

Aer.Macchi C.203: un intruso tra i caccia della serie '200

di Giovanni Massimello

Con l'emersione del Macchi C.204 da cumuli di carte ormai ingiallite (vedi AA104 e 106) mancava solo qualche notizia del Macchi C.203 per completare la serie, iniziata con il C.200, dei progetti dell'ing. Castoldi.

Ci si poteva aspettare che spuntasse qualche evoluzione del C.202, magari con una nuova fusoliera ridisegnata per ospitare il cannone Mauser da 20 mm sparante attraverso l'albero motore del Daimler Benz 601A, a imitazione di quando realizzato nelle versioni del Messerschmitt Bf 109 a partire dalla serie F. A differenza del caccia tedesco, infatti, questa modifica, nonostante le pressanti insistenze di Mussolini per avere subito il cosiddetto "caccia-cannone", non era rapidamente

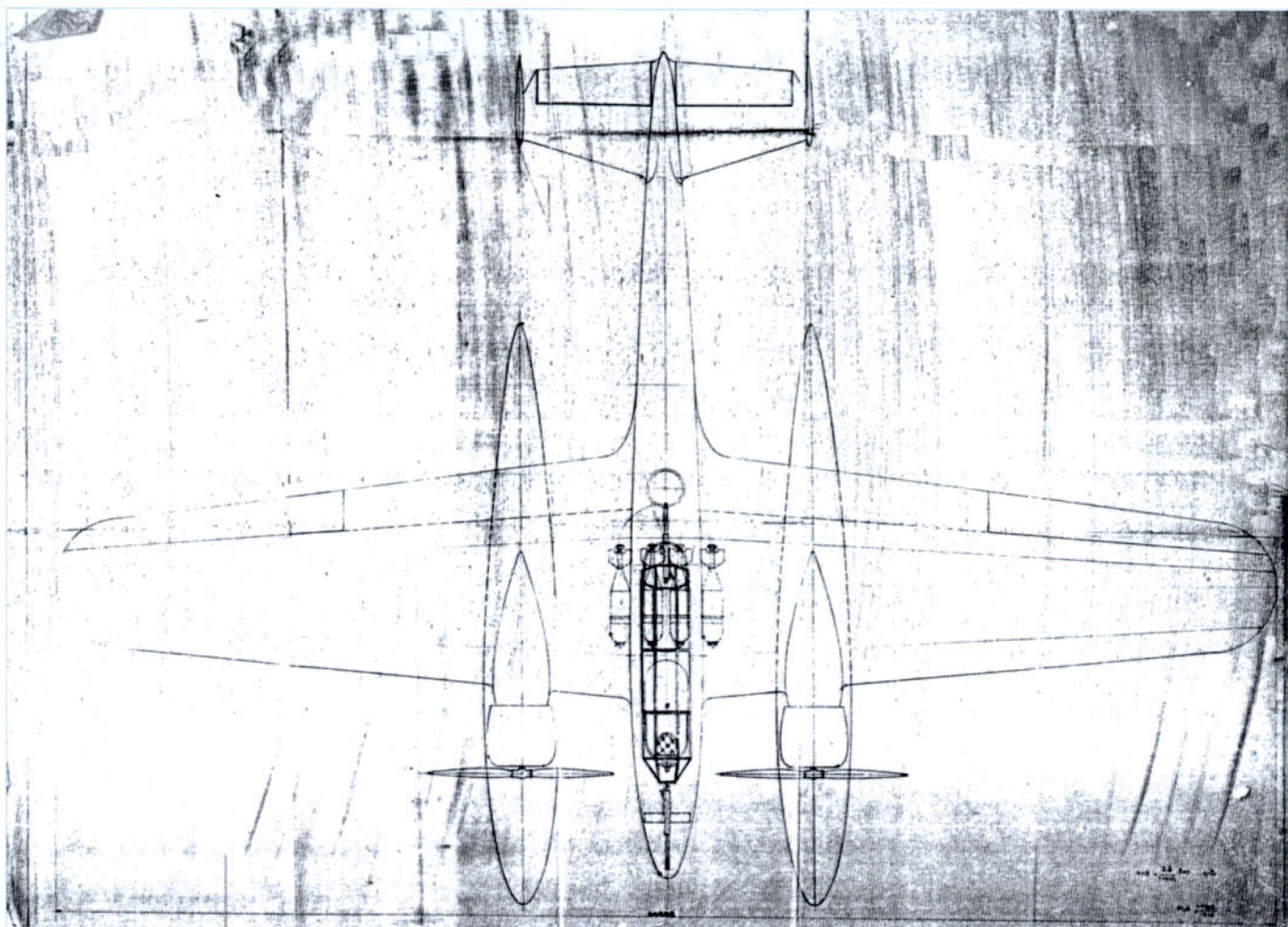
realizzabile sul C.202 per via di un ineliminabile problema di centraggio dei pesi. Bisognava necessariamente elaborare un nuovo progetto ed attrezzare di conseguenza nuove linee di montaggio. Cosa difficile da farsi in tempi brevi, per cui non se ne fece nulla.

