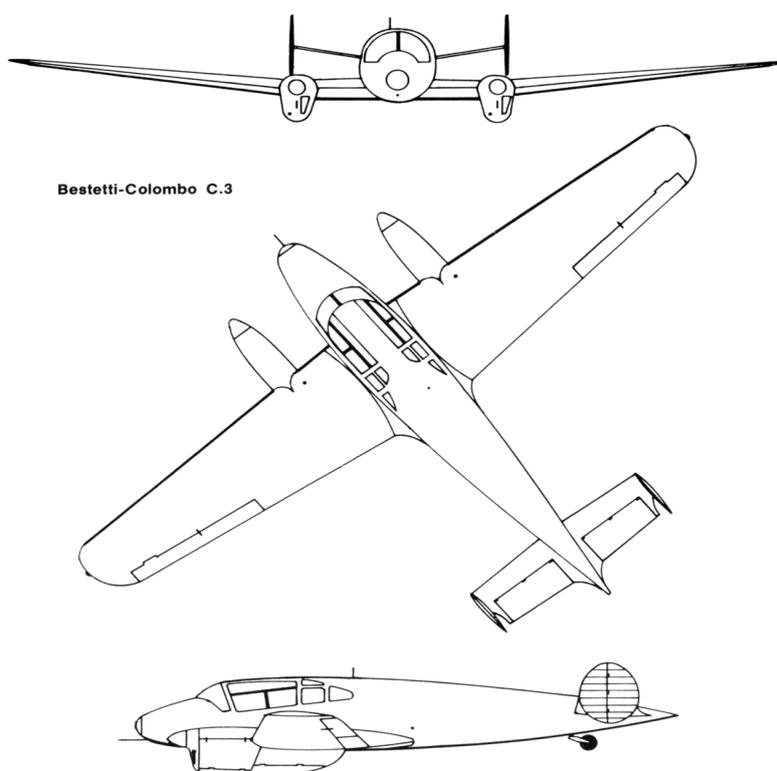


IL C.3 (da Achille Vigna)

Nel 1938, l'ing. Ambrogio Colombo aveva progettato il bimotore C.3, da collegamento e turismo, avente caratteristiche riconducibili ad un bando di concorso che venne emesso successivamente, nel 1939. Caratterizzato da motori dotati di compressore: soluzione inconsueta per una macchina quadriposto ma resa necessaria per le quote di volo per il previsto impiego di collegamento in Etiopia. Pressoché ignorato dalle grandi industrie, travagliato da un lungo iter burocratico e da continue modifiche alla specifica originale, detto concorso ebbe l'adesione di poche ditte minori, L'esiguità delle adesioni penalizzò inoltre il requisito importante della competitività a livello nazionale. Ma il progetto del C.3, redatto presso l'Ufficio Tecnico istituito a Milano da Colombo, era valido e bene impostato, perciò venne ugualmente autorizzata la costruzione del prototipo, affidata alla Bestetti, malgrado i quattro anni trascorsi dalla emissione del bando originale. Nel frattempo, il progettista era tragicamente deceduto nel collaudo del S.A.I.- Ambrosini SS.4 (8 marzo 1939), quindi la prosecuzione dei lavori venne affidata all'ing. Ermanno Bazzocchi.



Scopo della realizzazione era quello di ottenere un addestratore militare per gli equipaggi dei plurimotori, ma a costruzione già impostata si inserì anche un programma di elaborazione e di valutazione di nuovi comandi elettrici di concezione tedesca per la successiva adozione da parte della Regia Aeronautica. Un bombardamento sugli stabilimenti Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco impedì la fornitura dei propulsori A.R. 111 da 155 CV (versione degli A.R.110 con compressore) previsti nella definitiva fase progettuale. Anziché esemplari di serie, l'Alfa Romeo fornì provvisoriamente due prototipi utilizzati per le prove al banco, cosicché nel corso dell'estate 1943 il collaudatore Paolo Cisarò poté effettuare ad Arcore il primo volo, del quale emersero le ottime doti del velivolo, ma poco tempo dopo un grave incidente dovuto all'incendio in volo di un motore, già logorato dall'uso precedente, determinò l'esplosione dell'unico prototipo. Le cause del guasto furono ricondotte a una grave perdita d'olio e la rottura dei tubi di scarico. Dei quattro occupanti, tre riuscirono a lanciarsi mentre il disegnatore Ghiringhelli perse la vita avendo urtato violentemente contro i piani di coda dell'aereo in fiamme ed essendo rimasto ad essi impigliato col paracadute. Il C.3 era un monoplano ad ala bassa a sbalzo, bimotore, quadriposto, di struttura lignea, munito di

carrello retrattile con ruote principali a scomparsa entro le gondole motori mediante rotazione all'indietro dei relativi montanti, Aveva una superficie portante di 19,60 mq, una apertura alare di 12,50 m e una lunghezza di 8,40 m.



Figura 1: Il C.3 sul campo di aviazione della Bestetti ad Arcore, anno 1943

Con un peso al decollo di 1950 kg raggiungeva i 317km/h alla quota di 2900 m e una tangenza massima di 6400 m. Aveva un'autonomia di 1609 km, mentre il tempo di salita era di 10' a 3000 m. Nel dopoguerra la Macchi prese in considerazione l'eventualità di riproporre il C.3, con motori Cirrus Major III, ma fu invece rielaborato il progetto e sviluppato l'MB.320. Nel 1943, la Bestetti era stata inclusa nel programma di produzione in gran serie del S.A.I. 207, programma poi annullato in favore del S.A.I. 403 e troncato dagli eventi armistiziali mentre varie componenti erano in fase di lavorazione.