

ACC

10000/135/400

10000/135/400

MACCHI, 200, 202, 205, B 308
JULY - OCT. 1946

Varese 7th October 1946

FROM : AERONAUTICA MACCHI

TO : AIR FORCES SUR COMMISSION - A.C. ROME
to the attention of WG. CDR. THOMPSON.
copy to : I.A.M. Technical Department.

CONSTRUCTION OF THE LIGHT A/C MACCHI P.308

We are referring to the letter dated August 13 - M.36/AIR from your Office in Milan.

1. We would like you to know that we were in perfectly good faith because :

(a) - the A/C in question, with an American manufactured engine of 60 HP, could not be considered of military interest.

(b) - because we think we showed, during the visit we had last April of G.C. Jarmen, WG. CDR. Thompson and Col. Brenta, that we did not have the slightest intention of avoiding your control.

2. We would also like to point out that the Italian Air Ministry does not in anyway come into the picture because we undertook the construction of the A/C in question as an entirely private venture.

3. Remembering very well the constant help we always had from you, we dare to insist in our request in order to be authorized to test the prototype.

4. We also inform you that we have manufactured three MACCHIS P.308, one of which must undergo the stressing tests.

Thanks.

AERONAUTICA MACCHI
The President
Franchini

Aeronautica Macchi 4A

SOCIETÀ PER AZIONI

CAPITALE SOCIALE L. 5.483.600 INTERAMENTE VERSATO - FONDATA NEL 1912

SEDE LEGALE: MILANO - STABILIMENTI IN VARESE

Ind. Telegrafico:
 AVIOMACCHI - VARESE
 CODES USED: A.B.C. VARESE
 (ITALCABLE)
 TELEFONI: 22-95 - 22-96
 C. C. I. VARESE 1901
 C. C. I. MILANO 32802

Varese, li 7 OTTOBRE 1946

ALLA : AIR FORCES COMMISSION A.C. - ROMA
 ALL'ATTENZIONE DEL W/CDR. THOMPSON
 E P.C. ALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION A.C. - MILANO
 E P.C. AL : MINISTERO AERONAUTICA - ROMA
 DIREZIONE GENERALE DELLE COSTRUZIONI

COSTRUZIONE VELIVOLO DA TURISMO "AER.MACCHI B.308"

CI RIFERIAMO ALLA LETTERA DEL 13 AGOSTO U.S. AFSC/
 M/36 AIR, DELLA SUB-COMMISSION A.C. MILAN.

1. TENIAMO A FAR PRESENTE CHE NOI ERAVAMO IN PERFETTA BUONA FEDE:
 A) PERCHÈ SI TRATTA DI UNA COSTRUZIONE CHE DATA LA POTENZA E LE CARATTERISTICHE DEL MOTORE DI COSTRUZIONE AMERICANA DI 60 HP NON PUÒ ESSERE CONSIDERATA DI ALCUNA IMPORTANZA MILITARE;
 B) PERCHÈ RITENIAMO CHE LA VISITA COMPIUTA NELL'APRILE U.S. DAL W/CDR. THOMPSON, UNITAMENTE AL G/C JARMAN ED AL COL. BRENTA, AI NS/ STABILIMENTI DI VARESE, COSTITUISCA LA GARANZIA E LA PROVA MIGLIORE PER ESCLUDERE DA PARTE NS/ LO INTENDIMENTO DI SOTTRARCI AL CONTROLLO DI CODESTA ONOR. COMMISSIONE.
2. CON L'OCCASIONE TENIAMO AD INFORMARE CHE IL MINISTERO DELLA AERONAUTICA È ASSOLUTAMENTE ESTRANEO ALLA SUDDETTA COSTRUZIONE CHE RAPPRESENTA UNA INIZIATIVA ESEGUITA UNICAMENTE A NS/ CARICO ED A NS/ RISCHIO.
3. CI RIVOLGIAMO PERTANTO ALLA CORTESIA DI CODESTA ON. COMMISSIONE ALLEATA (CHE CI HA OGNORA CONCESSA LA PROPRIA AUTOREVOLE ASSISTENZA) PERCHÈ SI COMPIACCIA RILASCIARCI L'AUTORIZZAZIONE AL COLLAUDO DEL PROTOTIPO.
4. FACCIAMO, INFINE, PRESENTE CHE DELL'"AER.MACCHI B.308" ABBIAMO COSTRUITO TRE ESEMPLARI, DEI QUALI UNO È DESTINATO ALLA PROVA STATICA E DI ROTTURA.

