

PIAGGIO P149

Als Adolf Galland, das berühmte Jagdflieger-As des 2. Weltkriegs und sein Copilot Eduard Neumann im Sommer 1954 auf einer Piaggio P149 die Air Tour of Italy gewannen, schien dies ein vielversprechendes Omen zu sein. Denn ein Jahr später suchte die neue deutsche Luftwaffe nach einem Anfangstrainer für die Pilotenausbildung, und Piaggio trat beim Beschaffungswettbewerb gegen starke Konkurrenten an, gegen die Beech T-34 Mentor und die Saab 91 Safir. Die fliegerische Demonstration der P149 war denn auch fast ein voller Erfolg, aber - bei der Landung vergaß der Piaggio-Testpilot das Fahrwerk!

Die Schadenfreude der Konkurrenten kam zu früh: Daß die P.149 bei ihrer Bauchlandung nur geringfügige Schäden davontrug und schon am nächsten Tag wieder flugklar bereitstand, beeindruckte die Experten der Luftwaffe sichtlich. Piaggio erhielt einen Auftrag über 75 Maschinen, weitere 190 wurden anschließend von Focke-Wulf in Lizenz produziert, die Lycoming-Motoren baute BMW.

Die nach den deutschen Spezifikationen entwickelte Version P149D (D = Deutschland) unterschied sich vom Prototypen, der am 19. Juni 1953 zum Erstflug gestartet war, vor allem durch den 274 PS starken Lycoming GO-480 (anstelle des 260 PS GO-435), durch die Knüppelsteuerung und die Instrumentierung. Die deutsche Luftwaffe war nicht nur der erste, sondern auch der wichtigste Kunde für Piaggio, die P149 wurde fast exklusiv für Deutschland gebaut. Nur eine einzige Maschine dieses Typs flog mit italienischen Militärkennzeichen - sie stand dem italienischen Luftwaffen-Attaché in Bonn zur Verfügung. Die Swissair betrieb einige leicht modifizierte P149CH, teils aus italienischer, teils aus deutscher Produktion, für Foto- und Vermessungsflüge. Neun P149D wurden von der Lufthansa-Fliegerschule in Bremen übernommen.

Als die Luftwaffe die fliegerische Ausbildung

schwerpunktmäßig nach USA verlagerte und nur noch einige Dutzend Maschinen in Deutschland für die Auswahlschulung brauchte, wurden viele P149D des deutschen Bestandes ins Ausland geliefert, vor allem in afrikanische Länder. Aber einige blieben auch im Lande - Privatflieger und Clubs mit Sinn für Exklusivität kauften die vom Bund preisgünstig angebotenen Maschinen.



Eine Ex-Luftwaffe P149D wurde als Filmstar engagiert und simulierte im Film »Battle of Britain« ein englisches Jagdflugzeug. Weitere Einzelexemplare gingen nach Österreich, und nur eine einzige P149D fand den Weg zurück nach Italien.

Ein Vierteljahrhundert ist vergangen, seit die elegante Italienerin in deutsche Dienste trat, und schon seit Jahren wird in der Luftwaffe von einem »Piaggio-Nachfolger« geredet. Ein aufwendiges Vergleichsfliegen zwischen den Bewerbern Beech T-34C Turbo-Mentor, Pilatus PC-7 und RFB Fantrainer ging aus wie das Hornberger Schießen: Zwar wurde der Fantrainer zum Sieger nach Punkten erklärt, aber Bonn wollte sich nicht zum Kauf entscheiden. Die Klasse der relativ großen Turboprop-Trainer schien der Luftwaffe denn doch etwas aufwendig, sie leisteten mehr als man eigentlich wollte.

Man rechnete scharf und hielt der Piaggio die Treue - mit lebensverlängernder, sorgsamer Pflege soll sie noch bis Mitte der achtziger Jahre beim Bund bleiben. Mit dreißig Dienstjahren wird die Piaggio dann wohl eines der dauerhaftesten Flugzeuge sein, das die Luftwaffe je besessen hat.

Warum eigentlich nicht wieder eine Italienerin für die nächsten 30 Jahre?