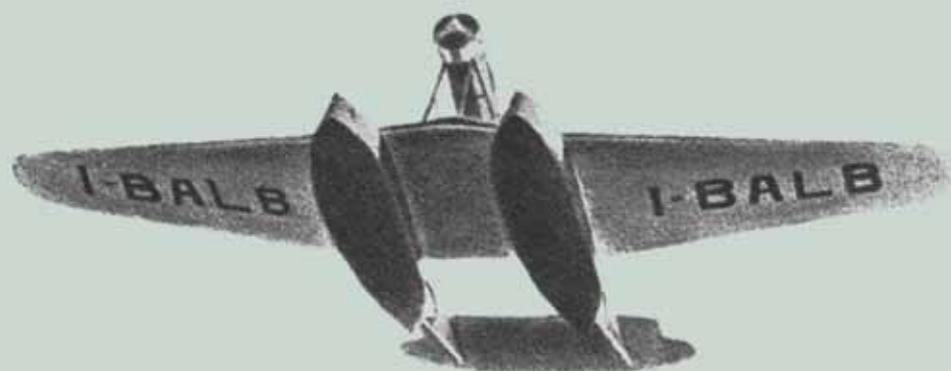


SAVOIA MARCHETTI

HISTORICAL GROUP



S55X

LA STORIA \ LA RICOSTRUZIONE

Italo Balbo 06\06\1896 \ 120 anni \ Online Web 06\06\2016

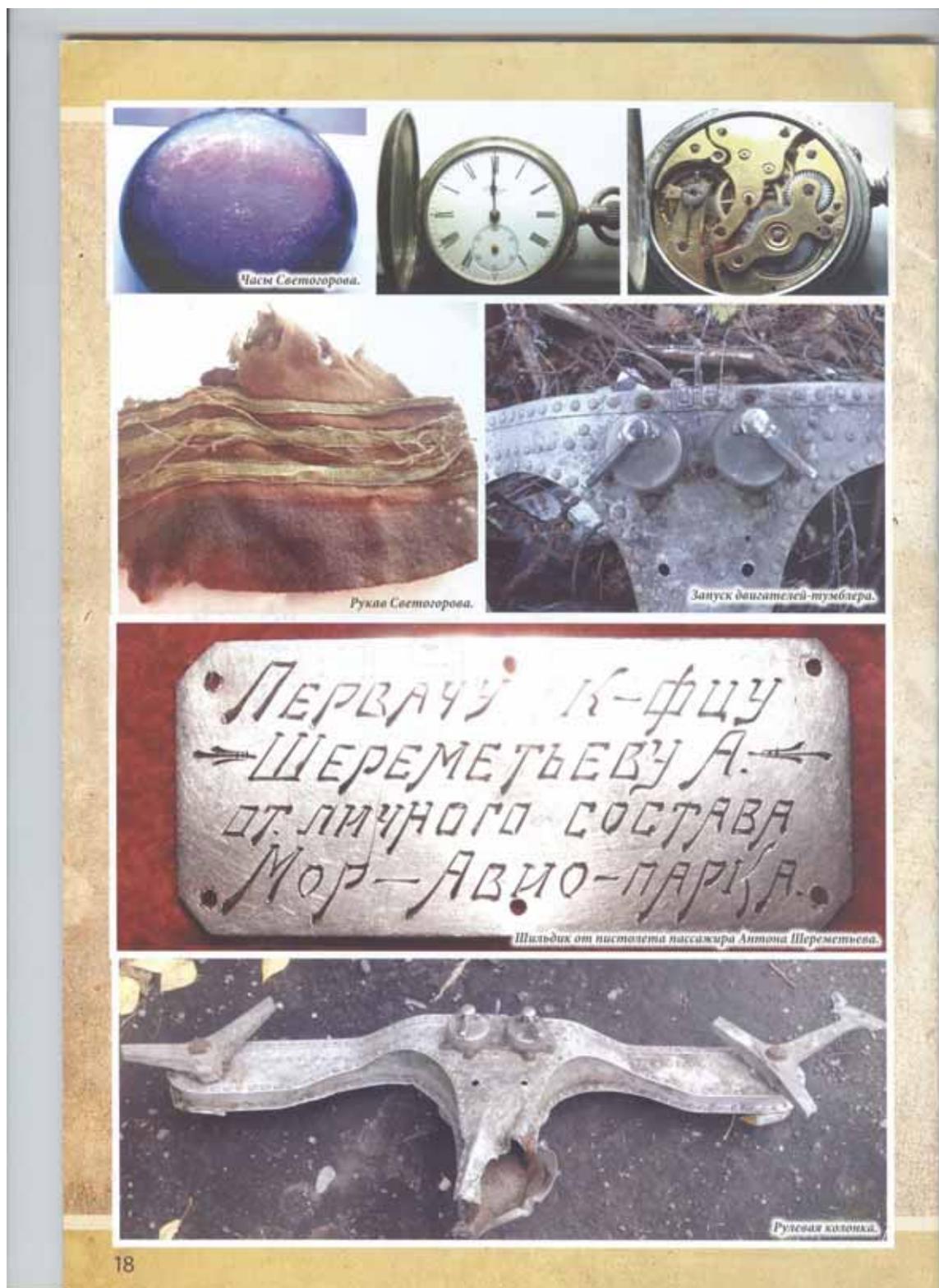
26 SETTEMBRE 2015

www.savoiamarchetti.it

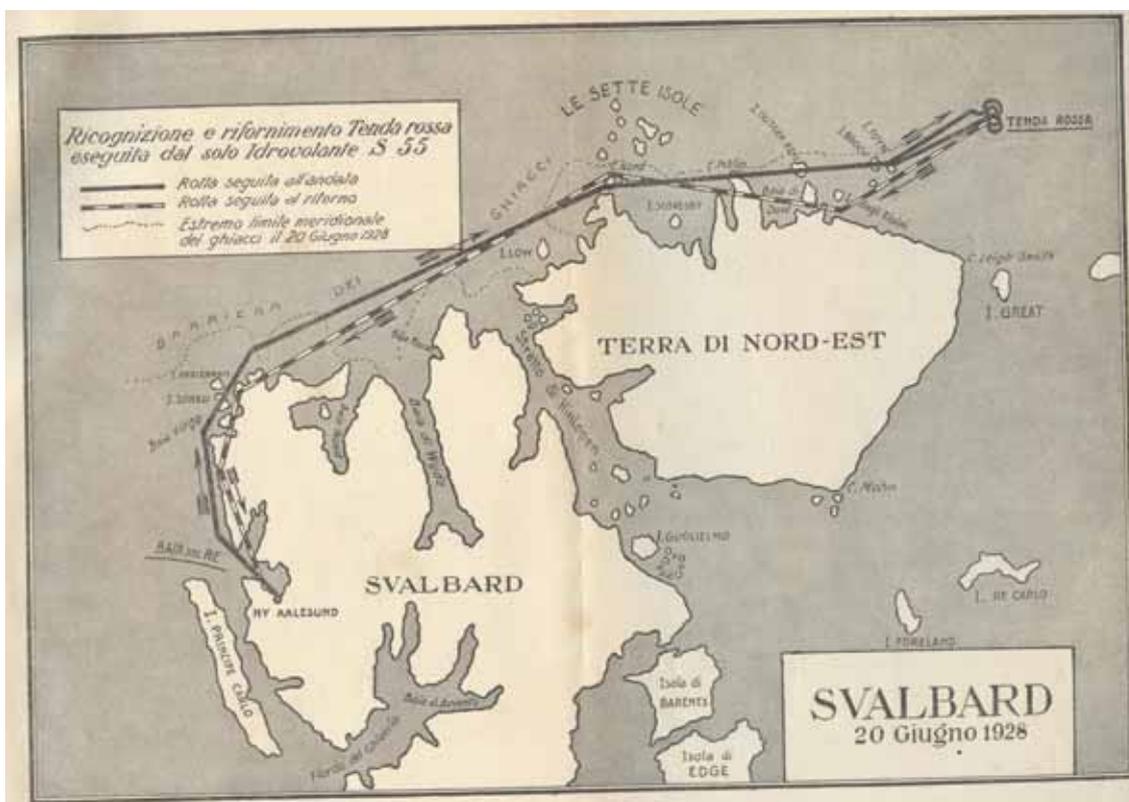
#ALWAYSBOOK

ONLINE READ \ READ \ DOWNLOAD \ PRINT

Incidente in Russia 1935



“La tenda rossa” Il Salvataggio del Dirigibile Italia del capitano Maddalena con S55X



100 anni puntata 03/09 #SavoiaMarchettiS55X



SF 260: la trasvolata atlantica commemorativa del 1983.

necessario. Preferì l'attività di manutenzione dei C-47, C-45, C-123 e di alcuni S.79 e SM 82, cui seguì nel tempo quella relativa ai C-119. Anche la Macchi non si dichiarò interessata.

L'Agusta invece accettò la sfida che si rivelò la carta vincente.

La SIAI ebbe anni difficili tanto che nel '51 gli azionisti affidarono la sorte della società al liquidatore Dr. Mario Proto. Il Ministero del Lavoro intervenne per garantire l'assunzione di 1750 dipendenti. Ne aveva avuti più di tremila. Fortunatamente la SIAI acquisì dei contratti di manutenzione per i velivoli delle forze aeree americane in Europa assicurando il lavoro ai dipendenti.

Sarà un piccolo anfibio, l'FN 333 Riviera, a dare la speranza di produrre centinaia di esemplari per USA e Canada dove era presente una gran quantità di laghi. Il velivolo, quadriposto con comandi affiancati, era nato nel 1952 e fece i voli di valutazione con Mario Stoppani ai comandi nel '55.

Di configurazione bistrave aveva dei galleggianti alari che retraevano alle estremità come il PBV Catalina. La costruzione in serie richiedeva macchine e organizzazione di una grande industria per cui la Nardi cedette la licenza di costruzione prima alla FIAT e poi alla SIAI. Frattanto, nel '54 era stato assunto alla Nardi l'ing. Alessandro Brena che collaborò alla messa a punto dell'FN 333. Brena seguì il suo sviluppo inserendosi nell'Ufficio Tecnico SIAI. Nel '63 il velivolo, totalmente metallico

con motore Continental, ottenne la certificazione della Federal Aviation Agency. Seguirono delle vendite in America, ma non nelle quantità sperate.

