



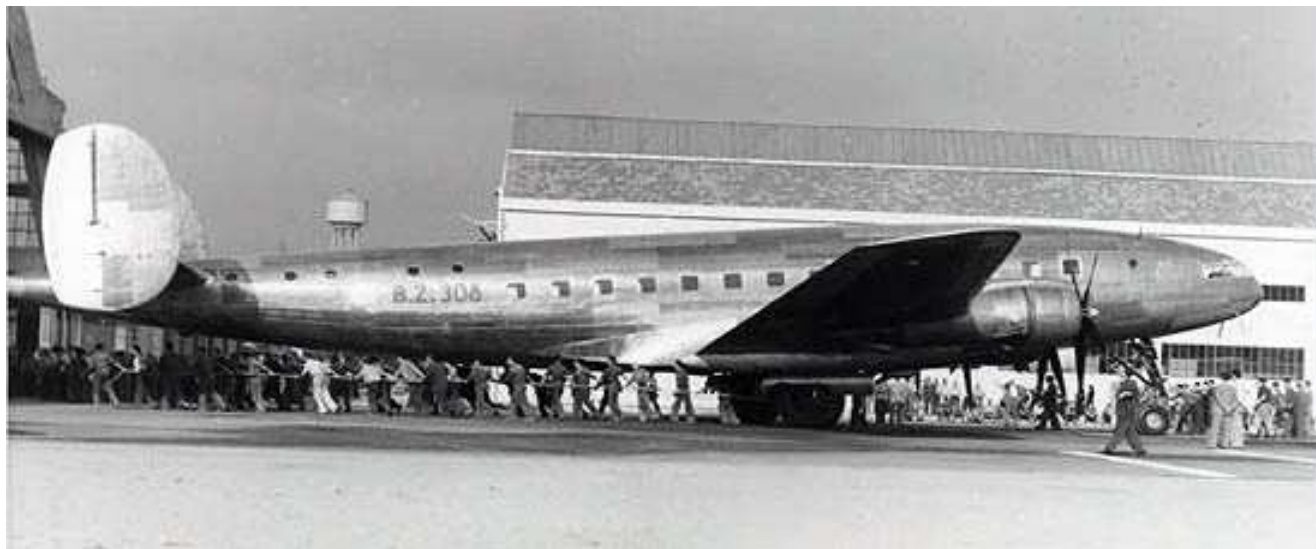
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2014 - Seite 1*

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt  
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

