

# Morte a Mogadiscio: la triste storia di un bellissimo aereo passeggeri

da [Vincenzo Meleca](#) | 17 Mar 2016 | [Storia](#)

Forse pochi sanno che nell'immediato dopoguerra l'industria aeronautica riuscì, nonostante le distruzioni e le enormi difficoltà a reperire sul mercato i materiali necessari, a progettare e costruire un bellissimo aereo passeggeri, il Breda BZ-308.

Dalla linea elegante e filante, il velivolo rassomigliava così tanto ad un altro aereo statunitense, il Lockheed 1049 Constellation<sup>1</sup> che fu soprannominato il "Constellation italiano".

Ma come si collega questo aereo con il Corno d'Africa?

Ci arriveremo, ma prima è doveroso accennare brevemente ai problemi che ne ritardarono la messa a punto, poi ne limitarono la produzione ad un unico esemplare ed infine ne decretarono l'ingloriosa fine.



L'elegante linea del B.Z. 308

## **I problemi**

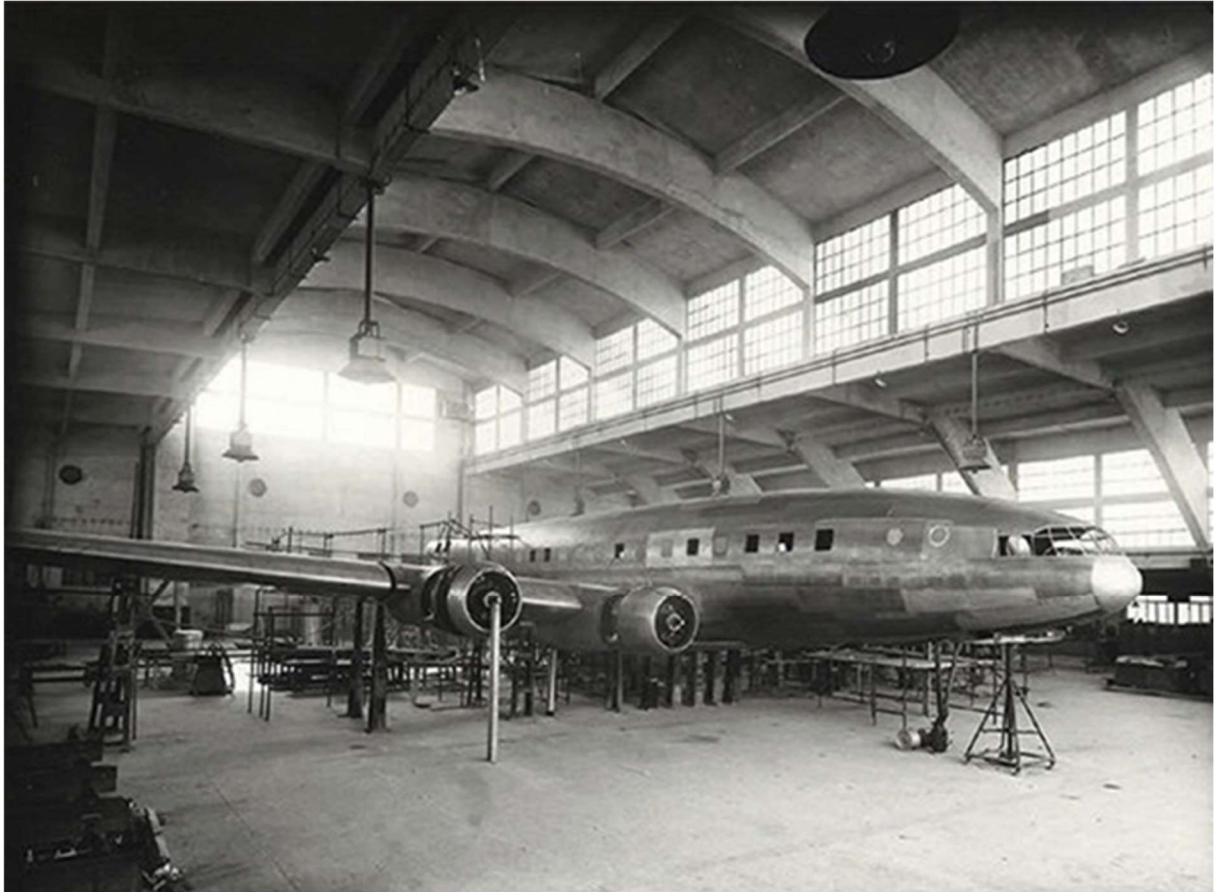
Innanzitutto va evidenziata la lunga gestazione di questo aereo, dovuta inizialmente al fatto che fu concepito dall'ing. Filippo Zappata nel 1942<sup>2</sup>, ancora in tempo di guerra, con tutti i problemi connessi alle priorità del momento, tanto che l'8 settembre 1943 risultava costruita soltanto la fusoliera del prototipo.