L'FN 333, col collaudatore Alesini ai comandi, stabilì dei record di velocità e quota.

Nel '65 la SIAI si rivolse finalmente agli elicotteri: in quell'anno si ebbe il primo volo dell'SH 4 realizzato collaborando con la Silvercraft e poi l'SV 20. Era stato formato uno staff specialistico capeggiato dall'ing. Emilio Bianchi.

Si arrivò alla progettazione di un nuovo elicottero ma, nel '69, si optò per una serie di elicotteri di origine americana (Chinook, Pelican e Bell). Nel frattempo l'Agusta aveva acquisito la SIAI Marchetti. L'ing. Alessandro Marchetti scomparve nel dicembre del '66. Lasciò una sessantina di brevetti e il ricordo di tanti velivoli che avevano servito l'Italia in pace e in guerra.

Nel '66 la SIAI tornò al carrello fisso a ruote carenate. Sforzò l'S.205 con motore Lycoming da 200 Hp e poi l'S.208 con motore più po-

tente. L'Aeronautica Militare acquistò quattro S.205 e venticinque S.208 cui seguirono altri sedici. Anche la Tanzania passò un ordinativo quale addestratore base. Brena progettò anche un bimotore a carrello retrattile, derivato dal 208, che però non entrò in produzione.

Nel '69 iniziò l'operazione conversione del Cessna L-19. Apparve l'S.M.1019. Venne ridisegnato il raccordo derivafusoliera per aumentare la stabilità variando la posizione del Centro di Spinta Laterale e poi il velivolo ebbe una deriva completamente nuova maggiorata. Aveva notevoli capacità di decollo e atterraggio corti ed entrò in servizio nel '75 nell'aviazione leggera dell'esercito. L'ufficio tecnico SIAI si dedicò poi ai velivoli da turismo. Dalla collaborazione con la svizzera F.A.A. nacque l'S.202 "Bravo" negli anni '70.

Ma un progetto dell'ing. Stelio Frati dette finalmente alla SIAI un buon successo commerciale. Si trattava dell'SF 260, nato come "Falco F 8" che diventò l'addestratore basilico italiano più venduto dopo la guerra.

Lo si vide in Libia, Filippine e in Zambia. Vennero realizzate due versioni, una con motore a pistoni e l'altra con turboelica. Nel 2012 venne festeggiato il 900° esemplare prodotto. Oltre l'Aeronautica Militare Italiana anche l'Alitalia lo impiegò per formare i propri piloti. E' del 1983 la trasvolata atlantica degli SF 260C che commemora l'impresa di Balbo con gli S.55X. Nello stabilimento di Vergiate negli anni '80 e '90 vennero assemblati gli elicotteri Agusta ma venne anche realizzato il bimotore "Canguro" SF-600 a carrello fisso, un trasportatore adatto a piste approssimative e caratterizzato da decolli ed atterraggi corti.

Intorno al 1975 Brena si dedicò al progetto di un addestratore a reazione, l'S 211, il primo jet della ditta di Sesto Calende che fece il primo volo nel 1981. Singapore, Haiti e le Filippine adottarono questo addestratore. Negli anni '90 però un piano di riassetto e centralizzazione nella realizzazione degli addestratori comportò l'incorporazione della SIAI da parte dell'Aermacchi (ora Alenia). Nel '97 sparì praticamente il nome SIAI e finì così la storia di un'azienda che aveva al suo attivo un centinaio di progetti originali di cui più di sessanta videro delle produzioni in serie. La storia della SIAI si sviluppò ancora a partire da quel 1997 in cui l'Aermacchi poté fondere le sue esperienze con quelle della SIAI. Si riparla attualmente dell'M345 (evoluzione del 211) per le Freccie Tricolori. Vedremo cosa ci riserverà il futuro. →



100 anni puntata 03/08 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



mm fisse in caccia oltre ad una brandeggiabile posteriore. Nacque destinato all'esportazione, ma lo scoppio della guerra fece modificare il progetto. Le mitragliatrici divennero quattro in caccia e altre due sulle ali. Inizialmente doveva montare i motori Daimler Benz DB 601, poi fu equipaggiato con i più potenti DB 605 da 1475 Hp. Con altre piccole modifiche l'apparecchio divenne così simile all'S.M.91 che non si giustificò la prosecuzione dei lavori. In sostanza divenne il secondo prototipo dell'S.M.91. Marchetti disegnò l' S.M.91, che poteva caricare quattro bombe da 100 kg o una da 500 kg nella zona centrale sotto l'ala. I motori erano due Daimler Benz DB 605A e l'armamento prevedeva tre cannoncini calibro 20 mm a prua della gondola centrale e due alle radici delle semiali. Di costruzione metallica ne venne realizzato solo un

esemplare che venne verniciato coi colori tedeschi. Lo sviluppo dell'S.M.91 fu l' S.M. 92 con ridotta resistenza aerodinamica dato che sparò la gondola centrale e l'equipaggio fu portato nella fusoliera di sinistra mentre quella di destra ricevette i serbatoi di carburante per compensazione di carico. L' S.M.92 volò nel '43. Due cannoncini erano piazzati al centro dell'ala ed un terzo sparava attraverso l'ogiva di destra. Il velivolo era previsto avesse una velocità massima di oltre 600 km/h. Praticamente entrò nella Luftwaffe, ma non ebbe alcuno sviluppo. Fu ancora il motore Daimler Benz DB 605 da 1475 Hp a doppiare un altro strano velivolo monomotore disegnato come bombardiere e aerosilurante in picchiata, l' S.M.93, l'unico con l'abitacolo che accoglieva il pilota in posizione prona

'43 e poi venne abbandonato. Nel 1947 apparve un velivolo da trasporto civile tipo executive, il monomotore S.M. 101 a sei posti. Il primo volo venne effettuato alla fine di quell'anno ma era già apparso chiaro che non avrebbe avuto mercato. Si preferì pertanto rivolgersi alla versione bimotore S.M. 102 da otto passeggeri più pilota e copilota. Il bimotore era rivolto all'esportazione nel medio ed estremo oriente, adatto a campi di limitate dimensioni, ma senza successo. Vennero installati due motori Ranger da 500 Hp. Venne fatta una versione per l'Aeronautica Militare, molto spartana, da utilizzare come trasporto con motori meno



ad evitare la "visione nera" in richiamata. Poteva portare una bomba da 800 kg sotto la fusoliera e quattro da 100 kg sotto ogni semiala. Disponeva di un cannone calibro 20 mm e tre mitragliatrici da 12,7 mm. Il radiotelegrafista seduto in tandem manovrava una mitragliatrice dorsale. Fu testato e si rivelò veloce e manovriero, ma una tortura per il pilota. Altre prove furono fatte dalla Luftwaffe nel

potenti. Il primo volo avvenne nel 1950 e seguì una commessa di una modesta serie. Lo sbocco commerciale più importante alla fine degli anni '40 era il mondo dell'elicottero. Nel '50 il Consiglio d'amministrazione della SIAI, guidato dall'ing. Marchetti, fu sul punto di acquisire la licenza di costruzione degli elicotteri Bell, ma forse si lasciò spaventare dal notevole impegno finanziario



78



modellismo 138

100 anni puntata 03/07 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



S.202 "Bravo"



S.205

non entrò mai in produzione. Già nel '39 venne iniziato un progetto di quadrimotore per diciotto passeggeri. Fu chiamato S.M.76 e poi S.M.95, un bell'apparecchio di disegno aerodinamico che però continuava la tradizione SIAI della costruzione in legno. La fusoliera aveva delle zone ricoperte in tela, altre in lamiera d'alluminio e altre ancora in legno compensato. Non era prevista la pressurizzazione in cabina. Il suo primo volo è del '43. L'Italia lo impiegò sulla tratta Italia-Norvegia e la LATI Italia-Sud America. Fu acquistato anche dall'Egitto e dal Libano. In totale ne vennero prodotti una ventina, l'ultimo nel '49 ma soltanto i primi ebbero destinazione militare. Nel '54 volava ancora un esemplare civile. L'S.M.85 fu un velivolo da bombardamento tattico che s'ispirava alle teorie del col. Amedeo Mecozzi basate sugli

attacchi a volo radente effettuati da "apparecchi da assalto". I più noti furono il Caproni A.P.1 e il Breda 65. Marchetti progettò l'S.M.85 nel '36 e propose la soluzione monoposto bimotore dotandola di un abitacolo con ampia visione verso l'avanti e verso il basso per una più semplice determinazione dei bersagli. Il primo volo è datato 1938. Oltre trenta apparecchi di questo tipo equipaggiarono il 96° Gruppo di Pantelleria nel '39-40 destinati per il "volo a tuffo", ma pare rivelassero una certa tendenza ad entrare in vite. Chiaramente surclassati dagli "Stukas", anche noi ci rivolgemmo agli Junkers Ju.87B e gli S.M.85 vennero rottamati. L'S.M.86 fu l'edizione aerodinamicamente riveduta e corretta dell'S.M.85. Il suo primo volo è del 1940, ma non superò lo stadio di prototipo e venne abbandonato.

