



MB.902: SAREBBE STATO IL PIÙ BELLO DI TUTTI

di Nico Sgarlato

All'epoca della Seconda Guerra Mondiale, la produzione aeronautica era frazionata tra un grande numero di costruttori maggiori e minori, e questo fenomeno era particolarmente accentuato in Europa e, soprattutto, in Francia, Gran Bretagna e Italia dove, per ragioni storiche, esistevano grandi gruppi industriali e piccole realtà più o meno artigianali, tutte alla ricerca di affermazioni nel campo dell'aereo militare.

L'industria italiana, nel corso degli anni trenta, puntò molto sulla formula trimotore e seppa trarne realizzazioni di indubbia validità nel campo degli aerei da trasporto e da bombardamento, come i CR-DA Cant.Z.506 Airone e Cant.Z.1007 Alcione, i FIAT G.12 e i SIAI-Marchetti SM.82. Risultati meno felici si ebbero con i monomotori, a causa della scarsa potenza e brillantezza dei propulsori disponibili, e anche le realizzazioni migliori furono comunque in ritardo rispetto



In alto: quello che sarebbe stato l'aspetto finale del caccia pesante Aeronautica Umbra MB.902. Qui sopra: il concorrente SIAI-Marchetti SM.91.

alla produzione straniera. I peggiori risultati, però, si ebbero con i bimotori.

Nel gennaio 1938, la DGCA (Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti del Ministero dell'Aeronautica), aveva emesso il bando per un "Caccia Combattimento" (o Caccia C) che fosse in grado di affiancare, con un ruolo più pesante, i monomotori da attacco al

suolo; tuttavia, dopo aver selezionato alcuni progetti come finalisti, la Regia Aeronautica ritenne che nessuno di essi fosse realmente soddisfacente, e nel febbraio 1939 annullò il precedente concorso, riaprendo i termini per una nuova tornata di proposte, con data di scadenza per la presentazione al 30 aprile, poi rinviata fino all'estate. Il 18 luglio 1939, il Comitato

Progetti recepì cinque risposte (delle quali una articolata in quattro versioni): Caproni Bergamasca (CAB) Ca.350 (non pienamente rispondente alla specifica, in quanto prevedeva un solo motore Isotta-Fraschini L.180), Aermacchi C.301, SIAI-Marchetti SM.91 (in una stesura iniziale con tre motori), IMAM Ro.67 (anch'esso eccedente la specifica in quanto trimotore), e la famiglia dei CR.50/55.

A questo punto, il Ministero dell'Aeronautica richiese la stesura di progetti di massima anche a due ufficiali GARI (Genio Aeronautico, ruolo ingegneri), il Cap. Gaspare Santangelo e il Cap. Andrea Bellomo.

La proposta del Cap. Bellomo, indicata come CB (Caccia Bellomo), suscitò particolare interesse presso il 1° Centro Sperimentale di Roma-Guidonia e in un rapporto di analisi meritò questo commento: "...molto interessante e promettente, degno comunque della massima attenzione e considerazione per un