Nel periodo 1944-45 il lavoro fu bloccato prima dai Tedeschi e, al termine del conflitto, dagli Alleati, la cui Commissione Armistiziale Alleata vietò la continuazione di qualsiasi progetto aeronautico fino agli inizi del 1946.

Soltanto allora, rimosso il divieto, ripresero i lavori, rallentati peraltro anche dalle resistenze britanniche a consegnare i propulsori, così l'aereo fu completato a giugno del 1946<sup>3</sup> ed il primo volo avvenne il 27 agosto 1948.

Poi, i problemi tecnici.

La carenza o l'indisponibilità di materie prime di qualità, l'obsolescenza dei macchinari e qualche errore nei calcoli strutturali influirono sui tempi davvero lunghi di costruzione e forse sulla piena affidabilità della macchina.



La fusoliera del B.Z. 308 ancora priva dei motori

Uno di questi problemi tecnici consisteva nella dimensione dei propulsori<sup>4</sup>, contenuti in gondole molto lunghe, tali da spostare in avanti il baricentro del velivolo, con conseguenti difficoltà in fase di atterraggio;

un altro, la difficoltà di messa a punto delle eliche pentapala;

un altro ancora, la mancata pressurizzazione della cabina.

Un altro problema, questa volta finanziario, riguardava l'azienda costruttrice, la Breda Aeronautica, talmente in crisi da non poter spesso acquistare vari componenti, cosa che allungò ad dismisura i tempi di collaudo del prototipo (che ebbe matricola civile I-BREZ), mentre il principale concorrente, il Constellation, era già entrato in servizio con le maggiori compagnie aeree, TWA e PANAM in testa ed altre compagnie, tra cui l'Alitalia<sup>5</sup>, utilizzavano il Douglas DC-4, in attesa di poter ottenere il ben più moderno DC-6.



Aeroporto di Bresso: il B.Z. 308 finalmente assemblato (notare che la movimentazione del velivolo effettuata ancora manualmente)

Dotato di quattro motori Bristol Centaurus 568 da 2550 cv ciascuno e di innovative eliche pentapala, il B.Z. 308, lungo 33 metri e con un'apertura alare di oltre 42 metri, avrebbe potuto trasportare fino a 60/70 passeggeri ad una distanza massima di 7.700 km ad una velocità di crociera di circa 335 km/h.

Il mancato sostegno del Governo impedì gli investimenti necessari per la modernizzazione dei macchinari indispensabili per iniziare una, seppur piccola, produzione di serie<sup>6</sup>, così da costringere la Breda a rinunciare e a cedere l'unico esemplare all'Aeronautica Militare, che lo prese ufficialmente in carico il 2 agosto 1951, immatricolandolo MM 61802 e dandogli le insegne dello Stato Maggiore e la sigla SM-5.



