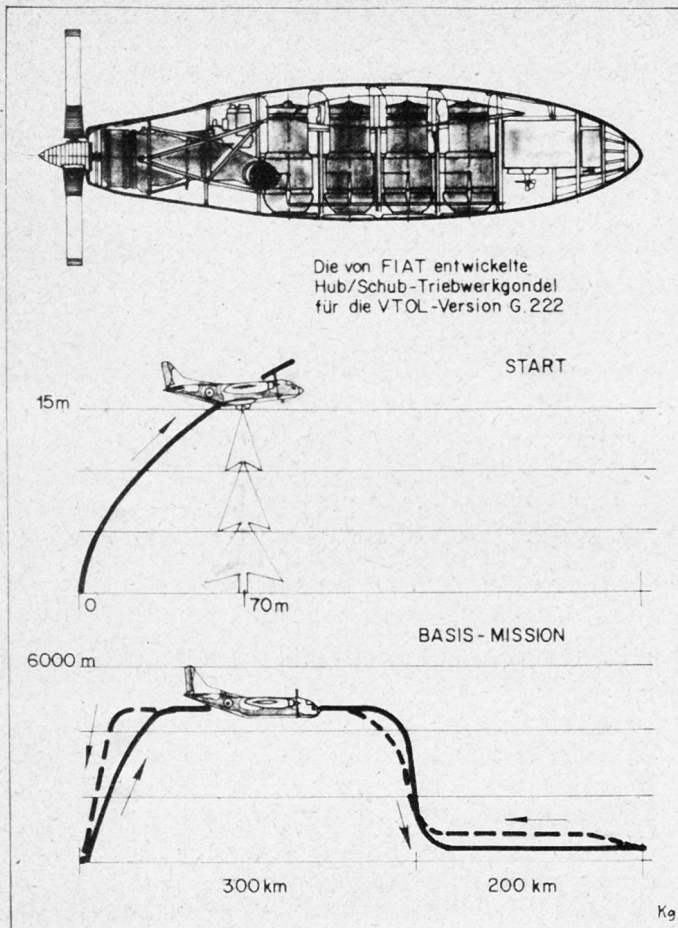
Seine taktischen und nachschubtechnischen Aufgaben sind etwa folgende:

- Transport von ausgerüsteten Mannschaften bis zu 44 Mann oder
- Transport von 40 Fallschirmgrenadieren oder
- Transport von Verwundeten, 34 Tragbahnen;
- Transport von Gesamtlasten für Materialtransport auf Fallschirmplatte bis zu 8×1000 kg;
- Transport und Fallschirmabwurf zahlreicher Kombinationen von Militärfahrzeugen, Lastwagen, Planieraupen, schweren Waffen und Flugnachschieb verschiedenster Art.

Selbstverständlich kann dieses Flugzeug auch für zivile Transporte verwendet werden, wobei sich der günstige Frontquerschnitt des Laderaums, das hohe Brennstoffassungsvermögen und der leichte Belade- und Entladevorgang ganz besonders vorteilhaft erweisen.

Der G 222 zeichnet sich in erster Linie durch sein hohes Verhältnis von Nutzlast zu Gesamtgewicht und durch seine moderne





Triebwerkanlage aus. Die ausgezeichnete Sicht aus dem Cockpit erleichtert nicht nur die Flugzeugführung im allgemeinen, sondern verbessert auch die Arbeitsbedingungen, so etwa im Verbandsflug, bei der Erkundung von geeigneten Abwurfplätzen und Bergeplätzen.

Dieses Flugzeug verfügt ferner über Starthilfeeinrichtungen und erreicht damit notfalls STOL-Leistungen. Autonome Starter-

anlagen erlauben den Einsatz ohne besonderes Hilfspersonal bei Außenlandungen.

Das «Self-contained»-Navigationssystem erlaubt den Einsatz bei schlechtem Wetter auch im Tiefflug über Land und Wasser. Das Flugzeug entspricht daher den Anforderungen für einen Mittelstreckentransporter für taktische Unterstützung.

Unter der Annahme, daß der zivile Gütertransport im Jahre 1975 ein Verkehrsvolumen Tonnen/Meile von sechsmal dem heutigen Volumen erreichen und 1980 schon dem heutigen Passagierverkehr gleichkommen wird, ist das Problem des Gütertransports zur vordringlichen Aufgabe geworden. Es kann daher erwartet werden, daß auch der Inlandtransportverkehr mit Flugzeugen mittlerer Tragfähigkeit im Kurz- und Mittelstreckeneinsatz Eingang finden wird. Man wird von diesen Flugzeugen fordern müssen, daß sie einen großen Laderaum aufweisen, der stirnseitig große Abmessungen zur Aufnahme von Containern und Paletten ergibt, wie sie derzeit nur größere Flugzeuge erlauben, die in kürzester Zeit beladen und entladen werden können. Die Flugleistungen des G 222 erlauben den Einsatz von kleinen Flugplätzen im Inlandverkehr aus, wodurch die Zustellzeiten erheblich herabgesetzt werden können.

Charakteristik des G 222

Abmessungen: Spannweite 28,7 m, wirksame Tragfläche 82 m², Länge 22,7 m, Höhe 9,8 m. Gewichte: Leergewicht 12,7 t, Normalgewicht 24,5 t, Maximalgewicht 26,5 t. Flugleistungen: Flugeschwindigkeit maximal 520 km/h, Reisegeschwindigkeit 400 km/h, Einsatzreichweite 2000 km mit 6,5 t Zuladung und Reserve, Reichweite maximal 5000 km, Steigzeit auf 4,5 km Flughöhe 10,3 Sekunden, Dienstgipfelhöhe 9 km. Triebwerkanlage: 2 Turboprop-Triebwerke General Electric T64 P 4C mit je 3400 PS Wellenleistung am Stand. VTOL-Version: Mit dem Einbau einer von Fiat entwickelten Hub/Schub-Triebwerksgondel bestehend aus einer Propellerturbine und 4 Hubtriebwerken, ist der G 222 in einer VTOL-Version zu verwenden.