RINGRAZIANDO, SI OSSEQUIA.

AERONAUTICA MACCHI

IL DIRETTORE



824/16 3A

FROM :- Air Forces Sub-Commission, A.C., Milan.

TO :- The Secretary General,
Fiera di Milano, Via Dondossola, Milano.
(for attention Signor F. Majnoni).

DATE :- 12th September 1946.

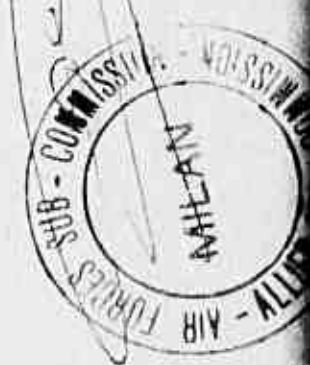
REF :- AFSC/M/36/AIR.

MACCHI AIRCRAFT MB 308 APPLICATION TO EXHIBIT

Receipt is acknowledged of your letter reference AdP/82 (Part. Estere) requesting permission to exhibit an MB 308 tourist-plane at the Milan International Samples Fair.

2. This request has been forwarded to the competent authorities in Rome for consideration and a negative reply has been received.

3. It is much regretted, therefore, that the MB 308 aircraft can not be put on exhibition in the fair.



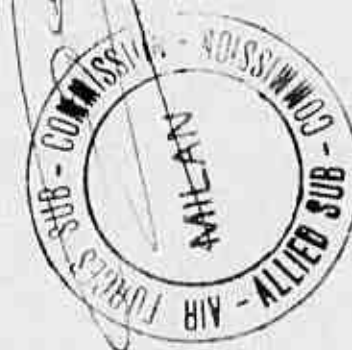
D.G. REID F/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN. 573

MACCHI AIRCRAFT MB 308 APPLICATION TO EXHIBIT

Receipt is acknowledged of your letter reference AdP/gz (Part. Estere) requesting permission to exhibit an MB 308 tourist-plane at the Milan International Samples Fair.

2. This request has been forwarded to the competent authorities in Rome for consideration and a negative reply has been received.

3. It is much regretted, therefore, that the MB 308 aircraft can not be put on exhibition in the fair.



D.G. REID F/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN.
573

Copy to :- Air Forces Sub-Commission, H.Q., A.C., Rome.



AFSC/824/16/ENG 2A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C. Milan
TO : Air Forces Sub-Commission, Hq. A.C. Rome
DATE : 8 August 1946 (attention W/Cdr. Thompson)
REF. : AFSC/M/36/Air

MACCHI AIRCRAFT "MB 308" - APPLICATION TO TEST

Two representatives of the Aeronautica Macchi, Varese, visited this office on 7th August 1946 and made the following application.

2. Three prototypes of the two-seater "turismo" plane MB 308 (drawings and description) of which are enclosed herewith) have been constructed, and are almost ready for static and air testing.
3. Permission is requested to carry out stress and strain breaking tests in the workshops, and an air test on some local flying field (Venegono or Lonate Pozzolo).
4. It has been pointed out to the Macchi directors that these aircraft have been constructed in contravention to orders given both in writing by the AFSC and verbally during a visit to their premises. Whilst not denying this, the directors maintain that nothing has been done of which the AFSC was unaware.
5. Your comments on the subject would be appreciated.

Enclosure 2
= Description of MB 308
= Drawings of MB 308



D.G. REID F/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN



572

BEST COPY POSSIBLE

SECRET

La costruzione di un velivolo in termini di costi è un problema di bilancio che si pone in ogni caso. Il costo di un velivolo è un fattore determinante per la sua utilità. La costruzione di un velivolo è un problema di bilancio che si pone in ogni caso. Il costo di un velivolo è un fattore determinante per la sua utilità.

L'esperienza italiana, con un velivolo "M.3.300", durante la guerra, ha mostrato che il costo di un velivolo è un fattore determinante per la sua utilità. La costruzione di un velivolo è un problema di bilancio che si pone in ogni caso. Il costo di un velivolo è un fattore determinante per la sua utilità.

