

Inoltre il profilo del muso presenta notevoli somiglianze con quello del prototipo Caproni Ca.165, dotato dello stesso motore.

Una parte del piccolo mistero è risolta.

Rimane qualche dubbio.

La sigla farebbe pensare ad una proposta di modifica del C.202 successiva al progetto alimentato dal Daimler Benz 601A. Ma perché pensare di sostituire un motore di oltre 1100 hp con uno da nominali 900? E come mai nei disegni manca la radio e la capottina è scorrevole? Una volta appurato che i disegni risalgono al marzo del 1940, è Gregory Alegi a fornire la chiave per chiarire definitivamente l'enigma: non si tratta di una eventuale modifica del C.202 ma del C.201!¹

Macchi C.204: il prototipo che non fu

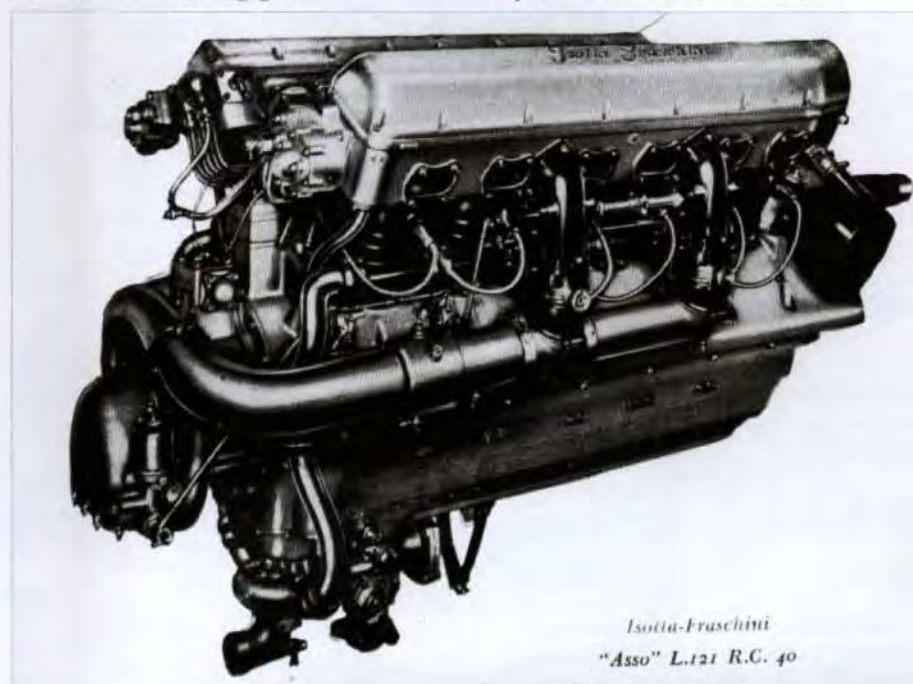
di Giovanni Massimello

Tra le molte carte di un ricco archivio aeronautico da riordinare spuntano tre vecchi disegni che suscitano immediatamente la curiosità di chi guarda. C'è una vista in pianta, una vista laterale ed una sezione longitudinale molto dettagliata. La sigla dell'intestazione dei disegni è nuova ma suona familiare: C.204. Ad un primo superficiale esame la sensazione di familiarità viene subito confermata e ne scaturisce una certezza: la sagoma del timone non lascia infatti dubbi, i disegni rivelano la mano dell'ingegner Castoldi.

Ad un esame più attento il profilo generale, dalla cabina di pilotaggio fino alla coda, appare essere molto simile a quello del C.202 (anche se qualche dettaglio differisce in modo significativo) mentre il muso è del tutto nuovo ed ospita un motore lineare a "V diritto".

A questo punto interviene il prezioso consiglio di Gianni Cattaneo, che suggerisce che il motore sia un Isotta Fraschini 121. Ritrovo qualche documento relativo a questo motore, il cui nome ufficiale è "Isotta Fraschini Asso L 121 RC 40", verifico dimensioni e sagoma con l'aiuto di Enrico Leproni e la conferma è immediata.