Uno sviluppo a due motori dell'S.M.84 può essere considerato l'S.M.89, ancora un velivolo da assalto progettato nel '41. Era potentemente armato con due cannoni calibro 37 o 54 mm e due (alcune fonti dicono tre) mitragliatrici da 12,7 mm a prua mentre altre due erano posizionate in posizione dorsale e ventrale. I motori stellari Piaggio da 1350 Hp avrebbero avuto anche dei possibili sostituti nei Piaggio stellari da 1500 Hp. Le varie prove e valutazioni vennero bloccate dall'armistizio. L'S.M.90 fu ancora un trimotore da trasporto progettato nel '41. Si presentava come un

S.M.75 più lungo che avrebbe potuto soddisfare sia le esigenze civili che quelle militari. La situazione bellica non consentì la prosecuzione delle prove di valutazione e l'unico esemplare esistente finì probabilmente in Germania senza lasciare traccia. A guerra finita si pensò di riprendere il progetto, ma i vari surplus militari degli Alleati si rivelarono più economici e l'idea venne abbandonata. Nell'ambito dei velivoli che vennero chiamati "diavoli a due code", (ricordiamo il famoso Lockheed P.38 Lightning) anche l'Italia tentò questa strada. Marchetti progettò due velivoli



L'S.208 e la linea di produzione a Vergiate.



modellismo IBB

con questa caratteristica che in qualche modo lo faceva tornare all'S.55, forse il suo progetto più famoso, all'S.64 e all'S.65 i più ambiziosi. Anche Caproni nel '41 propugnò le due travi di fusoliera col suo "Corsaro" Ca.380 che però non volò mai. L'S.M.88 fu il primo bifusoliera di Marchetti realizzato nel 1939 simile come configurazione al P.38, con la gondola centrale dotata dell'abitacolo per pilota e bombardiere in tandem. Era un bombardiere leggero triposto che poteva trasportare sei bombe da 100 kg e aveva un armamento di due mitragliatrici calibro 12,7

100 anni puntata 03/06 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti

classica SIAI: ala e impennaggi in legno e fusoliera in tubi d'acciaio ricoperta in tela. L'armamento era costituito da una torretta dorsale con una mitragliatrice calibro 12,7 mm, tre armi da 7,7 (una frontale e due laterali) e una torretta semiretrattile inferiore utilizzata anche per il puntamento. Poteva caricare 4000 kg di bombe. Questo velivolo

conclusa i superstiti entrarono a far parte prima dello Stormo Notturmo e poi del 36° Stormo Trasporti. I motori vennero sostituiti con i Pratt & Whitney. In totale erano stati costruiti più di 870 esemplari dell'S.M.82. Nel '48 ne erano in esercizio una trentina. Ancora uno sviluppo dell'S.79 fu l' S.M.84, nato come silurante e bombardiere, di linea

SM 95



SM 95



esemplari, svolse il suo compito anche se rivelò certe inferiorità rispetto all'S.79 che rimase il preferito dei siluranti soprattutto per le sue doti di manovrabilità a siluro lanciato. I tre motori a 14 cilindri Piaggio da 1000 Hp dettero delle velocità poco superiori all'S.79. Dall'autunno del '42 l' S.M.84 fu più usato come bombardiere. Il vano bombe consentiva di caricarle col loro asse parallelo all'asse di trazione e quindi favoriva il lancio lungo la traiettoria desiderata. Un S.M.84 servì l'Aeronautica Militare sino al '46.

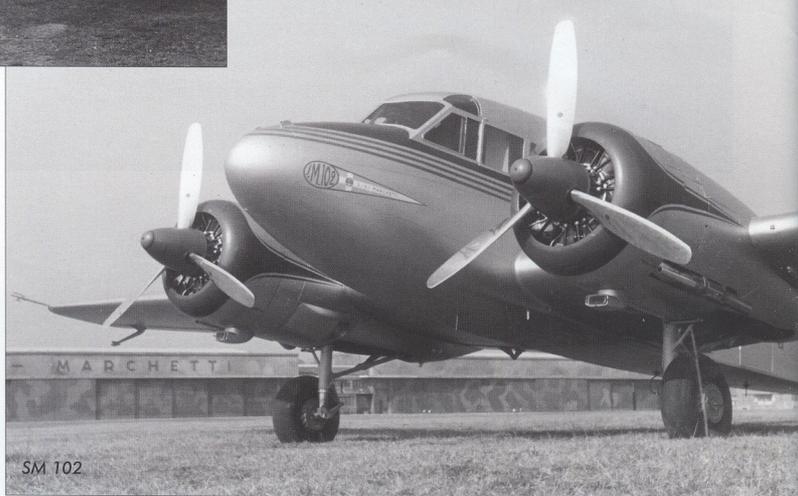
Per la verità un velivolo bimotore, di linea molto simile al Douglas DC 3, fu chiamato anche lui "S.M.84". Fu un classico apparecchio da trasporto per diciotto passeggeri. Venne realizzato un prototipo che era uno sviluppo dell'S.M.73, ma

SM 101



aerodinamica e armamento rivisitati. Furono installate dodici mitragliatrici calibro 12,7 mm. L'impennaggio verticale divenne bideriva per lasciare maggior campo di difesa alla torretta dorsale. Il primo volo è del 1938 e, prodotto in oltre trecento

si fece praticamente tutte le zone di guerra trasportando uomini e mezzi, ricambi e viveri. Come bombardiere fu spesso preda dei caccia avversari non essendo difeso adeguatamente dai nostri intercettori che erano pochi, con raggi d'azione ridotti e non certo per inefficienza o mancanza di coraggio della nostra caccia. L'S.M.82 venne usato dall'Aviazione Italiana e anche dalla Luftwaffe che ne ricevette duecento prima dell'armistizio e poi continuò a utilizzare la produzione SIAI che era ovviamente in zona occupata. A guerra



SM 102

100 anni puntata 03/05 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti

L'ALA LITTORIA servì alcune tratte europee e poi quelle classiche dell' "Impero": Roma-Bengasi - Uadi Halfa- Addis Abeba. La stessa Compagnia acquistò altri diciotto S.M.75 nel '38. L' "I-LAVO" (n/c 32039) fu dotato d'impianto antighiaccio sui bordi d'entrata alari e caudali. La LATI - Linee Aeree Transcontinentali Italiane ebbe in dotazione il suo sviluppo "S.M.76" con cabina passeggeri maggiorata in lunghezza e larghezza, serbatoi carburante più capaci, motori Pratt & Whitney, alette Handley Page come l'S.82. Era prevista un'estensione d'ordine di altre cinque macchine per i voli su Rio de Janeiro ma non ebbe seguito. L'unico S.M.76 I-ASSE ricevette poi gli Alfa Romeo e subì la variazione della marca (I-LUEN e poi I-CILE). Alla LATI vennero poi consegnati degli S.M.75 con serbatoi maggiorati. Due vennero requisiti in Brasile nel '42 quando questa nazione seguì



gli S.M. 75 furono militarizzati. Vennero impiegati soprattutto per i collegamenti con l'Etiopia e continuarono fino all'ultimo con Gondar (inverno 1941) sorvolando anche territori nemici. La Regia Aeronautica acquistò venti S.M. 75, senza però le alette ipersostentatrici sul bordo d'attacco e con la deriva alta e diritta. Una commessa di trenta venne assegnata alla Savoia Marchetti Aeronautica

Marchigiana. Ne furono consegnati circa la metà nel '43. Dopo l'8 settembre molti furono catturati dalle forze tedesche che li utilizzarono apprezzandoli senza riserve. Quattro vennero impiegati dalle forze cobelligeranti e l'ultimo durò sino al 1949. Una versione potenziata dell'S.M.75 fu l' S.M.82, uno dei migliori aerei da trasporto e bombardamento, se non il

migliore, che ebbe la nostra Aeronautica nella Seconda Guerra. Fu equipaggiato con dei motori radiali Alfa Romeo da 950 Hp e volò per la prima volta nel '38. Nel '39 conquistò due primati: distanza in circuito chiuso e velocità. La sua carriera fu molto lunga, dal '39 al '60. La capace fusoliera era in realtà separata da un pavimento che poteva essere smontato adattando quindi il velivolo ai carichi che doveva trasportare. Venne usato per lo spostamento sino a ventotto paracadutisti nelle zone di guerra con tutto il loro equipaggiamento e armamento. L'equipaggio era costituito da 4-5 persone. Il suo nomignolo "Marsupiale" deriva dal fatto che vennero trasportati in A.O.I. nella sua ampia fusoliera una cinquantina di caccia C.R.42 con le sole ali e impennaggi smontati ed anche dei carri armati mediante un particolare allestimento. La costruzione era quella



in guerra gli USA. Tre S.M.75 ebbero la deriva modificata, simile all'S.M.82, più alta e diritta. Vennero marcati I-MANU (la moglie di Balbo), I-AMED (Amedeo d'Acosta) e I-BADO (Badoglio). Il primo divenne I-NEGH dopo la morte del Governatore della Libia, il secondo venne distrutto ad Addis Abeba durante un bombardamento e il terzo divenne I-TELO con base a Centocelle poi dato alla 601ª Squadriglia. Durante il periodo bellico tutti



100 anni puntata 03/04 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



successo e così si arrivò ad annoverare duecento aeroplani in linea. Centinaia furono le missioni contro i convogli nel Mediterraneo. Nel '43 venne portato un attacco persino nella rada di Gibilterra. Gli aeroplani continuarono l'attività bellica nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, spesso con apparecchi di recupero ottenuti montando pezzi vari provenienti anche da velivoli incidentati. A guerra finita furono gli S.79 a fare il servizio dei Corrieri Aerei Militari. Il Libano acquistò quattro esemplari in ordine di volo e vent'anni dopo ne ritornò uno all'Italia perché potesse esporlo al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle. Riverniciato, porta l'insegna dei "soliti quattro gatti". Al Museo Volandia un diorama in scala 1:1 mostra un S.79 caduto e bruciato nel deserto. La versione civile dell'S.79

fu in realtà l'S.M.83 che vide la luce nel 1937 destinata a trasporto passeggeri, merci e posta. La SABENA ne acquistò tre nel '38 per i collegamenti fra Bruxelles e il Congo Belga. Seguì la rumena LARES e la nostra LATI che organizzò una tratta molto lunga: Roma-Lisbona-Villa Cisneros-Capo Verde-Recife-Rio de Janeiro. Oltre 130 voli coll'S.M.83 furono effettuati fino al '41 quando



venne sospeso il collegamento. Dopo l'inizio della guerra gli S.M.83 andarono alla 615^a Squadriglia, poi però ripresero i voli per il Sud America e quindi anche l'attività della ALL, LATI e ALA LITTORIA. Dopo l'8 settembre i tedeschi confiscarono tre dei dodici esistenti a quella data. Pare che uno volò per le Forze Cobelligeranti mentre gli altri vennero rottamati. Ne erano

stati costruiti oltre venti. La costruzione non si differenziava rispetto a quella classica dell'S.79. I motori erano tre Alfa Romeo da 750 Hp. L'S.M. 75 del '37 segnò l'uso della lettera "M". Ormai il nome di Marchetti era consolidato nella ragione sociale aziendale. Nel novembre del '37 Passaleva fece il primo volo (I-TACO n/c 32001) ma erano già in fase di costruzione sei esemplari. La realizzazione si basava ancora sull'ala ben collaudata a tre longheroni, centine e ricopertura in legno. Fu dotata di generosi flaps d'intradosso e alettoni a doppio effetto con contrappesi per compensarsi staticamente. L'ala era in sostanza quella dell'S.74 e manteneva il tunnel centrale d'ispezione ai motori anche in volo. La fusoliera e le gondole motori erano in tubi d'acciaio saldati. Il carrello retraeva nelle gondole, ma non completamente, lasciando scoperta una parte delle ruote. Posti di pilotaggio a doppio comando seguiti dall'abitacolo del radiotelegrafista e del motorista. In fusoliera potevano essere montate 24-30 poltroncine. C'era anche il WC e un banco bar. I tubi di scarico dei motori erano anteriori per un migliore raccordo delle carenature Naca. L'ALA LITTORIA acquistò dodici apparecchi e cinque l'ungherese MALERT. La tratta cui furono destinati questi ultimi era la Budapest-Venezia-Roma (saranno militarizzati fra il '39 e il '40 dotandoli di mitragliatrici dorsali e attrezzandoli per il trasporto di paracadutisti, ed infine radiati nel '41).