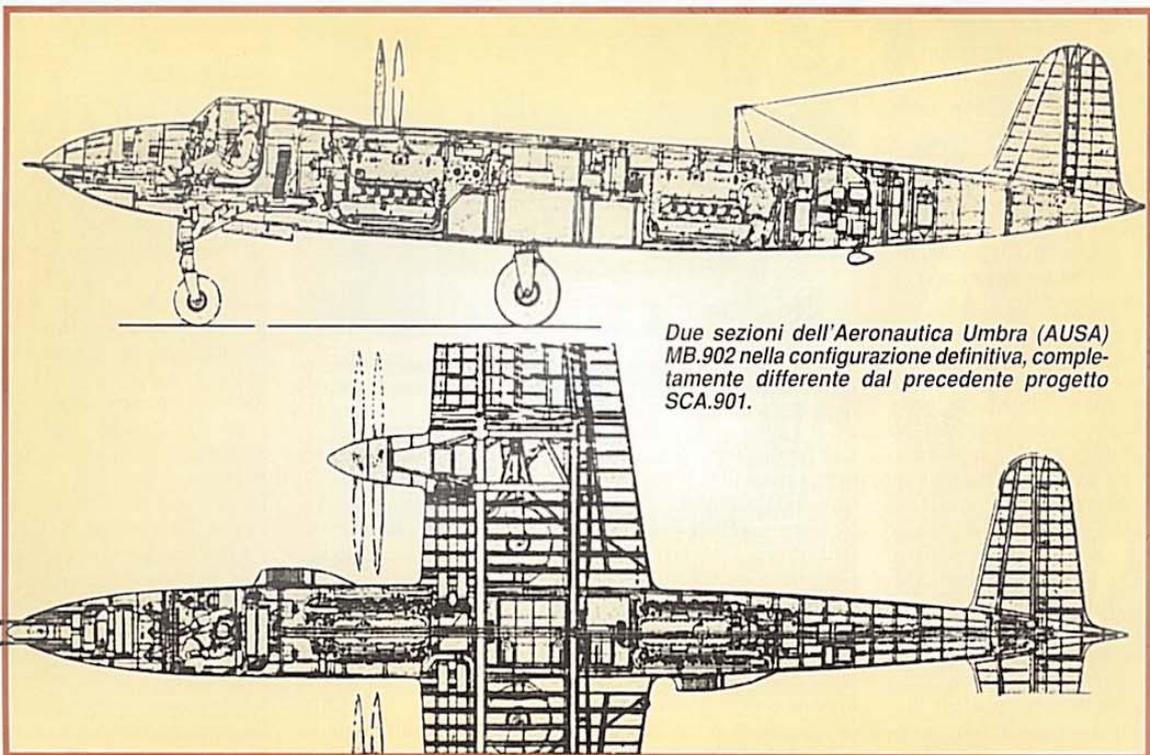
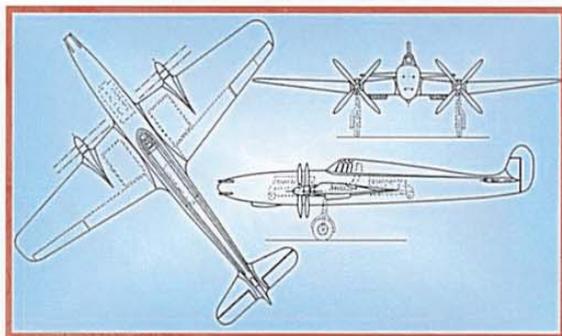
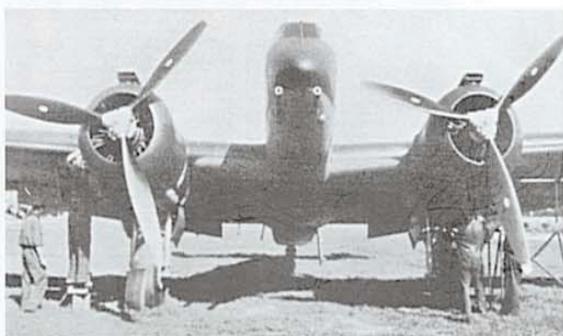
A sinistra: un altro prototipo di caccia pesante fu il SIAI-Marchetti SM.92. Sotto, a sinistra: il SIAI-Marchetti SM.89; a destra: la prima stesura di quello che allora si chiamava ancora Bellomo CB o SCA.901.

futuro sviluppo produttivo". Il progetto Bellomo prevedeva due motori Isotta-Fraschini L.180, con i quali sarebbe stato in grado di raggiungere una velocità massima di 750 km/h e un'autonomia di 1.500 km, valori probabilmente calcolati in modo alquanto ottimistico. Il concorrente progetto Santangelo CS (Combattimento Santangelo), aveva visto una prima stesura trimotore a doppio trave di coda, con due motori L.180 in posizione normale e un terzo spingente; questa configurazione a sua volta si articolava in due varianti, una da bombardamento (BS, proposta come "Bombardiere Normale" e affidata per la costruzione alla Piaggio, come P.125), e una da combattimen-

to (il CS propriamente detto), con velocità massime stimate rispettivamente in 620 e 685 km/h.

Il capo di stato maggiore della Regia Aeronautica, Gen. S. A. Giuseppe Valle, approvò i due progetti e incaricò la DGCA di approfondire le possibilità di industrializzazione. Del Bellomo si propose di incaricare il gruppo Caproni, previo impegno da parte dell'Isotta-Fraschini di realizzare il sistema di trasmissione del moto alle eliche (si parlò anche della possibilità di affidare quest'aspetto alla Piaggio, ma di ciò non sembra essere rimasta documentazione).