Infatti, nell'attesa che il motore previsto per il C.201, il FIAT A 76 da 1000 hp, in grave ritardo di messa a punto, risulti disponibile, alla Macchi studiano soluzioni alternative. Una prevede di installare sul secondo prototipo del C.201 uno dei due motori tedeschi DB 601A messi a disposizione dal Ministero, dopo che è stata acquisita la licenza di fabbricazione in Italia da parte dell'Alfa Romeo; una seconda alternativa – quella rappresentata dai disegni ritrovati – è costituita dall'installazione, sul terzo eventuale prototipo del C.201, proprio del motore "autarchico" Isotta Fraschini. Ma la visita di Pricolo del 30 marzo 1941, taglia in modo definitivo il nodo gordiano. Il motore italiano a "V diritto" non viene giudicato idoneo ad un intercettore e così viene data via libera al progetto dotato del motore tedesco. Una scelta saggia e fortunata, visto che il C.202 risulterà il migliore caccia italiano della seconda guerra mondiale, costruito in grande serie; da quel momento il terzo prototipo del C.201, denominato C.204 e mai realizzato, entra a far parte della numerosa schiera degli evanescenti "paper planes".

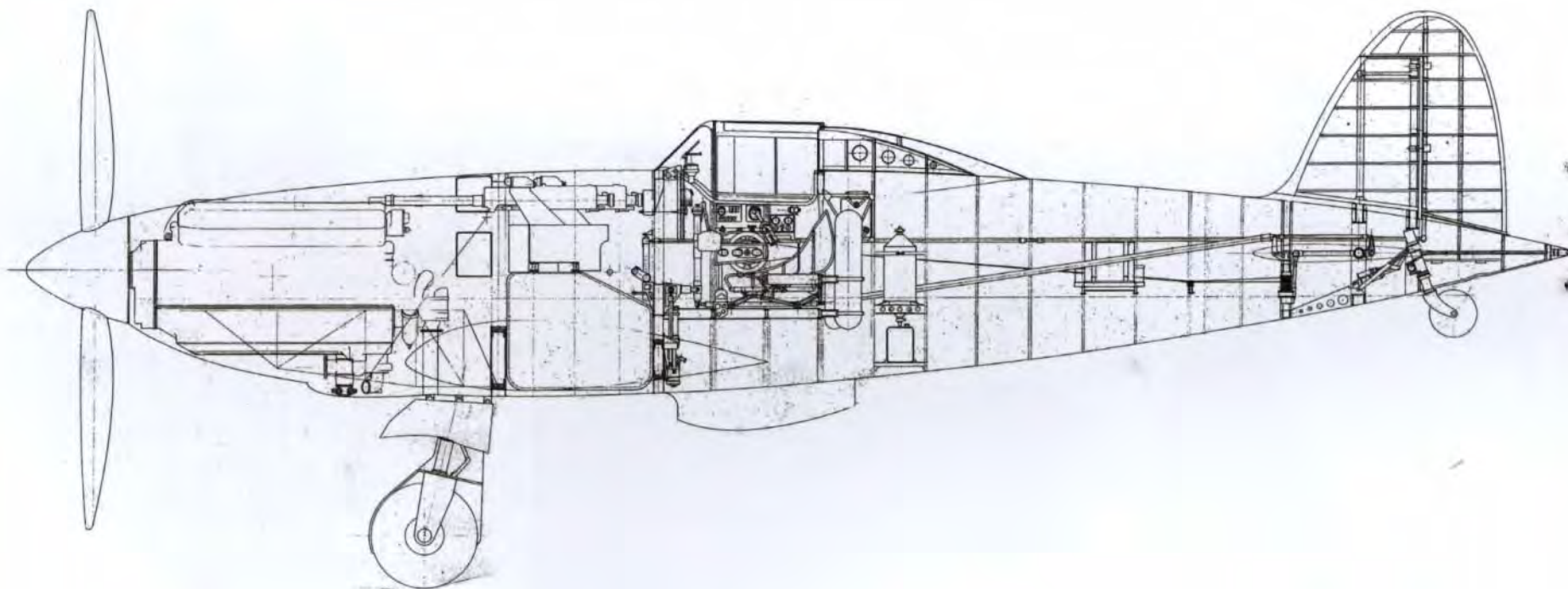


Isotta-Fraschini
"Asso" L.121 R.C. 40

(1) Il C.201 scaturiva dal "concorso caccia I" del 1938 (Ba.100, Ca.175, CO.2, FN.530, G.52 e Re.2000, oltre al C.201) annullato definitivamente il 1° marzo 1940.

L'Isotta Fraschini Asso L 121 RC 40.

Isotta Fraschini Asso L 121 RC 40.



Visto l'interesse suscitato dalla rivelazione del SIAI SM.96, abbiamo pensato di dare il via alla pubblicazione su Ali Antiche di una nuova rubrica, dedicata ai progetti mai realizzati o mai giunti al termine. Già la gloriosa Aerofan si occupava dei *paper aircraft*: speriamo - nel nostro piccolo - di riprenderne la tradizione, anche con l'ausilio di materiale e segnalazioni da parte dei lettori.