

1942 – Furbara Prove di attacco a portaerei

Alla fine del 1940 il Ten. Aldo Galimberti e il Ten. Riccardo Vaccari, che si trovavano in Africa Settentrionale nello stesso campo di El Adem (il primo con la 278a Sq. Aerosiluranti e il secondo con il 4° Stormo Caccia), si posero il problema dei siluri e della loro scarsa efficacia, specialmente contro navi di grosso tonnellaggio.

L'aumentata difesa dei convogli, sia per la contraerea a bordo delle navi, sia per i caccia intercettori in cielo, provocava inoltre sempre più elevate perdite in uomini e macchine, infatti l'avvicinamento alle navi da battaglia da parte degli S. 79 e la successiva rotta di scampo avvenivano per un buon tratto a quote e velocità molto basse e quindi molto pericolose.

Anche l'attacco con bombardieri a tuffo, tipo JU 87, presentava molti rischi e poca precisione perchè lo sgancio doveva essere eseguito ad una quota tale da consentire la traiettoria di richiamata dell'aereo ed inoltre, durante tale traiettoria, l'aereo avrebbe costituito un bersaglio molto vulnerabile.

Il Galimberti pensa ad un nuovo sistema di attacco da effettuarsi con aerei veloci che, partendo in picchiata da una quota ideale di 4000 - 5000 metri, si sarebbero rimessi in volo orizzontale a una quota di circa 200 metri per poi sganciare la bomba a una distanza non superiore ai 100 metri dalla fiancata della nave prescelta.

La bomba, appunto per l'alta velocità, avrebbe percorso una traiettoria poco meno che orizzontale, colpendo la nave sulla fiancata, perforandola e facendola scoppiare all'interno. In questo modo il danno sarebbe stato nettamente maggiore rispetto ai normali siluri che scoppiano al primo contatto.

Altri vantaggi sarebbero derivati dall'impiego su navi alla fonda che, protette da reti parasiluri o dai bassi fondali del porto, si ritenevano al sicuro da attacchi portati da aerosiluranti, e da un onere minore rispetto ai tradizionali siluri, per un minore numero di personale impiegato e per il costo inferiore degli ordigni.

Galimberti e Vaccari proposero l'idea al Ministero dell'Aeronautica, presentando il 22 giugno 1941 un promemoria a S.E. Bernasconi, che la fece sua sollevando però qualche dubbio sul tipo di velivolo da impiegare, perchè riteneva la struttura a guscio non adatta a sopportare carichi elevati e inoltre riteneva tale impiego molto rischioso.

I due piloti vennero trasferiti il 14 ottobre a **Furbara** per realizzare l'idea e per iniziarne anche le prove.

L'aereo da scegliere doveva essere assolutamente un caccia perchè potesse riprendere, appena sganciata la bomba, tutte le sue qualità di manovra e di difesa in caso di attacchi da parte della caccia avversaria, inoltre doveva essere molto robusto e bene armato.

Inizialmente tre velivoli, prelevati dai CB della 362a Sq. del 22° Gruppo, vennero approntati per l'attacco alle portaerei ideato dai Tenenti Rinaldo "Aldo" Galimberti e Riccardo Vaccari (da qui le iniziali GV), ma successivamente altri velivoli subirono le stesse modifiche anche se poi non trovarono impiego pratico.

Disponevano di un attacco ventrale rinforzato per poter trasportare la speciale bomba anti nave da 630 Kg.

La scelta cadde sui due migliori modelli che, in quel momento, poteva fornire l'industria nazionale: il Macchi C. 202 e il RE 2001 (Bernasconi avrebbe preferito il CR 42 della FIAT).

Il Macchi venne però subito scartato perchè il grosso radiatore, montato sotto la fusoliera, non permetteva l'installazione di una grossa bomba.



Reggiane 2001

Il Reggiane, invece, presentava un "ventre liscio" ed era quindi adattissimo allo scopo; inoltre si trattava di un velivolo molto robusto e molto maneggevole.

La Ditta venne incaricata di studiare l'attacco ventrale e, nel frattempo, furono iniziate le prove con uno JU 87 che aveva come obiettivo due lamiere affiancate dalle dimensioni di metri tre per quattro e dello spessore di 70

mm, montate perpendicolarmente al terreno su un traliccio di legno.

