

## MATTEI, ZANUSSI: DUE IMPRENDITORI UN UNICO DESTINO

*L'INCIDENTE ALL' AEREO DI ZANUSSI LINO*

Nel 1968 nelle sale cinematografiche apparve un film prodotto dalla Metro Goldwyn Mayer dal titolo "L'uomo venuto dal Cremlino" (*The shoes of the fisherman*). Si tratta di una pellicola alquanto avvincente che annoverava fra gli interpreti attori di primo piano fra cui Anthony Quinn e Vittorio De Sica. La storia che si svolge nel pieno degli anni della guerra fredda tratta di un prete russo, liberato dopo aver passato decenni in un Gulag il quale si trova ad essere selezionato come successore del Papa dopo il decesso del pontefice in carica. (1)

Il film è interessante anche perché mostra in modo molto dettagliato e inedito spaccati di vita e protocollo all'interno dello Stato del Vaticano, e noi lo vogliamo ricordare per alcuni aspetti aeronautici che ci hanno colpito.

Osservando la locandina del film si vede un aereo. Si tratta di un Piaggio PD808.



Questo aereo, che appare nel film con la matricola italiana, ha una interessante storia da raccontare.

Il Piaggio PD-808 era un reattore da trasporto commerciale di tipo "executive" costruito dalla Costruzioni Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio (oggi Piaggio Aero Industries) di Genova. Venne progettato in collaborazione con la Douglas Aircraft di Long Beach USA a partire dall'aprile 1961. L'accordo fra le due aziende prevedeva che Piaggio avrebbe sviluppato le versioni civili dell'aereo, mentre Douglas si sarebbe occupata di quelle militari.

Venne inizialmente denominato "Vespa Jet" dal nome del ben noto scooter prodotto da Piaggio. Giunse anche una dimostrazione di interesse da parte della Aeronautica Militare Italiana, che emise un ordine per 25 esemplari più due prototipi, per trasporto VIP, addestramento, radiomisure e guerra elettronica. I velivoli rimasero in servizio fino al maggio 2003. Per chi si trovasse a visitare Volandia, parco e museo del volo nei pressi di Malpensa, ricordiamo che il PD-808 con matricola I-PIAL è lì visibile dal settembre 2020 con la livrea originale.

L'unico cliente di questo modello finì per essere l'Aeronautica Militare Italiana, ma evidentemente nel tentativo di prendere ordini dal mercato civile, alla Piaggio probabilmente pensarono che una grande produzione cinematografica potesse essere una buona piattaforma pubblicitaria, da cui la loro apparizione ne "I sandali del pescatore."

È curioso vedere l'interno dell'aereo in una scena. È dotato di tende con lo stemma ricamato, una navicella e un unico sedile, dove Anthony Quinn-Kyril è accomodato nel suo viaggio di ritorno. Ma le dimensioni e la forma della cabina dimostrano che l'interno non corrisponde a un PD-808; il particolare più difforme è che ci sono tre finestrini (*da noi evidenziati in rosso*) mentre il PD808 ne ha solo due. Ma non è questo comunque il solo particolare degno di nota.



Quello che invece va evidenziato è che il PD808 che appare nel film quale "aereo personale del Pontefice" porta la registrazione I-PIAI.



Finite le riprese del film, il Piaggio I-PIAI si trovò un giorno parcheggiato all'aeroporto di Madrid-Barajas pronto a portare un gruppo di uomini d'affari all'interno della penisola iberica. Uno di loro era Lino Zanussi, presidente e proprietario della fabbrica di elettrodomestici che portava il suo cognome e che si incontrò proprio a Madrid con il signor Piaggio per chiudere il contratto di acquisto dell'apparecchio, che avrebbe sostituito quello utilizzato fino ad allora da Zanussi e sarebbe stato il primo venduto a un privato. Se il viaggio fosse stato soddisfacente, con ogni probabilità il contratto sarebbe stato concluso positivamente.

A bordo si trovavano anche altri tre passeggeri fra cui Alfio Divora, vicedirettore della Zanussi-Rex, i due piloti dell'aereo erano Davide Albertazzi, capo-collaudatore della Piaggio e Sergio Millich pilota della Zanussi, complessivamente sei persone a bordo.