100 anni puntata 03/03 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti

rono la situazione in Africa Orientale e festeggiarono le medie raggiunte (350 km/h). In seguito Biseo e Castellani, sempre coll' I-MAGO equipaggiato con dei motori Alfa Romeo più potenti, arrivarono a oltre 380 km/h sul percorso di 200 km con 2000 kg di carico. Dopo un ulteriore viaggio d'ispezione del Gen. Valle in Etiopia, l'Aeronautica Militare nel '36 chiese un rifacimento della macchina con destinazione bombardamento chiedendo anche una soluzione bimotore. Valle impose più o meno la sua scelta e la SIAI ebbe un ordinativo di 24 apparecchi che furono realizzati in sei mesi. Grazie agli scarsi risultati del Ca.135 e del Piaggio P.32, l'S.79 fu la macchina prescelta per equipaggiare undici stormi. Per non compromettere la disponibilità lavorativa necessaria, anche la Macchi, l'AUSA (Aeronautica Umbra) e la Reggiane lo costruirono su licenza. Si arrivò a un totale di oltre 1200 apparecchi. Il vano bombe era



piuttosto stretto e dovevano essere stivate verticalmente, fatto che non facilitava la loro traiettoria dato che, una volta sganciate, venivano investite lateralmente dal vento relativo che non facilitava la traiettoria. La postazione del puntatore era dietro al vano bombe. La difesa era costituita da una mitragliatrice calibro 12,7 mm fissa in caccia sopra l'abitacolo piloti nella "gobba" e da una bran-

deggiabile sul dorso, due da 7,7 mm sulle fiancate e un'altra dietro al vano di puntamento. Nel '36 la SIAI realizzò una versione bimotore con piloti in tandem e una zona puntamento sull'estrema prua. Venne inviato in Argentina (I-AYRE) insieme a dei Ro.37 come promozione all'ammodernamento delle loro Forze Aeree, ma l'ordine andò al meno caro Martin 139 W. L'S.79 bimotore

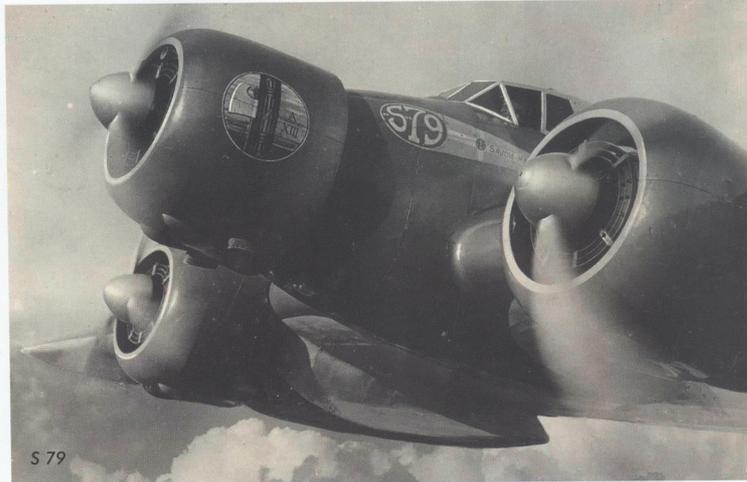
venne invece acquistato dalla Romania dove venne anche costruito su licenza e dall'Iraq che si limitò ad ordinarne cinque. Nel '37 l'S.79 venne considerato il più veloce bombardiere al mondo e in quell'anno diciannove primati mondiali caddero grazie alle prestazioni dell'S.79 che, con varie situazioni di carico, arrivò ad una velocità massima superiore a 472 km/h. La più nota fu la corsa Istres-Damasco-Parigi che vide la partecipazione di cinque S.79 preparati per l'evento (S.79 "C" come "Cassa"), senza il vano puntamento inferiore e la gobba superiore che però venne conservata su un sesto apparecchio. Vennero contrassegnati come I-5, I-6, I-7, I-11, I-12, I-13. Sui fianchi della fusoliera vennero dipinti quelli che dovevano mostrare a tutti: "I sorci verdi". La vittoria fu eclatante dato che, "dietro", e solo al quarto posto, si piazzò il concorrente De Havilland Comet che aveva vinto la Londra-Melbourne tre anni prima. Nel '38 tre "Sorci verdi" (I-BISE, I-BRUN, I-MONI) con una trasvolata Roma-Rio de Janeiro tracciarono la rotta per una tratta regolare della nuova "Linee Aeree Transcontinentali Italiane". Vennero poi usati gli S.75, gli S.79 e gli S.82 su quel percorso e gli S.79 servirono in Brasile sino al '44. L'S.79 partecipò alla Guerra di Spagna dove si dimostrò più veloce dei caccia e nel '40 iniziò l'attività di siluramento. Alcuni incrociatori pesanti vennero affondati, nel '41 e nel '42 continuò questa attività con



100 anni puntata 03/02 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti

Nel '37 la linea dei velivoli di Marchetti si avvale del carrello retrattile che dava garanzie di maggior velocità e quindi la possibilità di mettersi in concorrenza con i plurimotori stranieri. Il nome di Marchetti entrò a far parte della ragione sociale societaria: "Società Italiana Aeroplani Idrovolanti Savoia Marchetti S.A.". Iniziò così la nuova denominazione: S.M.75, S.M.76, S.M.77, S.M.82, S.M.83, S.M.84, S.M.85, S.M.90, S.M.92, S.M.93, S.M.95. Il primo velivolo con carrello e ruote a scomparsa prodotto dalla SIAI fu l'S.M.80 progettato e realizzato da Marchetti nel 1933. La sigla con la "M" fu dipinta sul muso della fusoliera. Si trattava di un monoplano monomotore ad elica trattiva che ricordava l'S.56, in cui il carrello retraeva ruotando, ma lasciava le ruote scoperte. L'S.M.80 aveva la cabina chiusa per il pilota e i due passeggeri. Notevole la gondola motore ben profilata, sopraelevata e montata su una capretta con montanti a "N". Il motore che carenava era un Colombo da 130 Hp eventualmente sostituito da un CNA da 150 Hp sempre a sei cilindri in linea. La retrazione del carrello avveniva per rotazione con le ruote parallele alla fusoliera che scomparivano in due gondole raccordate alla radice dell'ala. Vennero costruiti due prototipi che vennero immatricolati I-MORO (ed ebbe la matricola militare MM 251) e I-ARTU (MM 252). L'S.80 non vide il successo commerciale dell'S.56. L'I-MORO ebbe un grave incidente mortale nel '35 quando urtò un tronco



S 79

sommerso in acqua durante la fase di ammaraggio. Ci fu un ribaltamento e Edoardo Agnelli (il padre dell'Avv. Giovanni) istintivamente si alzò in piedi ricevendo sulla nuca la pala dell'elica ancora in moto che lo uccise all'istante. Si salvò il pilota Arturo Ferrarin, asso dell'aviazione e famoso detentore di tanti record e primati. A causa di questo incidente venne progettata una versione bimotore che si chiamò S.80 bis equipaggiata con due moto-

ri Pobjoy radiali a 7 cilindri da 86 Hp ciascuno che azionavano due eliche propulsive. Rispetto all'S.80 ebbe l'avanzamento della cabina di circa 60 cm. Anche questa versione non ebbe successo commerciale, ma venne usata dal giornalista Beonio Brocchieri in molti raid e circuiti sportivi. L'S.79 nacque prima che Marchetti fosse presente nella ragione sociale della società. E' sicuramente l'aeroplano più noto nella storia della nostra

Aeronautica; bombardiere, aerosilurante, velivolo da trasporto, velivolo da primati, velivolo passeggeri. Anche volendo, non avrebbe potuto essere utilizzato per la caccia! Fu battezzato "Sparviero", ma era meglio noto come il "Gobbo Maledetto" per la gobba di fusoliera della versione militare. La sua origine era la ricerca di un aereo civile veloce, quindi motori potenti, elevato carico alare e carrello retrattile. Venne costruito per la corsa Londra-Melbourne del '34 ma non poté parteciparvi. Il prototipo "I-MAGO" volò solo in ottobre a Cameri collaudato da Bacula. I motori erano dei Piaggio da 610 Hp. Aveva una lunga sfinestratura sui fianchi come l'S.71 e l'S.74. L'ala era in legno, la fusoliera in tubi d'acciaio. Il sistema di ipersostentazione era combinato, utilizzando i classici flaps con le alette Handley Page sul bordo d'attacco. Nel '35 fu dotato di motori Alfa Romeo da 660 Hp e nuove carenature NACA. Gli impennaggi erano realizzati con una struttura di tubi d'acciaio, rivestiti in tela. Lo stabilizzatore era controventato. Il carrello ritraeva ruotando all'indietro ed era a comando idraulico. Le eliche erano sempre SIAI a due posizioni di passo. I radiatori dell'olio erano nell'ala. Il Gen. Valle, il magg. Biseo e il cap. Castellani ispeziona-



S.M.80



S.M.80 Bis

2016\28\199\01 Italy editor www.savoiamarchetti.com editing #FrancoBugada #GiorgioApostolo #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/

100 anni puntata 03/01 #SavoiaMarchettiS55X



- Franco Bugada -

100 ANNI di SIAI MARCHETTI

3^o parte: I velivoli terrestri SIAI
a carrello retrattile e le ultime produzioni



In tre puntate: la storia di una delle principali aziende
aeronautiche italiane che sin dai suoi inizi ha segnato
in modo indelebile la storia mondiale del volo.