Il profilo del B.Z. 308 con le insegne militari

## **L'ultimo volo**

Dopo una serie di voli in Italia ed in Gran Bretagna durante il 1952 e dopo aver fatto una “comparsata” nel film “Vacanze Romane”<sup>7</sup>, il B.Z. 308 viene utilizzato per trasportare il personale dell’A.F.I.S.<sup>8</sup> ed i loro familiari per e dalla Somalia.

Il volo verso la nostra ex colonia parte alle 07.48 dell’8 ottobre 1953 da Ciampino, con 35 passeggeri e 7 uomini d’equipaggio, di cui vale la pena ricordare i nomi:

Capitano Ezio Pietrolucci, pilota e comandante; Tenente Osvaldo Binotti, 2° pilota; Tenente Giovanni Zucconi, navigatore; Maresciallo Cesari Donati, motorista; Maresciallo Oriade Periotto, marconista; Maresciallo Duilio Campinotti, elettromeccanico; sergente Ildebrando Amori, montatore.

Nonostante gli accurati controlli pre-volo, dopo poco più di due ore si verifica un guasto all’impianto idraulico.

Il guasto viene riparato in volo, ma sarà solo il primo di tanti inconvenienti che impediranno al velivolo di fare ritorno in Italia.

Atterrato al Cairo, alle 14.18 ora locale, l’aereo riparte il giorno successivo di prima mattina, ma è costretto, a causa degli imprevisti elevati consumi di carburante, a fare scalo a Gibuti, dove si posa alle 14.45 ora locale.

Mogadiscio, destinazione finale del volo, viene finalmente raggiunta alle 09.40 del 10 ottobre.

L’equipaggio, dopo qualche giorno di riposo, si mette al lavoro per ricontrrollare tutti i sistemi di bordo, in previsione del rientro in Italia.

Ciò non avviene perché l’Amministratore Enrico Martino, dopo aver fatto pressione sui Ministeri degli Esteri e della Difesa, ottiene il permesso di poter impiegare il B.Z. 308 per un volo di svago fino a Tananarive in Madagascar.



Il B.Z. 308 all'aeroporto di Mogadiscio

La partenza avviene alle 07.20 del 21 ottobre, con ben 45 passeggeri, ma anche in questo caso la sfortuna sta in agguato: il maltempo costringe il pilota ad atterrare a Dar El Salaam, in Tanganika (l'attuale Tanzania).

Il manto della pista è però durissimo e molto ruvido, tanto da far scoppiare una ruota del carrello sinistro.

Il Capitano Pietrolucci per alcune centinaia di metri riesce a tenere il velivolo in pista, ma alla fine non ce la fa più e il BZ 308 finisce fuori, con il carrello che affonda nella sabbia e causa lo sbandamento del velivolo.

I danni sono abbastanza seri: oltre alla gomma fuori uso, sono stati danneggiati l'elica di un motore ed un alettone. Soltanto dopo che sono arrivati i ricambi dall'Italia il nostro aereo è in grado di ripartire per Mogadiscio, dove finalmente arriva nella mattinata dell'8 novembre.

È l'ora di rientrare in Patria e così, alle 05.00 del 12 novembre l'SM-5 decolla con destinazione Port Sudan, portando 30 passeggeri e... un leone, destinato allo zoo di Roma!

Ma il destino ancora una volta si mette di traverso e, dopo un'ora e mezzo si guasta il motore n. 3, rendendo necessario il rientro a Mogadiscio.

Giunto nei pressi della città, il velivolo si porta sul mare dove, in previsione di un possibile atterraggio di fortuna, si provvede, come da regolamento, a scaricare il carburante.

Ciò fatto, alle 08.10 l'aereo atterra senza problemi.

Il guasto è abbastanza grave, essendosi rotto l'albero di trasmissione del sistema di distribuzione del lubrificante, per cui è necessario smontare l'intero motore per poter effettuare a terra le necessarie riparazioni.