Il PD808 con a bordo Zanussi ed altre cinque persone compresi appunto i due piloti, decollò da Madrid alle ore 16.30 diretto allo scalo di San Sebastian al confine con la Francia, mentre Armando Piaggio decise di tornare in Italia a bordo di un aereo di linea. Alle 17.15 l'aereo entrava in contatto con la torre dell'aeroporto di destinazione chiedendo l'autorizzazione a scendere per l'avvicinamento; ma a causa delle proibitive condizioni meteo venne suggerito di attendere un miglioramento del meteo e l'aereo si mise così

in circuito di attesa. Intorno alle ore 18.00 un abitante di *Irun* un comune alla frontiera con la Francia comunicò alla polizia di aver udito un aereo volare a bassa quota e un'esplosione. Alle 22.30 le prime squadre di soccorso giunsero sul luogo della sciagura, il monte Jaizkibel dove furono rinvenuti i resti dell'aereo precipitato. Tutti morti i sei occupanti a bordo del velivolo.



La Stampa del 20 giugno 1968 (sopra) e del 22 giugno 1968 (sotto)

Era l'anno 1968, erano trascorsi sei anni di distanza dalla caduta, sempre in fase di atterraggio, di un aereo executive che anche lui aveva a bordo un altro personaggio di rilievo, Enrico Mattei, perito nell'incidente di Bascapé il 27 ottobre 1962. Anche in quell'incidente (2) le condizioni meteo erano critiche. Tuttavia polemiche e strascichi che avrebbero accompagnato la sciagura di Bascapé non vi furono nel caso dell'aereo di Zanussi.

Abbastanza impressionanti le analogie che legano la morte di questi due personaggi di spicco dell'imprenditoria italiana:

- Entrambi viaggiavano su un velivolo della propria flotta aziendale;
- Entrambi stavano effettuando la tratta di ritorno;
- Entrambi gli aerei sono precipitati nella fase di avvicinamento;
- Entrambi si sono trovati ad operare in condizioni meteo critiche;
- Abbastanze vicine anche le ore degli incidenti, nel caso di Mattei l'incidente avvenne alle ore 18.52, nel caso di Zanussi l'incidente avvenne intorno alle ore 18.00

Ovviamente la sciagura che coinvolse Zanussi suscitò grande sgomento nel mondo economico italiano tuttavia nell'estate del 1968 quando in Italia e altrove nelle sale cinematografiche venne proiettato il film, non vi furono media, non vi furono commentatori che portarono a conoscenza del pubblico che quell'aereo che si vede nel film che trasportava un Papa fittizio il cui scopo era quello di salvare il mondo da una guerra imminente, era proprio lo stesso dell'incidente che era costato, appena pochi mesi prima, la vita di Zanussi Lino.

- (1) Il film, ambientato all'epoca della Guerra fredda, è tratto da un fortunato romanzo *Nei panni di Pietro (The Shoes of the Fisherman)* dello scrittore australiano Morris West, a sua volta ispirato alla figura di Josyp Slipyj arcivescovo maggiore della Chiesa greco-cattolica ucraina; Slipyj subì la prigionia sotto Nikita Krusciov e venne liberato nel 1963 grazie alle pressioni di papa Giovanni XXIII e del presidente americano John Fitzgerald Kennedy; venne inviato a Roma, dove trascorse il resto della sua vita, prese parte al Concilio Vaticano II e venne nominato cardinale.
- (2) Ricordiamo che l'ipotesi dell'esplosione di una bomba a bordo dell'aereo di Enrico Mattei è stata proprio di recente rigettata grazie alla ricerca fatta dal Dr. Lupo Rattazzi, il quale ha appurato e dimostrato che il giorno dell'incidente il Morane Saunier gemello a quello precipitato non aveva effettuato alcun volo. Per ulteriori dettagli vedere la nostra Newsletter n. 11/23 "Gli sviluppi del caso Mattei"

**NL 46/2023 ; 26 Ottobre 2023**

#### **Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo

NL14/23	“Loss of Communications” un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l’incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l’incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare:China AI 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L’aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell’Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre
NL43/23	Operare in zone a rischio?	10 ottobre
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

Il nostro sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- \* inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- \* inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- \* inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.



## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità. "Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)