Lo sviluppo del Santangelo avrebbe potuto essere attribuito alla Breda, e per la sua motorizzazione sarebbero state considerate anche soluzioni alternative, come gli Isotta-Fraschini L.122 della classe dei 900-1.000 CV, o i più potenti Daimler-Benz DB 601 da 1.175 CV. La Breda, comunque, rifiutò e, come si è visto,



Due sezioni dell'Aeronautica Umbra (AUSA) MB.902 nella configurazione definitiva, completamente differente dal precedente progetto SCA.901.

l'incarico fu accettato dalla Piaggio.

La prosecuzione del programma fu ostacolata dall'avvicendamento al vertice dello stato maggiore, a capo del quale dal 10 novembre 1939 al 15 novembre 1941 fu il Gen. S. A. Francesco Pricolo, a sua volta sostituito dal 15 novembre 1941 al 27 luglio 1943 dal Gen. S. A. Rino Corso Fougier.

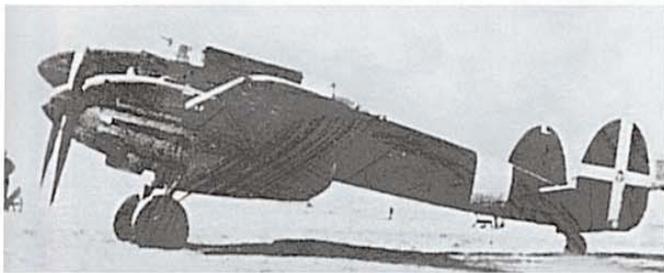
La maggiore attenzione fu riservata al C.301, al Ro.67 e all'SM.91, mentre, dopo le modifiche apportate ai due progetti "interni", (cioè quelli di Bellomo e Santangelo), il Comitato Progetti si orientò verso la costruzione dei prototipi degli ultimi due, del C.301 e dell'SM.91, scartando il Ro.67 che presentava, sempre sulla carta, problemi di centraggio e di coppia eccessiva delle eliche.

Anche questo concorso non sfuggì a due costanti per la Regia Aeronautica: i continui aggiornamenti richiesti dal com-

per due "outsiders", il SIAI-Marchetti SM.89 (13 aprile 1941 per un prototipo) e l'IMAM Ro.58 (14 ottobre 1942, per un prototipo). In questa pletera di programmi esistevano anche altri progetti di bimotori da combattimento, come il Caproni Ca.380 Corsaro, il FIAT R.23, i CANSA FC.20bis e quater, il FIAT G.58, il Caproni Ca.331 Euro e il Breda BZ.303, ma si trattava di "code" di programmi differenti, relativi a ricognitori, caccia intercettatori e bombardieri.

All'inizio del 1943, a parte l'SM.89 che volava già dal 28 luglio 1942, risultavano in costruzione i CANSA FC.20bis e quater, il FIAT R.23, l'AUSA MB.902 e lo SCA Cannoniere. Quest'ultimo era stato completamente riprogettato, con la collaborazione dell'Ansaldo che aveva curato l'armamento e la protezione dei tre membri dell'equipaggio.