©2011 la foto dell'immagine a pagina 100 è di Franco Bugada
prodotto e distribuito da Giorgio Apostolo
che ringrazia per il contributo di Franco Bugada

100 anni puntata 02/09 #SavoiaMarchettiS55X

tori Piaggio e dieci con motori americani. Ebbe eliche a passo variabile a terra. Era all'epoca il più veloce trimotore di linea al mondo e venne ampiamente usato in colonia collegando Bengasi sino a Dire Dawa. La "Avio Linee Italiane" ne ordinò sei equipaggiati coi motori Alfa Romeo che utilizzò sulle tratte Roma-Milano e poi Parigi, Francoforte e Amsterdam. Seguirono altri ordini a confermare la bontà del prodotto mentre anche Mussolini ne volle uno per i suoi spostamenti. Anche la Cecoslovacchia acquistò gli S.73 nel '37. Allo scoppio della guerra vennero tutti militarizzati e servirono quali velivoli da trasporto nelle isole dell'Egeo, in Albania, in Russia, poi nell'Aeronautica Cobelligerante e anche in quella dell'RSI. Il velivolo concepito da Marchetti di grande robustezza e facile manutenzione per la intercambiabilità delle parti scomparve alla fine delle vicende belliche. Nel 1934 la SIAI annunciò la realizzazione di un quadrimotore passeggeri per la SAM, l'S.74. La costruzione non si discostava dagli altri tipici velivoli SIAI da trasporto e, pur essendo un quadrimotore, il motorista, grazie allo spessore dell'ala, disponeva del famoso corridoio interno che gli dava l'accesso ai motori che furono dei Piaggio da 700 Hp. I seggiolini in cabina potevano variare da 20 a 27 mentre l'abitacolo piloti aveva due posti affiancati molto a prua con ottima visibilità seguiti dalle postazioni del radiotelegrafista e del motorista.

I passeggeri godevano di una lunga sfinestratura continua sui fianchi della fusoliera, di WC e bar. Vennero installati quattro motori Piaggio da 700 Hp con riduttore e eliche metalliche tripale. L'impennaggio orizzontale aveva lo stabilizzatore a incidenza variabile in volo. Il carrello era carenato, ammortizzato e dotato di freni. La velocità dell'apparecchio venne dimostrata in un volo Milano-Roma che durò soltanto un'ora e mezzo con un carico di 31 passeggeri. Altra tratta importante fu la Roma-Marsiglia-Lione-Parigi. L' "I-URBE", l' "I-ALPE" e l' "I-ROMA" furono impiegati dall'ALA LITTORIA che volò sino a Londra nel '37. Nel '38 ci furono le tratte di collegamento con la Libia e nella Libia. Con la guerra furono militarizzati e presi in carico dalla 604^a Squadriglia. Tutti e tre gli apparecchi costruiti vennero distrutti durante la guerra. L' "I-ROMA" divenuto "604-9" subì danni irreparabili, ultimo esistente, nel '43. L' S.81 fu in sostanza la versione militare dell'S.73 con un



S.74 "I-ROMA" con motori Bristol Pegasus

equipaggio di sei persone. Fu dotato di una torretta dorsale dietro la cabina piloti e di una ventrale fra bordo d'uscita alare e impennaggio orizzontale, entrambe dotate di armi da 12,7 mm, mentre la postazione del bombardiere era sotto la cabina piloti. Sui fianchi della fusoliera erano piazzate due mitragliatrici da 7,7 mm. La carenatura dei motori stellari Alfa Romeo da 750 Hp, Isotta Fraschini 900 Hp o Piaggio 900 Hp ebbe diverse configurazioni; in sostanza furono dei semplici anelli Townsend o delle NACA

Alla fine della guerra risultò ancora qualche S.81 in attività. Venne prodotta anche una versione bimotore (S.81 B) con la prua dotata di un'ampia sfinestratura e due motori Isotta-Fraschini da 840 Hp. Chiudiamo questa prima panoramica SIAI accentuando all'S.M.87, un idrovolante a due galleggianti destinato alle rotte civili. Era destinato a trasportare ventiquattro passeggeri ed era chiara la sua derivazione dall'S.75. Dotato di tre motori Alfa Romeo da 135 Hp a 18 cilindri subì una riduzione di potenza per l'Argentina dove si limitarono a dei motori Pratt & Whitney da 1050 Hp a 14 cilindri. Vennero previsti cinque esemplari di cui tre per la "Corporación Sud Americana de Transportes Aereos", ma si rivelarono insoddisfacenti specie per il motore poco potente. Riportati in Italia, anche l'ALA LITTORIA non si entusiasmò. La SIAI provvide ad alcune modifiche. Uno venne destinato a fare da polmone di parti di ricambio mentre quattro furono effettivamente operativi. Infine gli idrovolanti servirono la linea Roma-Cagliari-Pollensa e Roma-Cagliari-Pollensa. Dopo l'8 settembre ci fu l'ordine di portarli a Venezia e quindi a Friedrichshafen, dove dovevano essere debitamente marcati coi simboli tedeschi. L'I-INNO rimase in Italia con le Forze Cobelligeranti e la scritta in fusoliera venne modificata da ALA LITTORIA in "ALA VITTORIA".

(Fine seconda parte)

Squadriglie di S.81 in Spagna e (sotto) nei Balcani.



più lunghe e profilate. L'armamento di caduta era normalmente 1200 kg. L' S.81 si fece la campagna d'Etiopia e partecipò alla Guerra civile Spagnola, ma all'inizio della Seconda Guerra Mondiale risultò superato e compì soprattutto azioni notturne che gli valsero il nome di "Pipistrello". Più di duecentosettanta S.81 vennero costruiti, ma era ormai la fine dell'epoca del carrello fisso.



100 anni puntata 02/08 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



Un S.73 delle avio linee cecoslovacche.

e impennaggio orizzontale. I galleggianti equilibratori laterali furono metallici. L'apparecchio venne prodotto dalla SIAI, e dalla Piaggio su licenza, raggiungendo una produzione complessiva di una cinquantina di esemplari. Fu l'ultimo apparecchio prodotto secondo la formula biplana con gondola motore sopraelevata e scafo-fusoliera. Il velivolo che sostituì l'S.78 fu il CANT Z.501. L'S.77, databile intorno al '35, fu una riedizione dell'S.66, concepito come idrovolante trimotore civile veloce. La grossa innovazione riguardò gli organi propulsori e cioè le eliche di tipo trattivo nonché l'ala di disegno simile a quello dell'S.79. Fu provato nel '37 con tre motori americani Pratt & Whitney da 1050 Hp che sostituirono gli Isotta Fraschini 500 con riduttore. Vennero costruiti solo due esemplari che furono offerti all'Aeronautica

Militare di cui uno equipaggiato con motori Alfa Romeo, ma non ebbero seguito. Il secondo progetto terrestre di Marchetti fu l'S.72 che apparve nel '34 come bombardiere. Era stato studiato per essere veloce e poter volare a quote elevate. La sua costruzione non si scostava da quella consolidata della SIAI e cioè legno con ricopertura in compensato rivestito in tela. I serbatoi potevano essere sganciati in volo. La fusoliera era in tubi d'acciaio rivestita in lamiera e tela. Il velivolo poteva anche trasportare fino a venti soldati equipaggiati di tutto punto mentre sotto a questo ampio vano era realizzato il vano bombe. La difesa era costituita da una torretta dorsale con due mitragliatrici brandeggiabili, altre due sui fianchi della fusoliera e ancora due sotto la fusoliera. Un cannoncino fisso in caccia veniva azionato dai

piloti. I motori a nove cilindri a stella erano tre Alfa Romeo Pegaso da 550 Hp ciascuno costruiti su licenza Bristol. Nel '34 l'S.72 Batté il record di quota con carico di 2000 kg (8438 m) e poi con 5000 kg (6272 m). La Regia Aeronautica preferì aspettare la fine della progettazione dell'S.81 e non adottò l'S.72. Fu invece Mussolini che lo scelse come aereo personale dopo il '34. Nel '35 il Gen. Valle compì un raid con l'"atlantico" Biseo per ispezionare la situazione delle colonie. Sempre nel '35 l'MM219 venne donato a Chung Kai Shek e arrivò in Cina dopo un volo di 15.000 km. Questo S.72 fu legato alla sua liberazione nel '36. La Cina ordinò sei S.72 che vennero spediti via mare ma non si conosce il seguito della loro storia. Nel '33 il Ministero dell'Aeronautica spinse la SIAI a realizzare un velivolo terrestre

da bombardamento e uno da trasporto civile basati sull'ala dell'S.55. Nacquero così l'S.81 e l'S.73. Nel '34 con la marca "I-SIAI" volò l'S.73 prototipo con Bacula al posto di pilotaggio. Era un bel trimotore ad ala bassa, con un'ala realizzata in scala maggiorata a partire da quella dell'S.55. La costruzione era sempre quella con le celle sfigne di sicurezza. Vennero aggiunti anche degli ipersostentatori sull'intradosso vicino al bordo d'uscita alare. Nella zona centrale era possibile raggiungere i motori laterali percorrendo un corridoio di collegamento. La fusoliera era in tubi d'acciaio, rivestita in compensato e tela. La cabina di pilotaggio era a due posti affiancati seguita dalle postazioni del motorista e del radiotelegrafista. C'erano diciotto posti su due file con le poltroncine vis à vis. L'apparecchio era confortevole, con riscaldamento, toilette, impianto d'ossigeno per il volo in quota e bagagliaio. I piani di coda erano in tubi d'acciaio con l'incidenza dello stabilizzatore variabile in volo. Balbo usò il prototipo nel '35 e poi servì ai paracadutisti libici. La SABENA belga lo adottò nel '36 per i collegamenti con la colonia del Congo, ma ebbe impennaggio orizzontale maggiorato con ampie superfici di compensazione, carenature NACA dei motori e poltroncine rivolte tutte nel senso dell'avanzamento. In totale si equipaggiò con cinque S.73. La SABCA belga acquistò la licenza di costruzione e montò motori da 900 Hp. L'ALA LITTORIA si dotò di sei esemplari con mo-



Qui e a fianco, gli S.75 dell'Ala Littoria.