L'operazione richiede l'impiego di un argano, ma quello utilizzato non è in grado per capacità di carico e per mancata manutenzione di sopportare il peso del motore, che cade pesantemente a terra.

Sembra che, come in un film comico, il pilota si sia talmente infuriato con l'ufficiale del locale reparto Tecnico Aeronautico, responsabile dell'intervento, da inseguirlo fino alla sua abitazione, dove si era barricato!

Il motore, a questo punto, non è più riparabile, per cui ne viene richiesto uno in sostituzione, che arriva a Mogadiscio soltanto ai primi di febbraio 1954.

Dopo le prove a terra il B.Z. 308 è finalmente di nuovo in grado di volare e così, alle 07.50 del 21 febbraio, ai comandi di Pietrolucci, decolla per un volo di prova.



Mogadiscio: l'equipaggio del B.Z. 308 rinforzato dal personale tecnico arrivato dall'Italia

Ecco come Giancarlo Garello descrive l'ultimo volo del B.Z. 308:

*“Verso metà febbraio 1954 il BZ.308 è finalmente pronto ed il cap. Pietrolucci torna a Mogadiscio per riportarlo a Roma.*

*Dopo le prove a terra, alle h. 7,50 di domenica 21 febbraio egli decolla per il collaudo in volo: viene scelto un giorno festivo proprio per avere il maggior agio possibile.*

*La pista è ridotta a soli 1.450 mt. per lavori in corso sui primi 150 mt. di testata e a tale altezza a circa 4 mt. dal bordo sinistro si trovano addirittura sulla pista importanti ostacoli come una betoniera alta mt. 4,70 ed un compressore intorno a cui sono al lavoro diversi operai.*

*Dopo 50 minuti di volo perfettamente regolari il pilota riceve dalla torre di controllo l'autorizzazione all'atterraggio con la segnalazione di pista libera.*

*Essendo essa larga 45 mt. (poco più dell'apertura alare del BZ.308), è necessario atterrare ai 150 mt. tenendo gli ostacoli sotto l'estremità alare sinistra con un assetto tale da conservarne la visione senza al tempo stesso consumare il poco spazio a disposizione.*



*Purtroppo in tale momento critico l'attenzione del pilota è richiamata da due operai che sbucano di corsa davanti ai macchinari stradali attraversando inaspettatamente la pista.*

*Il BZ.308 è un po' corto e, pur essendo ancora a 70-80 cm. dal suolo, urta la sommità della betoniera con l'estremità alare sinistra: senza nessuna tendenza ad imbarcare il velivolo rimane sull'asse della pista e termina regolarmente la sua corsa.*

*A bordo si ha quasi la sensazione di un ruvido contatto del ruotino anteriore ma poi al parcheggio si scopre il doloroso evento.*



Una delle ultime foto del B.Z. 308

*L'estremità alare sinistra è asportata per una lunghezza di mt. 3,60 coinvolgendo non solo l'elemento terminale, di facile sostituzione, ma anche danneggiando la struttura della semiala: sono necessarie riparazioni di 3a linea.*

*L'aereo militare non ha goduto degli stessi provvedimenti adottati [in aeroporto, N.d.A.] per l'arrivo dei DC.4 dell'Alitalia ossia sospensione dei lavori e arretramento dei macchinari fuori pista.*

*All'epoca gli ostacoli non sono segnalati da apposite colorazioni ma vanno addirittura a confondersi sul colore scuro del bitume e su quello rossiccio della sabbia.*

*In condizioni operative oggi impensabili, il BZ.308 compie così il suo ultimo atterraggio.*

*Infatti mentre Pietrolucci e gli specialisti assegnati all'aereo propongono di rimuovere anche l'altro elemento terminale e fare una riparazione provvisoria con tela e collanti per riportare l'aereo in Italia, quanti nello Stato Maggiore sono contrari all'impiego di questo prototipo hanno buon gioco nel sostenere la tesi di abbandonarlo senza rischiare ulteriori spese ed incognite dopo le già numerose disavventure incontrate in terra d'Africa.*