L'aereo del Cap. Santangelo fu considerato dalla DGCA

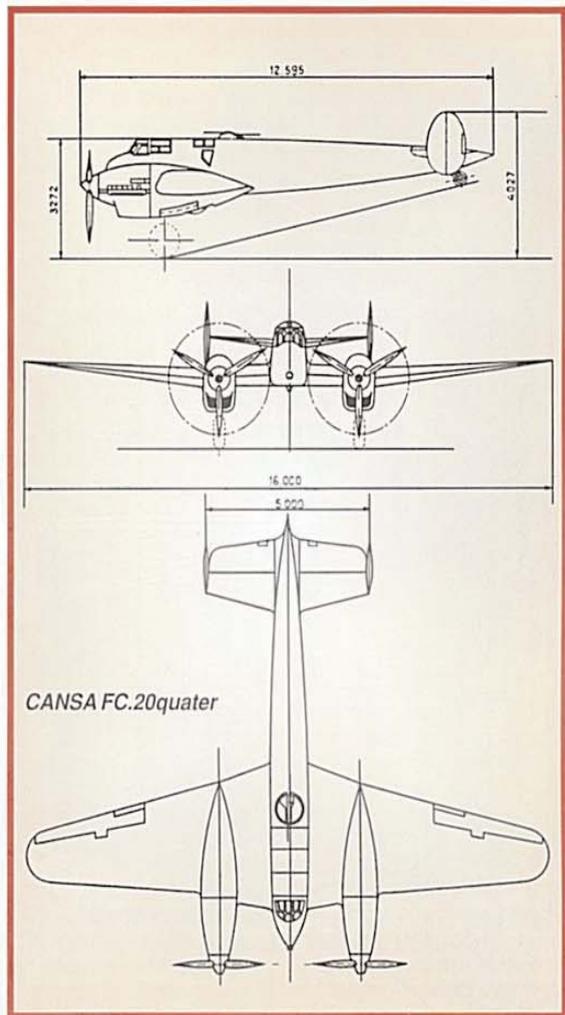


mittente e la tendenza dei costruttori a fare, per quanto possibile, di testa propria, per evitare che la fase di definizione del progetto si protraesse all'infinito. Vi era, così, tutta una serie di stravolgimenti dei programmi che si basava su incontri tra commissioni della Regia Aeronautica e uffici tecnici delle ditte, con disposizioni soltanto verbali o mediante lettere delle quali negli archivi non è rimasta traccia. In ogni caso, il 15 dicembre 1942 vi fu la formalizzazione di due contratti per un SM.91 e due SM.92 e successivamente l'AUSA (Aeronautica Umbra) di Foligno (Perugia) fu incaricata di costruire due prototipi del Caccia Bellomo, redesignato MB.902, mentre la SCA (Società Costruzioni Aeronautiche) di Guidonia, di proprietà governativa, ricevette un ordine per due Santangelo CS Cannoniere. L'Aermacchi, da parte sua, aveva deciso di ritirarsi e di abbandonare l'attività sul C.301.

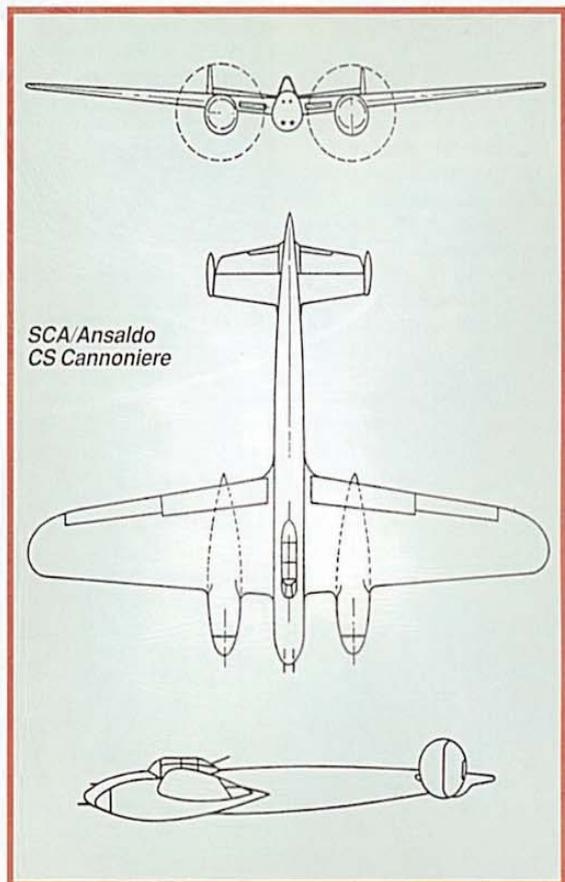
In precedenza, invece, erano già stati formalizzati i contratti

Sopra: tra i prototipi realizzati in questa categoria di caccia pesanti bimotori vi fu anche l'interessante IMAM Ro.58 che, come gli altri, rimase senza seguito.