La prima prova venne effettuata il 21 novembre con una normale bomba da aereo di Kg 500 imposta dal Ministero, che però non si dimostrò sufficientemente robusta. Scartata quindi l'idea della bomba da aereo, Vaccari pensa di utilizzare un proietto della Marina da 381, con peso di Kg 882, che allora costituiva il massimo calibro impiegato e montato sulle navi da battaglia Vittorio Veneto, Littorio e Roma da 45.000 tonnellate.

L'idea venne in un primo momento scartata e solamente le insistenze del Vaccari portarono all'accettazione del progetto, che ebbe il via ufficiale alla fine di dicembre. Le esigenze però richiedevano che la bomba contenesse un quantitativo maggiore di esplosivo.

Si ricorse allora alla tornitura interna del proietto, in modo da mantenere durezza sull'ogiva, per non rischiare la spaccatura e avere uno spessore decrescente verso la culatta.

Il dispositivo di gancio era elettrico con pulsante sulla cloche e meccanico come riserva.

Assieme al velivolo (MM 7226), che servirà per effettuare le prove di messa a punto, giungerà a **Furbara** anche un meccanico delle Reggiane per curarne l'assistenza.

Il collaudo viene effettuato sia da Robone che da Vaccari.

Il velivolo si comporta meravigliosamente, dimostrando ottime dati di decollo e maneggevolezza con la bomba attaccata sotto il ventre.

Ognuno dei due piloti effettua un lancio di prova.

La bomba, la 630 P.D. (perforante - dirompente) aveva un peso Kg di 630. Dopo i risultati conseguiti, alla fine di marzo, fu ottenuta finalmente l'assegnazione di altri due velivoli per formare una prima sezione.

I piloti designati saranno, oltre a Vaccari e Robone, anche il Ten. Giulio Reiner. Proseguivano intanto le prove che avevano messo a nudo un altro problema: quello degli impennaggi.

La bomba, dotata di comuni impennaggi, come quelle in dotazione ai velivoli da bombardamento, risultava molto instabile e non percorreva la linea ideale voluta dal lanciatore.

Gli impennaggi, infatti, erano anche poco aerodinamici e compromettevano la spinta di perforazione al momento dell'impatto.

Presso il Centro Studi di Guidonia si provvide a realizzare un nuovo tipo di impennaggi che diede subito i risultati desiderati.

Venne allora chiesto alla Marina una nave, per poter effettuare prove di affondamento della bomba, onde determinare il ritardo che doveva essere dato al detonatore.



Per interessamento del Ten. Guglielminetti a meta gennaio arriva a **Furbara** la prima bomba, che viene denominata 630 P.D., con la quale Vaccari effettua diversi lanci.

Giungono intanto a **Furbara** Mussolini, Goering, Cavallero, Fougier, Bernasconi, Guglielminetti ed altri per assistere ad una prova.



Vaccari parte col suo JU 87 (i RE 2001 GV non erano ancora pronti) ed effettua un lancio perfetto centrando in pieno la lamiera posta come bersaglio.

Non appena rientrato dall'atterraggio, Goering gli dichiara che, pur giudicando l'impiego molto interessante, ritiene però che sia molto pericoloso. Inoltre si rallegra vivamente col Vaccari, che non solo aveva colpito con assoluta precisione il bersaglio ma, approfittando della grande velocità acquisita dal velivolo dopo lo sgancio, aveva effettuato due tonneau verticali e tutta una serie di acrobazie che il capo dell'aviazione tedesca riteneva non fossero attuabili con un velivolo come lo Stuka.

Purtroppo nella primavera del 1942, durante un volo di allenamento acrobatico su un CR 42, il Ten. Galimberti non si rimetteva da una vite e precipitava in mare a poche decine di metri dalla spiaggia adiacente all'aeroporto di **Furbara**.

Il mare restituì il corpo solamente un mese dopo.

Vaccari, Robone e Petrucco decisero di continuare l'opera del Galimberti e fu forse in quel momento che nacque in loro la determinazione di riuscire nell'impresa a tutti i costi per dedicarla al grande amico scomparso.



Furbara agosto 1942 : Vaccari, Robone, Petrucco