100 anni puntata 02/07 #SavoiaMarchettiS55X

poi "ALA LITTORIA" sulla tratta Cagliari-Tripoli. I motori furono inizialmente i FIAT A 22 R poi sostituiti dagli A 24 R da 700 Hp. Il velivolo coprì anche le tratte Brindisi-Atene e Brindisi-Rodi-Haifa. Nel '39 sedici S.66 erano ancora operativi. Italo Balbo utilizzò l' "I-ABRA" quando fu Governatore della Libia. L' "I-MARE" venne usato da Mussolini e esistono delle foto che lo mostrano ai comandi del velivolo. (Era l'epoca del detto "Chi vola vale..." ecc.) Nel '40 cinque S.66 passarono ai compiti di salvataggio in mare e servizi sanitari.

La SIAI fece un tentativo di produzione in serie di un monoplano monomotore da caccia nel '29. Un contratto ministeriale fece progettare l' S.67 che venne collaudato da Passaleva nel '30 sul Lago Maggiore. Ancora un idrovolante a scafo di linea piacevole con ala alta e motore sopraelevato. Due mitragliatrici fisse Vickers in caccia a prua. Venne montato il motore FIAT A20 da 410 Hp. L'ala in legno a tre longheroni aveva una corda e uno spessore ridotti alla radice, aumentava a circa 1/3 dell'apertura dove due montanti collegavano la gondola motore alla capretta principale a "N" e quindi si rastremava. Il disegno in pianta ricorda l'ala del futuro "Westland Lysander". Il primo esemplare precipitò a Vigna di Valle nell'aprile del '30, però vennero ordinati altri tre esemplari che non ebbero seguito. L' S.71 fu il primo progetto terrestre della SIAI. Era il 1930 e ormai in Europa c'era una certa disponibilità di aeroporti



S.71.



S.71: primo piano del motore

con piste adatte. L'ala risentiva dell'esperienza di realizzazione dell'S.55 e dell'S.64 con quel profilo concavo-convesso piuttosto spesso che però consentiva di realizzare una grande ala a sbalzo trilongherone con la tecnica delle centine incrociate piene a costituire delle celle di sicurezza in caso di ammaraggio forzato. La fusoliera era in tubi d'acciaio saldati con rivestimento misto legno/tela. La cabina aveva un'altezza

di 1,85 m e disponeva di otto posti su due file. Quattro i componenti l'equipaggio. Molto luminosa la sfinestratura estesa sui fianchi con pannelli di vetro scorrevoli che costituiva anche un'uscita di sicurezza. Vennero installati tre motori Walter Castor da 240 Hp, carenati con "gocce" metalliche sulle punterie. Poi furono montati anche i Piaggio P VII da 370 Hp. Il carrello fisso disponeva di carenature alle ruote e di

ammortizzatori in gomma. Nel '31 Passaleva Battiè il record di quota con 6540 m e compì la tratta Roma-Milano in poco più di due ore. La tratta tipica era Roma-Brindisi da cui partivano gli idro. Poi gli S.71 servirono anche la Brindisi-Tirana e la Tirana-Salonico. Un esemplare venne usato anche come aereo postale da Roma a Fortaleza in Brasile e un altro da Roma a Tobruk-Massana-Mogadiscio. Nel 1932 Alessandro Passaleva collaudò un idrovolante biplano a scafo monomotore disegnato per impiego militare. Era l' S.78 di costruzione lignea. Era un S.62 bis in cui la gondola motore carenava un radiatore intubato e lasciava scoperte solo le valvole. Mentre il prototipo era dotato di copertura dell'abitacolo piloti e timone direzionale marino, la serie ne fu priva e i piloti furono sistemati in abitacoli affiancati ma separati. Furono installate due mitragliatrici, una con postazione aperta a prua e una in torretta vetrata fra bordo d'uscita alare



S.72.



S.73.

100 anni puntata 02/06 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



L'inconfondibile S.65.

C'erano più di 3600 litri di benzina a bordo. La rotta portò il velivolo in mezzo a una tempesta sull'Atlantico e poi in zona nebbiosa per cui la distanza fu ridotta atterrando sulla spiaggia di Tours. L'S.64 aveva compiuto un volo omologato dalla FAI di 7188 km in poco più di 49 ore. I festeggiamenti che dovevano seguire furono stregati dato che in un volo dimostrativo con un S.62 ci fu l'incidente che provocò la caduta dell'aereo e il ferimento di Del Prete che perse la vita in ospedale. L'altro S.64 nel '29 venne portato a Montecelio per continuare la strada dei record.

Nel '30 Maddalena e Ceconi stabilirono il nuovo record in circuito chiuso con 8188 km, in 67 ore. La vittoria fu funestata nel '31 in un volo di trasferimento che non avrebbe dovuto dare alcun problema: l'S.64 bis cadde, pare per un cedimento dell'asse

del motore. L'equipaggio perì. L'S.65 seguì la voglia di primato, questa volta un velivolo da velocità disegnato per il Trofeo Schneider del 1929. Marchetti continuò la sua linea progettuale, motori in tandem e travi di coda, ma questa volta due galleggianti. La prima versione aveva elevatore in un sol pezzo e timone solo superiore nonché solo due montanti di collegamento fra la poppa dei galleggianti e lo stabilizzatore. Venne poi aggiunto un pezzo di timone inferiore che infine fu riaccordato al superiore. La versione finale aveva l'elevatore con la classica "V" tagliata in pianta dove ruotava il timone direzionale. Venne anche aggiunto un montante fra i galleggianti e le travi caudali. I due motori sviluppavano 1050 Hp e erano accoppiati tramite riduttore a eliche metalliche bipala. Il loro raffreddamento

era ottenuto mediante tubi di rame a formare una superficie radiante alare di grande estensione. Nonostante il velivolo avesse dimostrato sul Garda di non essere a punto, venne portato a Calshot ma non partecipò alla corsa come il Piaggio Pegna P.C.7.

Nel '30 si tentò di ottenere il record di velocità con l'S.65, ma Dal Molin ebbe un grave incidente e non poté festeggiare il suo 28° compleanno. Pare che, nel '39 il secondo apparecchio fosse ancora integro, poi con le vicende belliche si perse. Nel '29 l'Ufficio Tecnico SIAI iniziò a progettare l'S.66 un grosso idrovolante trimotore di chiara ispirazione S.55. Venne decisamente aumentato l'allungamento alare e mantenuta la tecnica costruttiva della creazione di cellule stagne mediante l'incrocio dei tre longheroni con le centine piene. Il rivestimento dell'ala era sempre in compensato con ricopertura in tela verniciata. Fra le gondole dei motori c'erano dei tubi d'irrigidimento entro i quali scorrevano i comandi. Anche questo velivolo disponeva del sistema d'impermeabilizzazione degli scafi con varie essenze di legno, tele e mastici speciali. Ogni scafo conteneva sette posti e due cuccette poi sostituite con altri quattro posti. L'apparecchio servì la SAM,



S.67.



S.64 Bis.



S.66 dell'Ala Littoria.

100 anni puntata 02/05 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siad marchetti



S.62 in formazione a sette.

posizione difensiva dietro al motore. Più robusto, utilizzava un profilo alare più spesso e solo una coppia di montanti fra le due ali, oltre le solite crociere. Il prototipo con Passaleva ai comandi ottenne dei record di velocità con carico. Nel '27 fu portato a Vigna di Valle per le prove di confronto con il CANT 21. L'S.62 stabilì un nuovo record mondiale di quota (5100 m). In ottobre Maddalena, Del Prete e Rampini compirono un lungo raid "invernale" toccando Jugoslavia, Ucraina, Russia, Svezia, Olanda e Germania. L'S.62 percorse 10.000 km spesso in condizioni meteo proibitive. Un modello civile dotato anche di cabina chiusa equipaggiò la Società Aerea Mediterranea (SAM). Inviato in Spagna, l'S.62 venne utilizzato in gran numero dall'IBE-

RIA e poi dalla LAPE. Nel '29 la Spagna acquistò la licenza di costruzione, ma ne costruì solo otto. Nel '33 la Spagna ne ordinò ancora undici destinati alla ricognizione. In Italia non ebbe egual successo dato che, come impiego, risultava un doppione dell'S.59, peraltro ottimo prodotto. L'S.62 bis sperimentò il montaggio di un cannone da 22 mm nella torretta di prua. L'U.R.S.S. ordinò cinquanta S.62 bis. Ventiquattro vennero costruiti in Italia. Altri ventinove furono prodotti in Russia su licenza usando pino russo anziché spruce. Con opportuni pattini il velivolo era capace di atterrare su ghiaccio e neve. L'Aeronautica Italiana ordinò dodici apparecchi dotati di alette Handley Page sull'ala superiore. Una versione "ter-



L'S.62 con le due mitragliatrici Lewis.