Il velivolo "M.3.300" è un biplano con motore C.E.A. D.4 da 60 CV. È del tipo ad ala alta, con motori a cingolo. La parte anteriore della fusoliera è collegata con la parte posteriore al cofano di una moderna automobile. Le ali sono dotate di grandissima visibilità sia per la posizione elevata dell'ala, sia per il disegno del motore e delle portiere.

Il carrello è del tipo "basso", con ammortizzatori a grande corsa. L'addebiatore del carrello è a cingolo. La parte anteriore della fusoliera è collegata con la parte posteriore al cofano di una moderna automobile. Le ali sono dotate di grandissima visibilità sia per la posizione elevata dell'ala, sia per il disegno del motore e delle portiere.

teoria di controllo completa per la soluzione del problema di controllo. L'analisi di controllo completa è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo. La soluzione completa è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo. La soluzione completa è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo.

L'analisi di controllo completa, nel caso di controllo completo, è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo. La soluzione completa è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo. La soluzione completa è necessaria allorché si desidera avere una soluzione completa per il problema di controllo.

Il velivolo "M.7.302" è un biplano con motore G.M. 1.4. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h.

Il carrello è del tipo fuso tridirezionale, con ammortizzatori a grande corsa. L'azione del carrello è tridirezionale. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h. La velocità massima è di 100 km/h, con un consumo di 100 km/h.

La struttura del velivolo è fatta di alluminio con ammortizzatori a grande corsa. La struttura del velivolo è fatta di alluminio con ammortizzatori a grande corsa. La struttura del velivolo è fatta di alluminio con ammortizzatori a grande corsa. La struttura del velivolo è fatta di alluminio con ammortizzatori a grande corsa.

...

L'accesso alla cabina è comodo quanto pressappoco quello di un'automobile; la soglia della portiera si trova a soli cm. 70 dal terreno, fattore questo di notevole conforto per il turista specialmente di sesso femminile.

Sempre in tema di conforto, è stata in particolar modo curata la sistemazione dei comandi che sono del tipo a volante; in tal modo non vi è nessun ostacolo tra le gambe del pilota e del passeggero. La cabina è più larga di quella di una "Fiorino" ed è completata da un ampio pannello e situato dietro gli schienali.

Sia lo studio aerodinamico che strutturale del velivolo sono stati particolarmente attenti per assicurare tutta la doti di sicurezza e di facilità di pilotaggio con la massima semplicità e un moderno velivolo da turismo.

Così l'ala è stata particolarmente studiata per garantire l'autofabbricabilità alle basse velocità ed è munita di ipersostentatori che permettono di abbassare sia la velocità di decollo, sia quella di atterraggio, e possono essere usati come freni aerodinamici in modo da inclinare notevolmente la traiettoria del velivolo e permettere l'atterraggio in spazi estremamente brevi.

La costruzione del velivolo è interamente in legno. L'ala è del tipo monolongherone in un pezzo unico; la fusoliera è del tipo a guscio e il motore è a tubi. Gli interni sono a sbalzo con struttura in legno verniciata di compensato e di tela.

Sia il carrello anteriore che quello posteriore sono dotati di ammortizzatori oleo idraulici.

cm. 50 dal terreno, fattore questo di notevole conforto per il turista specialmente di sesso femminile.

Sempre in tema di confort, è stata in particolare cura la sistemazione del comodo che cono del tipo a valigia; in tal modo non vi è nessun ostacolo tra le gambe del pilota e del passeggero. La cabina è divisa in quella di una "torpedino" ed è completata da un ampio bagagliaio esistente dietro gli schienali.

Sia lo studio aerodinamico che strutturale del velivolo sono stati particolarmente curati per assicurare tutte le condizioni di sicurezza e di facilità di pilotaggio con la massima semplicità di un moderno velivolo da turismo.

Quel l'ala è stata particolarmente studiata per garantire l'autentica libertà di base velocità ed è munita di insonori di ala che permettono di abbassare sia la velocità di decollo, sia quella di atterraggio, e possono essere usati come freni supplementari in caso di imprevisti meteo mentre la traiettoria del velivolo è facilitata l'atterraggio in spazi estremamente brevi.

La costruzione del velivolo è interamente in legno. Il ala è del tipo monolungherone in un pezzo solo; la fusoliera è del tipo a guscio e il castello motore in tubi. Gli ammortizzatori sono a sbalzo con struttura in legno rivestita di compensato e di tela.