## **Breda B.Z. 308**



**AIC = 5.012.4853.10.83**

### **Entwicklungsgeschichte**

Schon während des zweiten Weltkrieges beschäftigte sich der Chefkonstrukteur der Società Italiana Ernesto Breda, Fillippo Zappata, mit dem Entwurf eines großen viermotorigen Transportflugzeuges, das vorrangig als Verkehrsflugzeug auf den Linien in Europa, aber auch auf den Transatlantikstrecken eingesetzt werden sollte. Die Konstruktion war bis 1945 fertig gestellt, nur war es Italien von den Alliierten untersagt, eigene Flugzeuge zu entwickeln und zu bauen. So konnte erst 1946 im Werk Sesto San Giovanni mit dem Bau der ersten Teile der BZ.380 (BZ steht für Breda-Zappata) begonnen werden, was aber eine sofortige Intervention des alliierten Kontrollkommission zur Folge hatte, so dass erst im Januar 1947 der Bau fortgesetzt werden konnte. Neben der verspäteten Lieferung der Bristol Centaurus Motoren gab es viele andere Schwierigkeiten, wie häufiger Ausfall der Elektroversorgung und fehlende Werkzeugmaschinen. Die BZ.308 war ein freitragender viermotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Bugradfahrwerk und einem Leitwerk mit zwei ovalen Endscheiben. Der Rumpf war eine Schalenkonstruktion mit ovalem Querschnitt und bot einer fünfköpfigen Besatzung und 55 Passagieren in zwei Kabinen Platz. Durch eine engere Bestuhlung konnten 80 Passagiere untergebracht werden. Es konnte aber auch die Bestuhlung der hinteren Kabine einfach ausgebaut werden und der Raum als Frachtraum verwendet werden. Der Prototyp war im Frühsommer 1948 endlich fertig gestellt und startete am 27. August 1948 mit der zivilen Kennung MM 61802 zum Erstflug. Für einen Erstflug ungewöhnlich, nahmen der italienische Präsident Alcide De Gasperi, hohe Militärs und weitere Regierungsmitglieder daran teil. Die anschließende Flugerprobung verlief zufriedenstellend, doch war bereits klar ersichtlich, dass die Maschine keinerlei Chancen auf den zukünftigen Märkten haben würde. Die amerikanischen und britischen Flugzeugfirmen dominierten diese und hatten kein Interesse an einem weiteren Wettbewerber auf dem explosionsartig wachsenden Markt ziviler Verkehrsflugzeuge. Besonders auf den ins Auge gefassten Linien von Rom nach Nord- und Südamerika war der italienische Konkurrent unerwünscht. 1950 schloss Breda zwar Verträge mit Indien, Argentinien und Persien ab, die die Möglichkeit boten, die Maschine dort vorzuführen zu dürfen. Doch diese Möglichkeiten konnten Breda nicht mehr vor dem Konkurs im Juni 1949 retten und so blieb die BZ.308 ein Einzelstück. Auch die geplanten Weiterentwicklungen BZ.308bis mit Druckkabine und BZ.408 mit Propellerturbinenantrieb blieben nur Projekte. Die BZ.308 wurde 1949 von der italienischen Luftwaffe übernommen und bei der Reparto Volo Stato Maggiore als Transportflugzeug eingesetzt. Bei einem Einsatz von Rom nach Mogadischu 1950 kam es zu einer Havarie und die Maschine verblieb als Wrack in Somalia, wo sie später zerlegt und verschrottet wurde.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2014 - Seite 2*

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt  
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

### Technische Daten:

Verwendung:	Verkehrsflugzeug	Leermasse:	23.550 kg
Baujahr:	1948	Startmasse normal:	40.250 kg
Besatzung:	fünf Mann	Startmasse maximal:	46.500 kg
Passagiere:	55 in zwei Kabinen oder 80 bei enger Bestuhlung	Nutzlast:	12450 kg
Triebwerk:	4 luftgekühlte 18 Zyl. Doppelstern- motoren Bristol Centaurus 568 mit Fünfblatt-Metall-Propellern	Tankinhalt:	5.440 Liter
Startleistung:	je 2.550 PS	Flächenbelastung:	225,07 kg/m <sup>2</sup>
Dauerleistung:	je 2.200 PS in 5.000 m	Leistungsbelastung:	4,65 kg/PS
Spannweite:	42,10 m	V/Max. in Bodennähe:	526 km/h
Länge:	33,52 m	V/Max. in 6.500 m:	573 km/h
Höhe:	7,21 m	V/Reise in 4.000 m:	350 km/h
Propellerdurchmesser:	4,65 m	Landegeschwindigkeit:	142 km/h
Propellerfläche:	6,98 m <sup>2</sup>	Gipfelhöhe:	7.500 m
Propellerfläche:	6,98 m <sup>2</sup>	Steigleistung:	5,9 m/s
Spurweite:	7,20 m	Steigzeit auf 1.000 m:	3,0 min
Flügelfläche:	206,60 m <sup>2</sup>	Steigzeit auf 5.000 m:	18,5 min
		Reichweite normal:	5.500 km
		Reichweite maximal:	7.700 km
		Flugdauer:	12 h