*È una decisione che Pietrolucci deve accettare con molta amarezza dopo aver svolto, in 70 ore 50' di volo, la maggiore attività con il velivolo dopo il collaudatore Stoppani.*

*Dal velivolo decentrato in un angolo dell'aeroporto di Mogadiscio sono quasi subito rimosse le poltrone per dotarne la locale sala cinematografica aeroportuale.*

*Poi il Comando Aeronautica della Somalia provvede al recupero di tutti gli accessori ulteriormente impiegabili, quindi lo stesso velivolo è smembrato e la fusoliera segata in più tronconi.*

*È una sorte veramente oscura ed immeritata per il più importante velivolo mai realizzato in Italia.”*

Quel che rimane, in sostanza la fusoliera ormai vuota e le ali vengono segate ed i loro rottami lasciati in una zona decentrata dell'aeroporto di Mogadiscio, dove, secondo taluni, erano ancora visibili nel 1992, ripresi in un reportage televisivo della CNN durante l'Operazione “*Restore Hope*” ed anche fino al 2006<sup>9</sup>.

Termina così ingloriosamente la storia dell'unico esemplare del B.Z. 308, primo (ed ultimo) tentativo italiano di dotarsi di un aereo di linea<sup>10</sup>.

Quali furono in conclusione le ragioni del fallimento sotto il profilo commerciale?

Condividiamo quanto afferma Franco di Antonio e cioè che

*“Le ragioni del fallimento, non furono dovute soltanto agli interessi dell’industria aeronautica americana, ma alla crisi di riconversione e ristrutturazione della Breda nel suo insieme.*

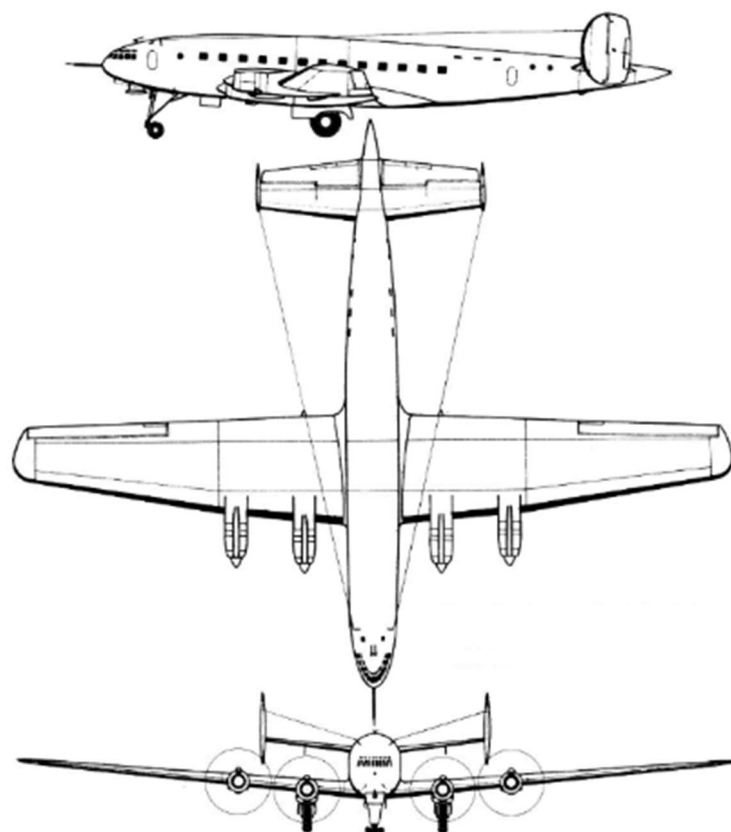
*La carenza di materie prime, di energia elettrica, di macchine utensili moderne e speciali per una produzione in grande serie, collegata alla mancanza di crediti che durante la guerra venivano dallo Stato, furono una parte importante dei fattori di crisi.*

