

MB.308

- Denominazione / *Name*: MB.308
- Tipologia: aereo turismo
Family: touring aircraft
- Costruttore / *Manufacturer*: Aeronautica Macchi
- Nazione / *Nation*: Italia / *Italy*
- Anno di produzione / *Production year*: 1947

Dimensioni / *Dimensions*

- Lunghezza / *length*: 6,52 m
- Apertura alare / *Span*: 10 m
- Altezza / *Height*: 2,175 m
- Superficie alare / *Wing area*: 13,72 m²

Pesi / *Weights*

- A vuoto / *Empty*: 367 kg
- Massimo al decollo / *Maximum take-off*: 600 kg

Propulsione / *Engines*

- CNA D.4 da 60 CV/HP

Prestazioni / *Performance*

- Velocità massima / *Maximum speed*: 175 km/h
- Autonomia / *Range*: 450 km

Storia

Il monoplano da turismo e addestramento Macchi MB.308 fu il primo nuovo aereo italiano a volare dopo la seconda guerra mondiale. È un aereo simbolo dell'aviazione generale in Italia.

Ermanno Bazzocchi (1914-2005) progettò l'MB.308 partendo dal PM.1 studiato al Politecnico di Milano nel 1938-39 con Vittorio Calderini. Quando nell'autunno 1945 succedette a Mario Castoldi (1888-1968) alla direzione tecnica della Macchi, Bazzocchi propose al presidente Paolo Foresio (1900-1980) di tornare alle costruzioni aeronautiche con il piccolo biposto. Il fatto che l'azienda accettò è indicativa delle difficoltà del momento e della volontà di restare nel settore. Appena gli Alleati sollevarono il divieto di volo, Guido Carestiato (1911-1980) portò in volo il prototipo il 19 gennaio 1947 da Venegono.

Il nuovo aereo aveva struttura interamente in legno, ala alta e il primo carrello triciclo di serie in Italia. La prima serie ebbe motori italiani CNA D.4, ma sulla serie furono adottati motori americani più diffusi ed economici: prima i Continental da 65 CV, poi quelli da 85 CV. Dieci MB308 furono completati con galleggianti come idrovolanti. La produzione complessiva fu di 182 esemplari, dei quali 46 in Argentina. Il maggior utilizzatore fu l'Aeronautica Militare con 80 esemplari, metà dei quali ceduti all'Aero Club d'Italia dal 1951 per dotarne gli enti federati.

L'I-FABR esposto è il primo MB.308 in assoluto. Fu costruito clandestinamente nel 1946 e volò il 19 gennaio 1947. L'immatricolazione fu scelta in omaggio a Fabrizio Foresio, primogenito dell'allora presidente dell'Aeronautica Macchi Paolo Foresio (1900-1980). Nel 1956 fu rimotorizzato con l'A-65. Concluse la sua vita operativa negli anni Ottanta a Forlì, dove fu recuperato da Aermacchi e restaurato nel 1979-1980. Dieci anni dopo ricevette un CNA. È stato esposto a Venegono fino al 2008, quando è stato prestato al Museo dell'Aeronautica.

History

The Macchi MB.308 touring and training monoplane was the first new Italian design to fly after the Second World War. The type was a symbol of the rebirth of general aviation in Italy.

The MB.308 was designed by Ermanno Bazzocchi (1913-2005), who based it on the PM.1 which he had studied with Vittorio Calderini in 1938-1939 at the Milan Polytechnic. When he replaced Mario Castoldi (1888-1968) as Technical Director at Macchi in Autumn 1945, he suggested that the company return to aircraft production by building the small two-seater. The fact that chairman Paolo Foresio (1900-1980) accepted is indicative of the overall situation and of the will to stay in the aviation business. When the Allies lifted the ban on private flying, the MB.308 was ready and Guido Carestiato (1911-1980) took it into the air on 19 January 1947 from Venegono.

The new aircraft had an all-wood structure, a high wing and the first series-production tricycle gear in Italy. The first MB.308 had Italian CNA D.4 engines, later followed by more readily available and cheaper American engines: first the Continental A-65, then the C-85. Ten MB.308 were fitted with floats and became seaplanes. A total of 182 MB.308 were built, including 46 in Argentina. The largest user was the Italian Air Force, which bought 80 and from 1951 passed 40 on to the Aero Club of Italy.

The MB.308 on display is I-FABR, the very first MB.308. It was built in secret in 1946 and flew on 19 January 1947. The registration honored Fabrizio Foresio, the first son of the chairman. The aircraft was re-engined with an A-65 in 1956 and ended its career at Forlì in the early 1980s. It was recovered by Aermacchi and restored in 1979-1980. It was eventually refitted with a D.4 engine and displayed at Venegono. It has been on loan to the Museum since 2008.

Si ringrazia / *Thanks to*



MB.308