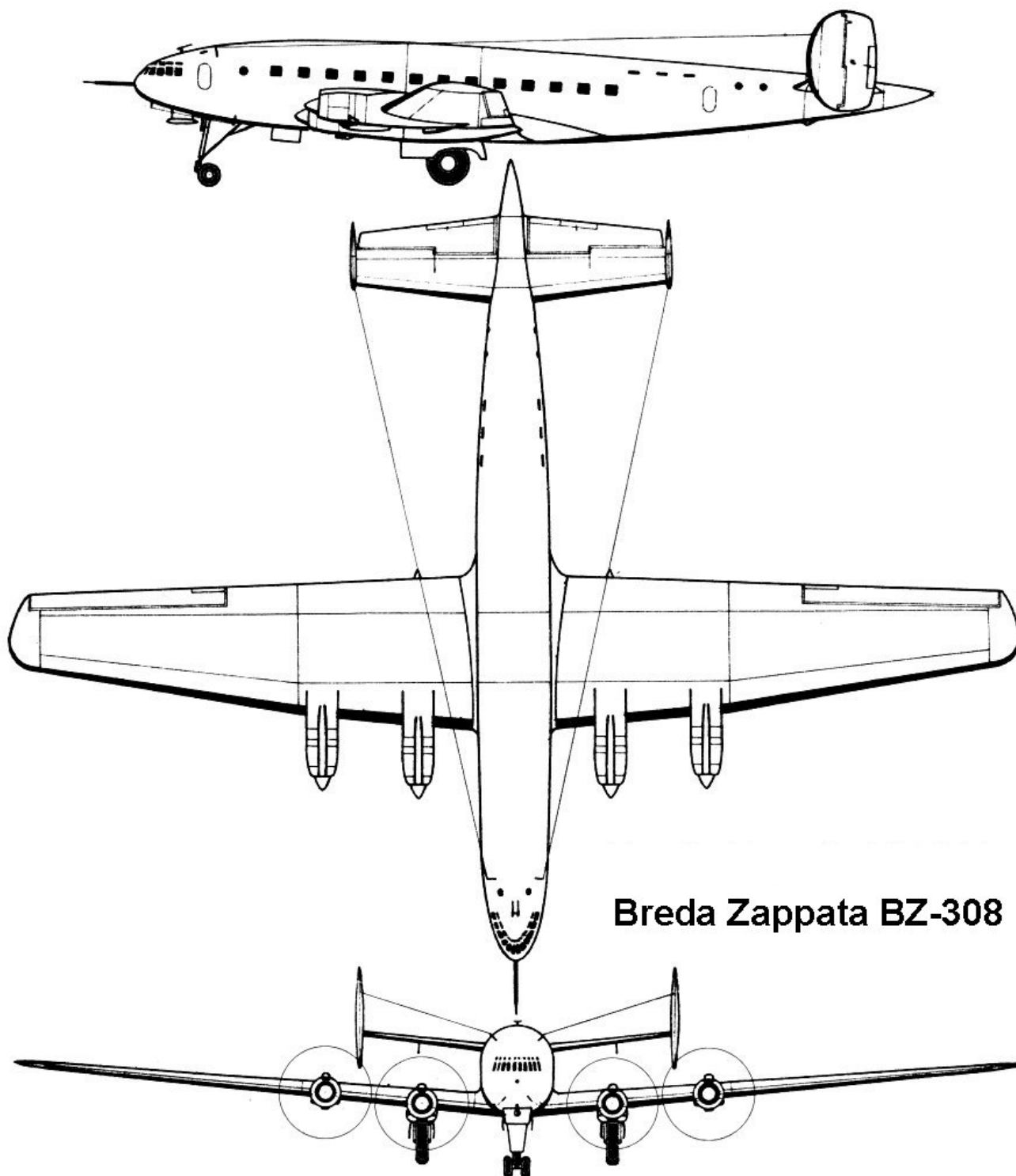


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2014 - Seite 3*

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt  
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



**Breda Zappata BZ-308**