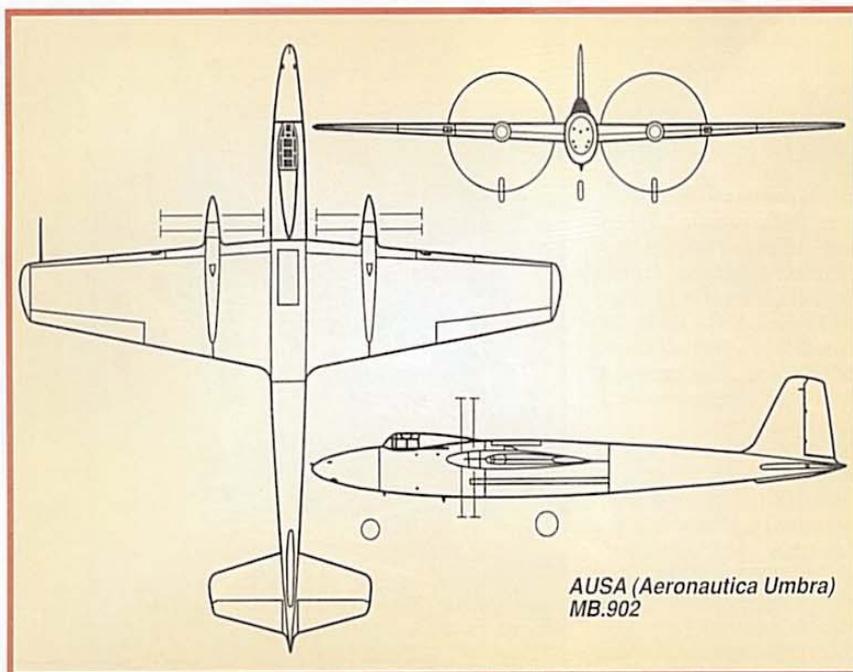
come una sorta di banco-prova per nuove soluzioni costruttive, da applicare poi anche ad altri tipi. L'aereo era stato trasformato in bimotore (due DB 605A) con fusoliera singola e doppia deriva, con un pesante armamento nel muso costituito da due cannoni da 47 mm e due mitragliatrici da 12,7 mm più una terza arma dello stesso calibro rivolta all'indietro per la difesa. Con un peso al decollo di 9.105 kg, il Cannoniere, in questo allestimento detto "non blindato", avrebbe dovuto raggiungere 590 km/h. Un secondo prototipo (Cannoniere blindato) doveva montare due Isotta-Fraschini Zeta e armamento di un cannone da 75 mm e due mitragliatrici da 12,7 mm; fu prevista anche una variante ulteriore, con sei armi da 20 mm e due da 12,7 mm.



CANSA FC.20quater



SCA/Ansaldo CS Cannoniere



AUSA (Aeronautica Umbra)
MB.902

Le notizie su tutto ciò che accadeva in Italia nel 1943 sono in genere carenti e contraddittorie: a proposito del bimotore Santangelo, si dice che il primo prototipo fosse in costruzione - e che fosse stata impostata anche la realizzazione di una seconda fusoliera - a Guidonia all'8 settembre 1943 e demolito dopo l'occupazione, unitamente ad una fusoliera di prova realizzata dall'Ansaldo e ad un simulacro in legno più o meno completo.

Il prototipo dell'R.23, mosso da due DB 605A da 1.475 CV, con un peso totale di 8.650 kg e una velocità massima di 645 km/h, prevedeva due combinazioni d'armamento, con due cannoni da 20 mm e tre mitragliatrici da 12,7 mm o un'arma da 37 mm e tre da 12,7 mm. La sua costruzione, iniziata nel novembre 1942, fu interrotta da un bombardamento nel febbraio 1943; le attrezzature costruttive furono ripristinate e furono intrapresi i lavori su un nuovo prototipo, ma in settembre l'attività fu sospesa.

Nello stabilimento di Foligno dell'Aeronautica Umbra (del gruppo Macchi), invece, era in costruzione il primo prototipo dell'MB.902 (MM.519). Purtroppo, proprio riguardo all'evoluzione del CB/MB.902, che rappresenta il progetto di maggior interesse ai fini di quest'articolo, le informazioni sono limitate e confuse, anche se appare evidente come la stesura definitiva, quella prevista per la costruzione, fosse completamente

AUSA (Aeronautica Umbra) MB.902

Caccia pesante, monoposto

Impianto propulsivo: due FIAT RA.1050 RC.58 Tifone (Daimler-Benz DB 605A-1) a 12 cilindri a V rovesciata, raffreddato a liquido, da 1.475 CV al decollo e in emergenza (2.800 giri/min) e 1.250 CV a 5.800 m (2.600 giri/min). Eliche Bellomo quadripala coassiali controrotanti metalliche, a passo variabile in volo, di 2,80 m di diametro.

Dimensioni: apertura alare 14,35 m; lunghezza 14,51 m (armi escluse); altezza 3,37 m circa; superficie alare 31,70 mq.

Pesi: a vuoto 5.738 kg; peso totale 7.185 kg; carico alare 227 kg/mq; rapporto peso:potenza 2,43:1.