*Gli altri risiedevano nell’improduttiva dilatazione delle maestranze, nell’obsolescenza tecnologica e nella disorganizzazione di una produzione che aveva prosperato principalmente grazie alla protezione e alle commesse belliche del fascismo.*

*La compagnia di bandiera italiana, finanziata da capitali anglo-americani, non ordinò l’aereo.”<sup>11</sup>*

A queste aggiungiamo però carenze di tipo tecnico, come la mancanza di pressurizzazione e, se vogliamo, anche ad un certa inesperienza e superficialità del personale, sia di volo, sia tecnico di manutenzione: gli incidenti che afflissero il velivolo, in particolare quelli avvenuti in atterraggio a Dar el Salaam ed a Mogadiscio non sono certo da addebitare solo alla sfortuna, così come non è certo stato dovuto alla sfortuna la caduta del motore durante l’intervento di riparazione dopo il guasto del novembre 1953.

## Caratteristiche del Breda-Zappata B.Z. 308



<b>Tipo:</b> Aereo passeggeri di linea	<b>Costruttore:</b> Breda Aeronautica
<b>Progettista:</b> Filippo Zappata	<b>Primo volo:</b> 27 Agosto 1948
<b>Equipaggio:</b> 5	<b>Passeggeri:</b> 54
<b>Propulsione:</b> 4 motori radiali Bristol Centaurus 568 da 2550 cv ciascuno	<b>Eliche:</b> metalliche pentapala Dowty-Rotol.
<b>Prestazioni:</b> velocità max 573 km/h; di crociera 441 km/h; tangenza pratica: 7.400 m; autonomia max 7.700 km	<b>Dimensioni:</b> lunghezza 33,52 m, apertura lare 42,10 m, superficie alare 206,60 m <sup>2</sup>
<b>Pesi:</b> a vuoto 27.500 kg, a pieno carico 46.500 kg	<b>Esemplari prodotti:</b> 1

## Bibliografia

AA.VV., “L’ing. Filippo Zappata progettista di primati”, Lions Gallarate, 1991

AA.VV., “Aeroplano Breda Zappata 308”, in ISMEC, Archivio storico Breda, Fondo Zappata.

Brotzu Emilio e Garello Giancarlo “B.Z. 308 – Dimensione Cielo – Aerei italiani del dopoguerra, Vol. 18 – Trasporto”, Edizioni dell’Ateneo & Bizzarri, 1979

Evangelisti Giorgio e Zappata Giuseppe, “Le navi aeree di Filippo Zappata”, Editoriale Olimpia, 1998

Ferrari Paolo, “L’Aeronautica italiana – Una storia del Novecento”, Franco Angeli,

Rovere Riccardo, “Il BZ 308”, in Aviazione e Marina n. 105, 1973

---

## NOTE

<sup>1</sup> Prodotto nel 1943 come aereo militare da trasporto, entrò in linea come aereo passeggeri nel 1946.

<sup>2</sup> Il “papà” del B.Z. 308 fu l’ing. Filippo Zappata, già progettista del Cant Z 511, uno dei migliori idrovolanti del tempo. L’ingegner Zappata, morto a Gallarate nel settembre del 1994 due mesi dopo il compimento del 100° anno di vita, è sepolto ad Ancona, sua città natale.

<sup>3</sup> La fusoliera venne trasportata ai primi di luglio del 1946 da Sesto San Giovanni, dove era lo stabilimento della Breda Aeronautica, fino agli hangar dell’aeroporto di Bresso, dove vi fu l’assemblaggio finale. Per comprendere lo stato d’animo del personale e della popolazione locale, riportiamo uno stralcio dell’articolo apparso il 10 luglio 1946 sul settimanale socialista “Sesto Proletaria” con il titolo “L’aeroplano Breda-Zappata 308 in viaggio terrestre da Monza a Sesto” scrive: “*Il popolo sestese, che ai fasti della Breda, e in particolare della Sezione Aeronautica, si sente legato da una tradizione ultra ventennale di sacrifici e trionfi, si augura di poter ben presto sentire il rombo dei motori possenti che saetteranno nel cielo la nuova macchina alata, non più messaggera di strage, rovine e orrori, ma apportatrice di nuova civiltà*”.