O, forse, si poteva immaginare il '203 quale primo tentativo progettuale di sostituire il DB 601A del '202 con qualche più potente propulsore.

Niente di tutto questo. Il C.203 era infatti un progetto, mai andato oltre il tavolo di disegno, di un idrovolante bimotore. L'Aer.Macchi presentò infatti questo progetto al concorso ministeriale del 1937 per un idrovolante da ricognizione veloce. Al concorso, uno dei molti proposti in

quegli anni per rinnovare la nostra linea di volo, parteciparono, oltre al C.203, il Caproni Ca.124, il Caproni Ca.410, l'IMAM Ro.55, il Fiat-CMASA RS.14 ed il CRDA Cant.Z.510. L'RS.14 risultò vincitore del concorso ed il velivolo progettato dall'ing. Stivelli venne prodotto in serie.

Castoldi, che indubbiamente di idrovolanti se ne intendeva, aveva disegnato un filante bimotore a scarponi, bideriva, armato di tre mitragliatrici (una in caccia, e due brandeggiabili, dorsale e ventrale), dalla fusoliera molto sottile, con posti di pilotaggio in tandem. L'apertura alare era di 20,90 m e la lunghezza totale di 14,34 m. I motori erano (probabilmente) i soliti radiali Fiat A.74. Per confronto, l'RS.14, molto simile come impostazione generale



e dotato degli stessi propulsori, aveva un'apertura alare di 19,54 m e una lunghezza totale di 14,10 m. La differenza esterna più evidente consisteva nell'assenza, nel C.203, del muso vetrato: dettaglio certamente non trascurabile per un velivolo destinato alla "ricognizione veloce".

L'ultima curiosità riguarda la sequenza temporale delle sigle. Il C.200 risale al concorso del 1936, il C.201 a quello del 1938, il C.202 al 1939 (quando vennero stipulati tra il Ministero dell'Aeronautica e la Daimler-Benz gli accordi per la produzione su licenza del DB 601A), il C.204 a marzo 1940 (come si deduce dai disegni),

il C.205 al secondo semestre del 1941 ed infine il C.206 e il C.207 al 1943/44. Come mai il C.203 risale al 1937?

A questo punto ci soccorre l'eccellente memoria dell'amico Gianni Cattaneo che ricorda la gestione non proprio ordinata delle sigle da parte dell'Aer.Macchi. Infatti nell'archivio della ditta compare un primo schizzo del C.200, risalente alla fine del 1935, accompagnato da un altro schizzo coevo, siglato C.201, entrambi motorizzati col motore radiale Fiat A.80. Un'altra proposta progettuale siglata C.202, che non ha nulla a che fare col 202 come lo conosciamo, venne avanzata nel

febbraio del 1936, sempre con lo stesso motore. Si trattava infatti del disegno preliminare di un monoplano col posto di pilotaggio molto avanzato, simile al Ba.65, che non aveva avuto seguito. La stessa sigla venne poi utilizzata nel 1939, con maggiore successo, per il fortunato sviluppo col motore lineare tedesco del "vero" C.200. Nel 1937 pertanto la prima sigla disponibile della sequenza era proprio il C.203, di cui sopravvivono oggi solo tre sbiaditi disegni.