Prestazioni: velocità massima 690 km/h a 6.000 m, di crociera 420 km/h; salita a 6.000 m in 6 min 22 sec; tangenza pratica 10.500 m; raggio d'azione 765 km; autonomia massima 1.700 km.

Armamento: due cannoni Mauser MG 151/20 da 20 mm e quattro mitragliatrici Breda Mod.1935 da 12,7 mm, presumibilmente con 400 colpi da 20 mm e 1.200 colpi da 12,7 mm.

diversa da quella inizialmente presentata.

Il primo progetto del quale conosciamo un disegno tre viste ci mostra un aeroplano vagamente simile all'IMAM Ro.57, con una fusoliera molto snella e una deriva di superficie apparentemente troppo ridotta. Caratteristica fondamentale era la sistemazione dei due motori in fusoliera, uno davanti e uno dietro l'abitacolo monoposto; le descrizioni ci parlano di due Isotta-Fraschini L.180, ma nel primo disegno disponibile è tratteggiato l'ingombro di due Alfa Romeo RA.1000 RC.411 Monsone (Daimler-Benz DB 601A-1). Questi propulsori, con radiatori sotto la parte più interna delle semiali (dal profilo piuttosto spesso, che ospitavano anche i serbatoi), trasmettevano il mo-

to alle eliche (due doppie bipala controrotanti a passo variabile in volo, progettate dallo stesso Bellomo), mediante una serie di rinvii a 90°. In pratica, l'aereo assumeva l'aspetto di un normale bimotore, con due false gondole motrici profilatissime. La descrizione originale parlava anche della possibilità di sdoppiare le eliche stesse, sistemandole "in tandem" (due traenti sul bordo d'entrata e due spingenti su quello d'uscita), ma di questa configurazione non esistono illustrazioni ed è facile pensare che fosse stata scartata poiché introduceva ulteriori complicazioni.

La formula costruttiva dell'aereo si riferiva ad un monoposto con dimensioni "quadrate" (apertura alare di 11,65 m e lunghezza praticamente ugua-

le), con carrello apparentemente tradizionale. L'armamento era raffigurato sotto forma di quattro mitragliatrici Breda Mod.1935 da 12,7 mm, tutte nel muso.

Apparentemente il 7 settembre 1939 il Cap. Bellomo ricevette l'ordine di realizzare un prototipo non volante dell'impianto propulsivo (nella configurazione con eliche traenti) in previsione dell'ordine di un primo esemplare dell'intero aereo.

La bibliografia riporta che l'1 luglio 1941 l'Ing. Bellomo si recò a Foligno, dove incontrò Muzio Macchi, della direzione dell'AUSA, con il quale discusse la realizzazione del progetto; subito dopo, il 5 luglio, fu proposta l'adozione di due motori FIAT RA.1050 RC.58 Tifone (Daimler-Benz DB 605A-1), con i quali, secondo le sue dichiarazioni, il primo prototipo sarebbe stato pronto al volo nell'estate del 1943. È possibile che in questa fase il progetto fosse radicalmente rivisto, poiché le ulteriori illustrazioni delle quali disponiamo lo mostrano come un aeroplano completamente differente.

Il progetto perdeva le linee dolci tipiche degli anni trenta per assumere un aspetto più moderno, con ala alta, carrello tricycle, deriva singola; le eliche diventavano quadripala. La bibliografia riporta riferimenti a due prototipi in configurazioni leggermente differenti (Caccia C e Attacco/Anticarro); per il primo si parlava di peso al decollo di 6.700 kg, velocità massima di 690 km/h ed autonomia di 1.200 km; questa configurazione prevedeva due armi da 20 mm e due da 12,7 mm. Per il secondo era prevista un'ala ingrandita (da 30 a 31,70 mq), peso di 7.200 kg, velocità di 680 km/h ed autonomia di 1.700 km. In realtà i disegni sembrano riferirsi ad un'unica configurazione, con caratteristiche di entrambe le versioni, prestazioni marginalmente diverse e l'ala da 31,70 mq.

L'ordine per i due prototipi MB.902 (MM.519 ed MM.520) fu ufficializzato dalla DGCA il 19 aprile 1942 ma sembra che l'attività costruttiva procedesse molto lentamente. In ogni caso, il primo prototipo fu colto dall'armistizio sugli scali e fu smantellato. La costruzione del secondo, invece, quasi certamente non fu neppure cominciata, a parte, forse, qualche elemento strutturale.