Sia il carrello anteriore che quello posteriore sono dotati di ammortizzatori olio meccanici.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL VEICOLO "E.303"

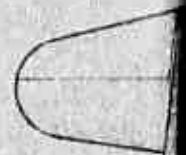
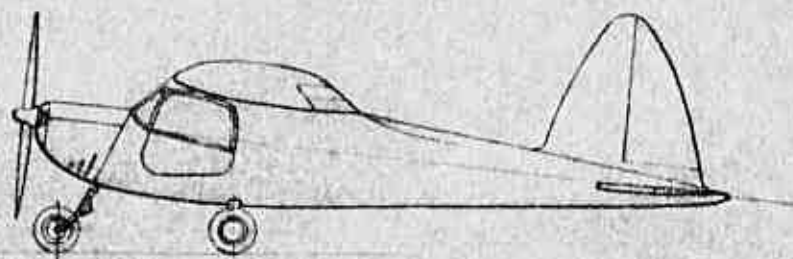
- Carico alare	kg/mq.	39,-
- Carico per CV	kg/CV.	9,3
- Carico utile, costituito dal pilota e dal passeggero	kg.	160,-
- Bagaglio	kg.	15,-
- Olio	kg.	5,-
- Benzina	kg.	50,-

Caratteristiche di volo

- Velocità massima	Km/h.	165
- Velocità di crociera	Km/h.	160
- Salita a mt. 1000	m.	6'30"
- Quota di tangenza pratica	m.	4500
- Autonomia	km.	900
- Spazio di decollo	m.	120
- Velocità di atterraggio	Km/h.	60
- Spazio di atterraggio, circa	m.	40

0551

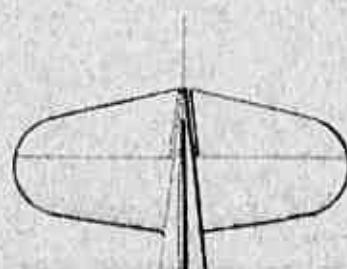
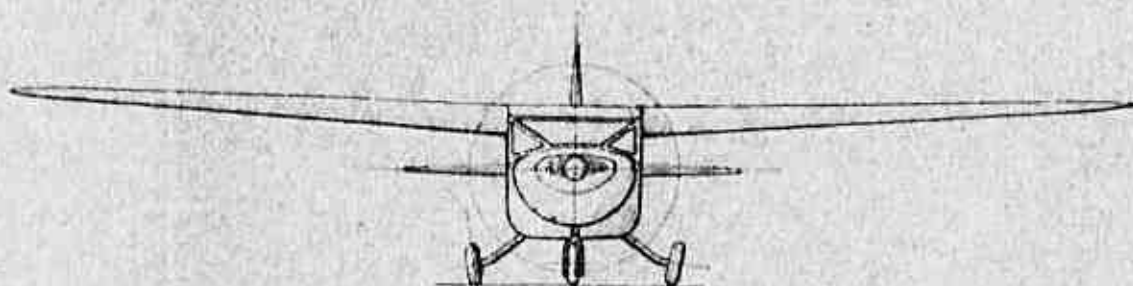
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017



0 5 5 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No.

785017



MODIFICHE

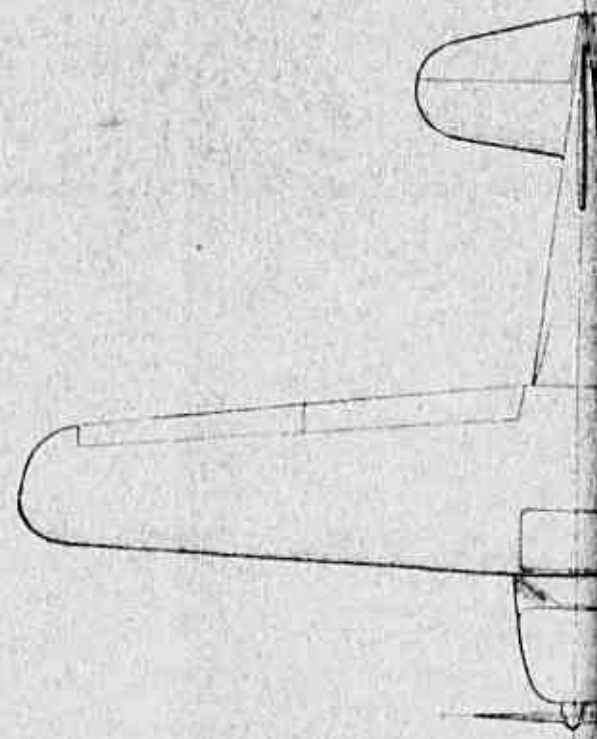
N. DATA

0 5 5 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND

No.

