

l'ultimo sogno di Filippo Zappata ✈

# AGUSTA ZAPPATA AZ-8L

Carlo d'Agostino  
foto collezione  
Giorgio Apostolo

L'AZ-8L, ai comandi del comandante Francesco Fagiolo, in atterraggio a Parigi Le Bourget per partecipare al Salone dell'Aeronautica

La Breda, per ragioni soprattutto finanziarie, fu costretta a chiudere il settore aviazione che l'aveva vista protagonista nel corso del conflitto, nel bene e nel male. Molti suoi velivoli ebbero interessanti caratteristiche, come il Breda 25 realizzato a partire dal

1924 che venne adottato dalle Scuole di volo sia civili che militari, e i suoi diretti successori Breda 33 e 39. La società milanese concluse la sua vita aviatoria con il bellissimo quadrimotore Breda Zappata 308 (VFR Aviation dello scorso mese), ormai superato dai tempi.

L'ultimo velivolo progettato da Filippo Zappata fu un quadrimotore passeggeri elegante, affidabile e dalle ottime doti di volo. Purtroppo, come già avvenuto per il Breda Zappata 308, non entrò in produzione perché troppo costoso e privo di pressurizzazione



## La Società Costruzioni Aeronautiche G. Agusta

Agli inizi del 1949 l'ing. Filippo Zappata si trovò costretto, con la mente ancora aperta a nuovi orizzonti, a trovare una Casa co-

struttrice che potesse tradurre in realtà i suoi progetti. A Cascina Malpensa operava un'azienda il cui fondatore, Giovanni Agusta, fu fra i primi a ideare un aliante biplano col quale precorreva i tempi attuali degli ultraleggeri. Ed era davvero in anticipo sui tempi, se

**Primavera 1948:** il roll out ufficiale sul piazzale Agusta di Cascina Costa

pensate che aveva ideato anche una sorta di paracadute di sicurezza da utilizzare in caso di problemi in volo. Trasferitosi da Palermo a Cascina Costa nel 1915, aveva costituito la Società Costruzioni Aeronautiche G. Agusta per la manutenzione e riparazione di velivoli militari, con l'intenzione però di passare generalmente alla produzione di velivoli anche civili. I suoi progetti industriali vennero però interrotti dalla sua prematura morte, nel novembre del 1927. Gli anni seguenti furono indubbiamente difficili per i suoi successori, ma l'opera instancabile della moglie Giuseppina riuscì a far proseguire l'attività, compresa la costruzione su licenza dell'addestratore IMAM Romeo Ro 41 per conto della Regia Aeronautica. L'inizio del Secondo Conflitto Mondiale ebbe effetti anche sulla società che riuscì a sopravvivere con compiti minori fino al termine della guerra, quando all'Italia venne proibita la produzione di qualsiasi tipo di aeromobile. Ma nessuno si perse d'animo e alcuni impianti furono riconvertiti e sistemati a Verghera per la produzione di motociclette, la famosa MV Agusta che al suo esordio conquistò il mondo sportivo con le imprese dei suoi piloti in Italia e all'estero.

### L'incontro con Zappata

Domenico, figlio maggiore di Giovanni, era conscio della necessità di un ampliamento della Società di Cascina Costa, in quei momenti di ripresa dell'industria italiana in tutti i settori. Essendo disponibile Filippo Zappata, lo mise a capo del nuovo Ufficio Tecnico. Ben presto sul suo tavolo da disegno prese forma un velivolo turboelica bimotore, l'AZ-1, che nelle intenzioni avrebbe dovuto sostituire il Douglas DC 3 che ormai aveva conquistato il mercato europeo, compreso quello italiano. Ma non

**Il quadrimotore** sul piazzale dell'Agusta, la cui produzione era già interamente dedicata agli elicotteri



L'AZ-8L ha già le matricole militari, in secondo piano si nota un DC-3 dell'Alitalia



Il muso era elegante e profilatissimo, la gamba anteriore si retraeva verso avanti



sempre un progetto valido dal punto di vista tecnico lo è anche da quello commerciale e, sia pure con dispiacere, il tentativo fu abbandonato. Nel frattempo, siamo nel 1952, Domenico Agusta, al quale non manca certamente l'iniziativa, crede nell'avvenire dell'ala rotante e raggiunge un accordo con la Bell Aircraft per la produzione su licenza dell'elicottero 47 "Ranger": è l'inizio di un'era che dura fino ai nostri giorni. Con il raggiungimento di una solida realtà produttiva e commerciale, c'è anche modo di sognare: Zappata viene autorizzato a proseguire i suoi studi per la trasformazione del progetto AZ-1 in un nuovo velivolo quadrimotore di basso costo e migliori prestazioni su percorsi medio lunghi, che sia in grado di sostituire il DC3, famoso, ma che comincia a sentire il peso degli anni e la concorrenza di nuovi velivoli con prestazioni superiori. Nasce così l'Agusta Zappata AZ-8L che, il 9 giugno 1958, decolla dal vicino aeroporto di Milano-Malpensa per il suo primo volo. Ai comandi i piloti collaudatori Francesco Fagiolo e Ottorino Lancia, e a bordo - com'era da sempre sua consuetudine - anche il progettista, ing. Filippo Zappata.