<sup>4</sup> Si pensò di sostituire i motori Bristol con i più affidabili (e corti...) Pratt & Whitney, forse del modello R-2000-3, che avrebbero contribuito a migliorare l’assetto.

<sup>5</sup> L’Alitalia utilizzò tra il 1950 e il 1954 quattro DC-4 (in realtà erano dei C-54 militari, ricondizionati per l’impiego civile) che vennero immatricolati e battezzati I-DALT “Città di Milano”, DALU “Città di Palermo”, DALV “Città di Napoli” e DALZ “Città di Roma”

<sup>6</sup> Avevano manifestato interesse all’acquisto di alcuni esemplari le compagnie di bandiera di Argentina, India ed Iran e, forse, di Israele e Norvegia, in quanto le aziende americane non erano in grado di soddisfare il notevolissimo incremento della domanda di aerei passeggeri in grado di effettuare traversate atlantiche.

<sup>7</sup> Nel film, girato tra il 1952 ed il 1953, l'aereo appare per una quarantina di secondi dopo l'atterraggio, mentre rulla vicinissimo all'aerostazione di Fiumicino.

<sup>8</sup> L'acronimo "A.F.I.S." stava per Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia, cioè il sistema ideato dall'ONU con la risoluzione 21 novembre 1949 n. 289 (ratificata il 2 dicembre 1950 con risoluzione n. 442), per facilitare la transizione dal regime coloniale all'indipendenza. L'Italia ne ebbe la responsabilità dal 1° aprile 1950 fino al 1° luglio 1960, quando l'ex colonia divenne indipendente. Gli Amministratori che si succedettero furono Giovanni Fornari (al 1° aprile 1950 al

23 febbraio 1953), Enrico Martino (al 23 febbraio 1953 al marzo 1955), Enrico Anzilotti (dal marzo 1955 al 9 ottobre 1958) ed infine Mario di Stefano (dal 9 ottobre 1958 al 1° luglio 1960).

<sup>9</sup> Nel forum <http://www.md80.it/bbforum/viewtopic.php?t=3407> si afferma che *"fino al 2006 qualche rottame era ancora giacente a Mogadiscio. Fonte certa in quanto una signora abitava di fronte a questo aeroporto"*. Confesso che ho esaminato con molta attenzione alcuni filmati, tra cui anche uno della CNN del 1992 (<https://www.youtube.com/watch?v=PCYZOkaAUVk>), e molte foto satellitari dell'aeroporto di Mogadiscio dal 2002 al 2006, ma non sono riuscito ad identificare nulla che possa anche lontanamente rassomigliare a pezzi del relitto del BZ 308.

<sup>10</sup> Se ne era addirittura prevista una versione idrovolante che, sulla scorta dell'esperienza fatta dall'ing. Zappata con il Cant Z 511, avrebbe dovuto avere due grandi galleggianti posizionati sotto le gondole dei motori interni. Sembra che tali "scarponi" sarebbero stati carenati in modo da poter essere accessibili in volo ed utilizzati per trasporto merci. L'epoca dei grandi idrovolanti era però terminata e l'idea del B.Z. 408 (questa la sigla assegnata al progetto) non ebbe seguito.

11

[http://www.manualedivolo.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1328:vacanze-romane&catid=35:generale&Itemid=57](http://www.manualedivolo.it/index.php?option=com_content&view=article&id=1328:vacanze-romane&catid=35:generale&Itemid=57)