785017

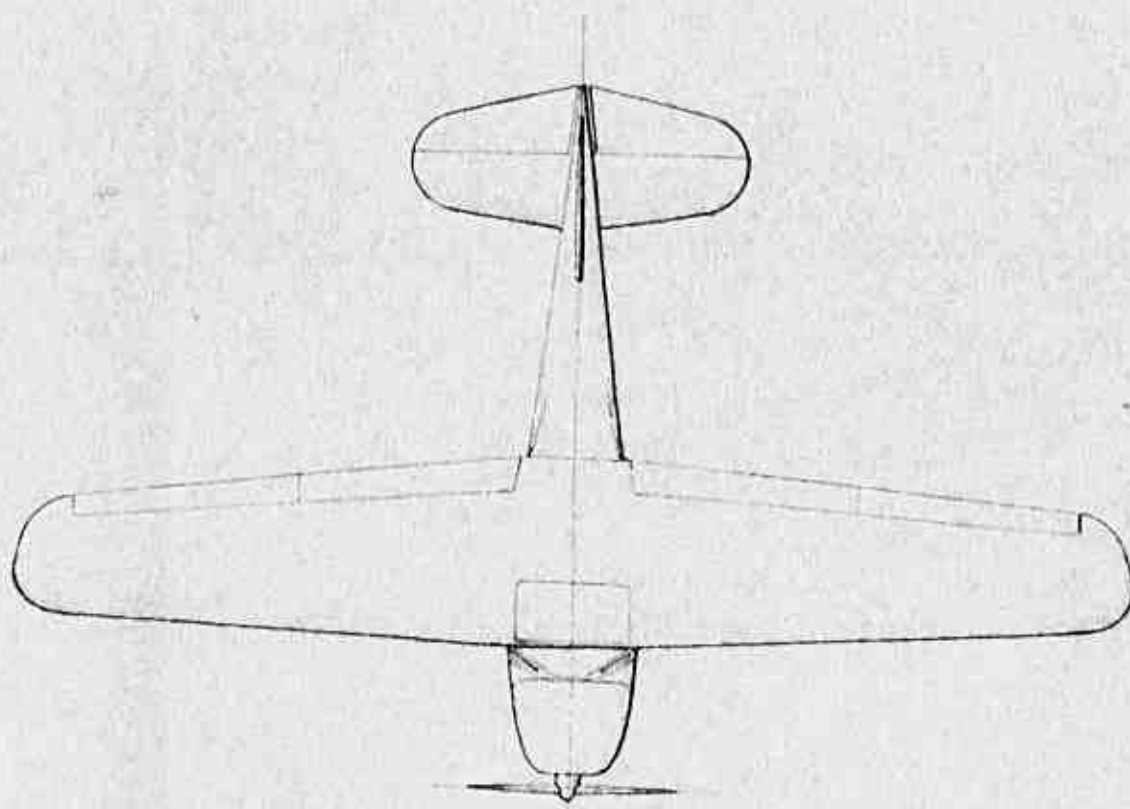


NB. - Le quote senza l'indica

AERONAUTICA MACCHI
VARESE

UFFICIO TECNICO

785017



308 990

2

EXPERIMENTI

MATERIALS

WFSO

PEZZI N.

0 5 5 5

785017

1A

From: Air Forces Sub Commission, A. C., Rome

To : Italian Air Ministry, Rome

For info: Air Forces Sub Commission, Milan Detachment.

Date: 22nd July, 1946

Ref : AFSC/824/16/ENG. ✓

REPAIR OF MC.205 AIRCRAFT N° 92302.

Reference your letter SERV/370292/ST.3/26/1213 Coll dated 26th March, 1946.

2. Authorisation is given to repair the above mentioned aircraft.
3. This authorisation was given verbally to 1° Z.A.F. at MILAN in April of this year.
4. It is regretted that authorisation has not been given to you before this date.

H. Thompson

H. THOMPSON WG/CDR.
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

567