ebbe motore FIAT. La Regia Aeronautica, quanto mai tradizionalista, chiese alla SIAI di produrre un S.55 con un solo scafo centrale e galleggianti equilibratori laterali. Nacque l'S.63 con fondo a chiglia che volò pilotato da Passaleva nel '27. Furono mantenute le travature (metalliche questa volta) di collegamento con la coda ma la fusoliera molto larga sostituì i due scafi. L'ala era in sostanza quella dell'S.55 a tre longheroni. Due postazioni per i mitraglieri, a prua e in coda. Furono montati due Isotta Fraschini Asso 500 sempre in tandem senza carenatura. Dato il successo dell'S.55 questo S.63 venne smilitarizzato e venduto alla SAM per la tratta Roma-Cagliari. Nel '28 la prua della fusoliera venne

raccordata col dorso dell'ala. Dieci passeggeri potevano essere sistemati su cinque divanetti, ma esistevano anche due cuccette a poppa. I piloti erano in alto entro due "gocce". L'apparecchio era dotato di postazione radiotelegrafica e WC. Marcato I-AABH non ebbe però un reale impiego. Nel '27 Marchetti fu incaricato di dedicarsi ad un velivolo da primato di distanza che riportasse in auge l'Italia oscurata dal volo di Lindbergh col suo "Spirit of St Louis". Quindi non c'erano esigenze militari o civili. Si trattava di disegnare una macchina particolare e la fantasia di Marchetti s'indirizzò verso un grande aliante a struttura birivale dotato di una gondola motore ben profilata, col motore non carenato superiormente e una cabina abitacolo a gruccia a due posti affiancati che potesse contenere anche una cuccetta di riposo e una postazione con botola per l'uso del sestante. Nacque l'S.64. Due furono gli esemplari ordinati dall'Aeronautica. Il primo, MM 93, fu collaudato da Passaleva e poi provato da Ferrarini e Del Prete. Di costruzione interamente lignea, l'ala a tre longheroni aveva un rivestimento in compensato telato, era dotata di alettoni compensati, mentre in coda la parti fisse potevano essere regolate in volo. Il motore era il FIAT A 22T a dodici cilindri a "V". L'apparecchio necessitò di una pista speciale a Montecelio, leggermente inclinata. Venne prima battuto il record di distanza in circuito chiuso (7666 km) e poi venne attaccata la tratta in linea retta Roma-Brasile che significava 9000 km.



S.63.

100 anni puntata 02/04 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



Qui e nella foto a fianco, l'S.58.



biplano civile che poteva portare il pilota e due passeggeri, uno affiancato al pilota, l'altro in un abitacolo più piccolo posto dietro al principale. Il velivolo partecipò con due esemplari alle giornate di Napoli, gara di regolarità in cui ebbe scarsa fortuna per questioni burocratiche. Interessante il carrello terrestre che veniva richiamato all'indietro con un sistema meccanico manuale per cui le ruote rimanevano tangenti alla fusoliera. Ebbe un discreto successo e fece anche del servizio militare, come addestratore, presso la Regia Aeronautica e, come osservatore, per la Polizia di New York.

Negli anni '60 un esemplare restaurato di proprietà americana fece un giro in Europa e si fermò a Como e Vergiate. Sempre del '24 è l' S.58, altro cacciatore biplano a scafo

disegnato per equipaggiare le squadriglie da caccia dell'Aviazione di Marina. Lo scafo era una riedizione di quello dell'S.51 con estrema cura nella realizzazione usando legni

particolari e mastici idrorepellenti. Il radiatore del motore era carenato. Gli alettoni erano presenti sia sull'ala inferiore sia quella superiore. Conquistò il record di quota. Nel '27 venne ripresentato al concorso ministeriale con un motore FIAT da 410 Hp come S.58 bis e vinse il concorso ma i militari preferirono mantenere in uso il Macchi M.7 ter con motore Isotta Fraschini e il C.R.20 idro. Nel '29 un nuovo concorso lo vide protagonista ma gli venne preferito il Macchi M.41. Marchetti riprese l'S.56 nel '25 e modificò la costruzione dello scafo e le varie apparecchiature. Nacque un nuovo idrovolante di successo da ricognizione e bombardamento, l' S.59.



S.59.

A prua c'era una torretta con una mitragliatrice Lewis da 7,7 mm, mentre sui fianchi della fusoliera si trovavano i lancia-bombe (due da 100 kg o quattro da 70). Inizialmente dotato di motore Lorraine 12 DB, fu poi chiamato S.59 bis grazie all' Isotta Fraschini Asso 500. Fu costruito in grandi quantità dalla SIAI, dalla Macchi e dalla CRDA (CANT). Venne accuratamente studiata la totale intercambiabilità delle parti, attrezzandosi anche con dime opportune. Rimase in servizio fino al 1937 operando come addestratore. La versione S.59 P civile venne usata dalla A.E.I. sulle rotte per l'Albania. Anche Romania e Argentina ne acquistarono e li impiegarono per il servizio militare. Nel '26 l'Ufficio Tecnico SIAI sfornò il progetto dell' S.62, abbastanza simile all'S.59 ma con una seconda torretta in



Una squadriglia di S.59 a Livorno.

100 anni puntata 02/03 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siavi marchetti

L'S.55P "Roma-Cagliari" della Società Aerea Mediterranea.

Natal e arrivò poi a Rio de Janeiro. Questo velivolo è famoso perché è l'unico S.55 ancora esistente, ricoverato nel museo Aeronautico di San Paolo. Grazie alle idee di Italo Balbo divenuto ministro dell'Aeronautica, l'Italia lanciò le crociere di massa a dimostrazione dell'affidabilità degli apparecchi realizzati dall'industria nazionale. Così nel '28 la Crociera del Mediterraneo Occidentale vide la bellezza di 61 idrovoltanti di cui molti S.59 bis e otto S.55 impegnati in un raid fra Orbetello, la Spagna e la Francia. Il '28 fu anche l'anno della sfortunata impresa del Gen. Nobile che tentò col suo dirigibile di trovare il punto esatto del Polo Nord. Sappiamo dei patimenti dei superstiti che ebbero come unico riparo una piccola tenda "rossa". Fu Maddalena con Cagna, Rampini e Marsano (S.55 I-SAAT) a trovarla sui ghiacci e lanciare loro dei viveri di sussistenza. Purtroppo sia il Wal di Penzo sia il Latham 47 di Amundsen andarono perduti nella difficile e pericolosa impresa di salvataggio. Nel '29 fu la volta della Crociera del Mediterraneo Orientale. Trentadue S.55, due S.59 bis e un CANT 22 volarono in formazione da Taranto a Atene, Istanbul, Varna, Odessa e ritorno. Ci fu anche un risultato commerciale dato che vennero ordinati alcuni S.55. Venne messo in produzione l'S.55 P con scafi maggiorati che portavano cinque passeggeri in ognuno di essi. Praticamente tutto il Mediterraneo venne servito dalla SAM Società Aerea

Mediterranea con i suoi S.55. Gli ultimi vennero radiati nel '37. In America l'S.55 fece una fugace apparizione grazie ad una società licenziataria che però soffrì una crisi finanziaria e fallì. Nel '30 ci fu la produzione degli S.55 a scafi maggiorati (detto "Atlantico" o "bis"). Anche la Macchi fu chiamata a produrli. Nel '32 apparve la versione "scafi allargatissimi". Interessante la produzione della versione metallica studiata dall'Ing. Gabrielli e realizzata dalla Piaggio. Nel '30 si svolse la famosa Crociera Sud Atlantica con sedici S.55 A, quattro squadriglie di quattro apparecchi che volarono sulla rotta del Brasile via Los Alcázaros, Kenitra, Villa Cisneros, Bolama. I dieci apparecchi che giunsero in Brasile vennero venduti e restarono in servizio per alcuni anni. Anche la Romania ne acquistò. Nel 1932, decennale del nuovo regime (1922), Balbo programò un'altra Crociera di massa sempre con gli S.55, ma una nuova versione la "X" da Decennio, in numeri romani, destinata a festeggiare anche il decennio di vita dell'Aeronautica Italiana (1923). Marchetti rivide il progetto, migliorando l'aerodinamica e carenando completamente i motori. Ne vennero realizzati venticinque che partirono da Orbetello il 1° luglio 1933 divisi in otto squadriglie. La rotta si sviluppò su Amsterdam (dove andò perduto l'apparecchio marcato I-DINI), Londonderry, Reykjavik, Cartwright, Shediac, Montreal, Chicago e New York. Dopo fantastici festeggiamenti,

la squadra ripartì per Terranova e le Azzorre. Il 12 agosto 1933 ventitré S.55 ammararono al lido di Roma. Questa impresa portò l'Italia alle stelle dando fama imperitura alla SIAL. L'apparecchio di Balbo (I-BALB) fu conservato ed esisteva ancora nel 1943. Poi le vicende belliche lo portarono alla distruzione. Gli S.55 furono usati sino al 1938 quando i reparti ricevettero i CANT Z.506 B.

I SUCCESSORI PER LA PACE E LA GUERRA

L'S.57 apparve nel 1923, un biplano abbastanza classico da "ricognizione veloce e combattimento" con scafo in legno caratterizzato da una bella linea, fondo piatto e un solo redan. Due posti, quello anteriore per il passeggero o l'osservatore e quello posteriore per il pilota. La costruzione era in legno, l'ala superiore disponeva di alettoni, la strumentazione comprendeva l'impianto radiotelegrafico, l'impianto d'illuminazione e la macchina fotografica. Diciotto apparecchi di questo tipo andarono alla Regia Aeronautica quali addestratori. Uno venne acquistato dall'Argentina come caccia. L'S.56 venne realizzato da Marchetti nel 1924 quindi può essere ben considerato contemporaneo dell'S.55, tanto che una società americana (American Aeronautical Corp.) sose a New York coll'intento di produrre su licenza entrambi. L'S.56 era un piccolo anfibia

L'S.56 al museo di Vigna di Valle.