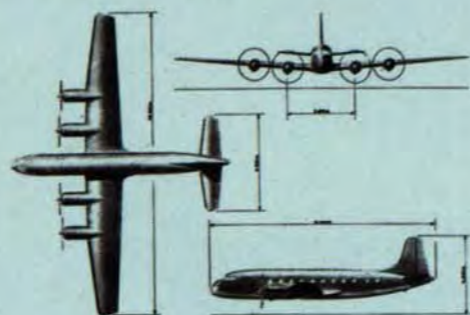
**Strano destino quello dell'Ing. Zappata, progettista di fantastici idrovolanti: nel dopoguerra i suoi progetti non riuscirono più a stare al passo con i tempi e con la concorrenza**

### Un ottimo aereo, ma...

Dalle prime manovre in virata stretta del collaudatore si notano subito le ottime caratteristiche di volo, che saranno messe maggiormente in luce nel giugno dell'anno successivo quando il com.te Fagiolo si esibirà al XXIII Salone dell'Aeronautica di Parigi-Le Bourget. Si arriverà



### SCHEDA TECNICA AZ-8L



Apertura alare **m 25,50**  
 Lunghezza **m 19,44**  
 Motori **4 Alvis Leonides 503/2**  
 Potenza complessiva **2.240 hp**  
 Peso a vuoto **7.100 kg**  
 Peso massimo al decollo **11.300 kg**  
 Velocità massima **427 km/h**  
 Velocità di crociera a 3.000 m **370 Km/h**  
 Tangenza pratica **7.500 m**  
 Autonomia **2.500 km**  
 Equipaggio **2**  
 Passeggeri **22**  
 Spazio di decollo **410 m**

**9 giugno 1958**, nel volo di collaudo l'ing. Filippo Zappata è presente a bordo, come sua consuetudine

**Cascina Costa**, 1958: si procede all'allestimento dell'interno che, come si vede dal portellone, è ancora da completare

anche a escludere in volo due motori senza perdita di manovrabilità e in piena sicurezza. Dunque le premesse sono buone, ma ci si scontra sempre col problema della convenienza economica: produrre un aereo che forse potrebbe trovare "mercato" nazionale, ma che non è certamente in grado di competere con i Vickers "Viscount" e i Convair 340 che si stanno diffondendo in tutta Europa. Inoltre, la produzione di elicotteri è a pieno regime e l'Agusta ha difficoltà a completare le commesse entro il tempo stabilito. A questo punto (come era accaduto anche per il Breda Zappata BZ308) interviene lo Stato e l'AZ-8 con la matricola militare prototipica MM 564 entra a far parte del Reparto Sperimentale dell'Aeronautica Militare come RS-1. Presso il Reparto Sperimentale presterà servizio per diverso tempo, utilizzato per voli di addestramento e trasporto persone. È persino provato in volo, nel 1961, da alcuni collaudatori dell'USAF giunti in visita alla Base di Pratica di Mare. Ma a soli cinque anni dal suo primo volo giun-

**Il robusto** carrello triciclo assicurava una ottima visibilità ai piloti e un perfetto controllo direzionale in rullaggio



L'ing. Filippo Zappata poco prima del volo di collaudo: a destra, di spalle, il presidente dell'Agusta, Corrado Agusta, e il suo collaboratore ing. Bruno Lovera



ge il momento della "pensione" e l'AZ-8 viene radiato dalla linea di volo. È l'11 settembre 1963 e, come è successo troppo spesso in Italia in questi casi, nessuno pensa a una sua sistemazione da qualche parte come cimelio, pur essendo un prototipo unico. Sarà purtroppo demolito un paio di anni dopo.

### La macchina

L'Agusta Zappata AZ-8 era di costruzione interamente metallica con ala bassa a sbalzo monolongherone, con alettoni incernierati su un apposito secondo longherone di ridotte dimensioni e ipersostentatori ad apertura ventrale. Sul bordo d'attacco era presente un impianto antighiaccio a sistema Goodrich. La fusoliera di sezione ellittica con un muso elegante e profilatissimo, una vera "firma estetica" di Zappata, aveva struttura a guscio