S.57

modellismo 137

100 anni puntata 02/02 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni sia marchetti

S.55. L'AEREO DELLE CROCIERE DI MASSA

Uno dei concorsi banditi nel '22 dal Commissariato dell'Aeronautica riguardava un idrovolante plurimotore per il siluramento in alto mare. Si trattava di caricare e soprattutto scaricare opportunamente una tonnellata di peso senza che il velivolo ne risentisse una volta effettuato lo sgancio. Marchetti adottò subito l'idea del siluro agganciato fra due scafi di notevoli dimensioni che davano migliori qualità nautiche. La configurazione con l'ala alta sugli scafi, i motori in tandem in gondola sopra l'ala e la coda legata con delle semplici travi era qualcosa di nuovo e temerario. La travatura lignea che sosteneva gli impennaggi li teneva però ad una rispettosa distanza dal pelo d'acqua. L'ala fu costruita molto robusta con tre longheroni e una serie di centine ad un pezzo che garantivano delle compartimentazioni stagne adatte al galleggiamento d'emergenza. E questa fu la caratteristica principale delle ali di Marchetti per molti velivoli successivi. L'impatto di questo nuovo progetto troppo innovativo fece rifiutare il velivolo ai militari che erano abituati alle soluzioni biplane; quella monoplane rappresentava un'incognita. Fu il mercato commerciale a reagire bene, tenendo conto dei



L'S.55 "Santa Maria" di De Pinedo.

volumi interni disponibili. La Aero Espresso Italiana (A.E.I.) ebbe nel '25 il primo S.55 C ("Commerciale") marcato "I-ABOR" cui seguirono I-ACNO, I-AFER, I-AMES, I-ADIM. La SISA acquistò l'I-AFRO e l'I-ALTA poi riacquistati dalla A.E.I. Nel '26 si fecero delle prove di collegamento Brindisi-Atene-Istanbul e anche un tentativo transatlantico dell'I-SAAV verso il Brasile che però ebbe grossi problemi a causa di una tempesta. Finalmente sempre nel '26, l'Aeronautica Militare ordinò 14 velivoli con i motori Isotta Fraschini 500. Questa versione aveva scafi con un fondo realizzato da un rivestimento combinato di più essenze (frassino, pioppo, noce, spruce e cedro) con tele

interposte e mastici particolari. Il rivestimento era in compensato con listelli di cedro nella zona dell'opera viva. Gli scafi disponevano alle estremità di una torretta armata con una mitragliatrice Lewis. La cabina di pilotaggio si trovava nella zona centrale dell'ala. Gli alettoni erano realizzati in tubi d'acciaio e rivestiti di tela verniciata. Gli impennaggi avevano una parte fissa in legno e la parte mobile in tubi d'acciaio rivestiti in tela. Nel '26 Passaleva ottenne con 2 tonnellate di zavorra il record di durata, distanza e velocità. Francesco De Pinedo scelse un S.55 (battezzato "Santa Maria") per un raid in America con rotta Capo Verde e Brasile, per risalire attraverso New York,

Terranova e le Azzorre. Un incendio distrusse l'apparecchio sul Lago Roosevelt ma la SIAI inviò prontamente un S.55 in sostituzione. Nell'estate del '27, a raid completato, De Pinedo fu di ritorno a Sesto Calende. Fra il '28 e il '29 la SIAI consegnò all'Aeronautica militare altri trentuno S.55 e trentatré nel '30. Va ricordata la storia dell'"I-BAUQ" battezzato "Jahú", un vecchio S.55 n°10509 acquistato dal brasiliano Joao Ribeiro de Barros con scafi maggiorati che doveva partire da Sesto Calende a metà ottobre e ammarare a San Paolo in Brasile. Ebbe un volo molto difficile e arrivò solo in novembre a Capo Verde dove fu sottoposto a revisione. Ripartì in aprile e in maggio venne sostituita un'elica, fece tappa a



La partenza della Crociera Sud Atlantica (Brasile)

100 anni puntata 02/01 #SavoiaMarchettiS55X



- Franco Bugada -

100 ANNI di SIAI MARCHETTI

2° parte: gli idrovolanti e i velivoli
terrestri a carrello fisso. Dall'S.55 all'S.81



In tre puntate, la storia di una delle principali aziende
aeronaufiche italiane che sin dai suoi inizi ha segnato
in modo indelebile la storia mondiale del volo.

100 anni puntata 07 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni sial marchetti

S.51.



di Biard. Lo stesso anno, in dicembre, Passaleva portò l'S.51 a conquistare il record mondiale di velocità a 280,155 km/h. Purtroppo nel '23 non fu possibile trovare un motore italiano competitivo intorno ai 500 Hp per l'S.51. Si pensò ad un Curtiss D-12, ma infine la SIAI rinunciò alla gara. Nel '22 Marchetti disegnò un biplano a scafo con gondola a due motori in tandem, l'S.53, adatto a trasportare un pilota e

cinque passeggeri. Riprendeva molte cose dell'S.16 e la sua costruzione molto accurata fu debitamente ammirata. Presentato a Parigi all'VIII° Salone, venne poi modificato con l'adozione di due Hispano-Suiza da 180 Hp. Venne preparato per il raid Roma-Tripoli con scalo in Sicilia, ma avverse condizioni meteo lo costrinsero ad interrompere il tentativo.

(Fine prima parte)

coda classico con stabilizzatore e elevatore. Fu la risposta SIAI al concorso del 1923 che l'Aeronautica aveva bandito per la sostituzione delle vecchie macchine. Si trovò in concorrenza con la C.M.A.S.A., la Piaggio, la Breda e la FIAT. La spuntò il FIAT C.R.1, ma dell'S.52 vennero costruiti due prototipi che non ebbero fortuna commerciale anche se uno di questi apparecchi andò oltre-oceano e compì un volo dal Paraguay all'Argentina nel '27. La SIAI costruì però su licenza FIAT il C.R.1, ma fu l'ultimo caso di produzione di velivoli progettati da altre ditte.

Sempre per il Trofeo Schneider del '22 che avrebbe potuto essere la terza vittoria dell'Italia decretando quindi l'acquisizione definitiva del Trofeo, Marchetti disegnò una macchina di concezione totalmente nuova anche se ancora dotata di una fusoliera-scafo e utilizzando una costruzione lignea.

L'aereo si presentava tirato al massimo con un linea molto aerodinamica. Sostitì l'ipotetico S.25 sviluppo dell'S.22 che invece venne abbandonato. L'S.51 riprendeva comunque i montanti a W dell'S.21 ed una configurazione generale a sesquiplano relativamente simile, ma rovesciata, dato che l'ala inferiore era molto piccola, quasi destinata solo a sostenere i galleggianti equilibratori alle sue estremità a una certa distanza dallo scafo. Con la classica verniciatura rossa e la marca I-BAIU in fusoliera partecipò alla Schneider di Napoli, ma vibrazioni all'elica causarono la riduzione dei giri operata dal pilota Alessandro Passaleva che dovette accontentarsi di arrivare dietro al Supermarine Sea Lion

S.52.



S.53.



100 anni puntata 06 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti



S.23.



S.50.



S.51.

che non era chiaro se dovesse o no esser caricata. Portato a Monaco ebbe dei problemi di messa a punto a terra e, infine, durante una prova sul Lago Maggiore precipitò causando la morte del pilota e del motorista. L' S.23 biposto del 1921 venne concepito come addestratore, era un S.16 più piccolo e leggero, molto robusto e con un basso carico alare. Avrebbe potuto essere usato anche come aero-taxi ma non ebbe sviluppi. Il progetto seguente, l' S.24, un trasporto civile con gondola a motori in tandem e capace fusoliera di 10 passeggeri, non superò lo stadio della costruzione della struttura dello scafo-fusoliera.

L' "EPOCA MARCHETTI"

Nel 1922 la Direzione Tecnica della SIAI andò all'Ing. Alessandro Marchetti, che portava l'esperienza acquisita presso la Vickers-Termi di La Spezia. Un suo caccia, l'MVT, biplano terrestre, tutto metallico, ricoperto in tela, si era presentato molto innovativo e con elevate caratteristiche aerodinamiche. La fusoliera era disposta ad una certa distanza dalle ali riducendo la resistenza d'interferenza e l'ala superiore aveva una leggera freccia. L'impennaggio orizzontale era a "coda volante", tutto elevatore. Non c'erano alettoni, ma all'interno dell'ala vi era un sistema di "svergolamento" delle estremità. Batté non ufficialmente il record di velocità nel '19 con 250 km/h. Con motore di maggior potenza (SPA 6-2") arrivò a 275 km/h. Marchetti presentò questo progetto alla SIAI e lo chiamò S.50 per diversificare il suo tipo di costruzione da quella precedente. Ma ormai la guerra era finita e non si giustificava una sua produzione in serie. Venne realizzata una versione idro con due galleggianti destinata al Trofeo Schneider del '22 che doveva esser corso a Napoli, ma in una prova di volo sul Lago precipitò senza però essere fatale al pilota Guarneri che fortunatamente si salvò. Dall' S.50 derivò nel 1923 l' S.52 terrestre che praticamente era l'edizione con l'ala superiore di maggior apertura, dotata di alettoni, e il piano di

100 anni puntata 05 #SavoiaMarchettiS55X

varie tappe in Asia, arrivando in Giappone via Papuaia e Filippine. Il volo di ritorno lo vide in Cina, Indocina e India per ammarare sul Tevere nel mese di novembre. La SIAI fu conosciuta nel mondo intero. Frattanto, nel 1920, era apparso un piccolo idrovolante destinato alle gare di Monaco. Il numero dei montanti alari era stato ridotto al massimo e le sezioni di fusoliera portate al minimo. Era l'S.17, derivato dall'S.13 impiegato nel Trofeo Schneider del '19. Ebbe scarsa fortuna a causa di errori fortuiti del pilota Jannello. Abbiamo già detto che al Trofeo Schneider del 1920 la SIAI presentò anche l' S.19, un velivolo di una certa mole, di costruzione classica, ma con molta cura nell'eliminazione delle resistenze aerodinamiche passive. Col numero di gara 9 venne affidato a Jannello ma non venne preparato per la corsa a causa degli scioperi e delle rivendicazioni sindacali del periodo che impedirono all'Ansaldo di dare il necessario supporto relativo al motore impiegato. Non è nota la successiva storia dell'apparecchio. L' S.21 sempre disegnato per il Trofeo Schneider era un piccolo idrocorsa biplano a motore sovraclevato con elica propulsiva. Aveva un ridotta apertura alare (7,7 m soltanto) e le ali erano rese solidali da una coppia di montanti a "W". Di formula sesquiplana aveva gli alettoni e i relativi comandi nell'ala inferiore di maggiore ampiezza. La costruzione era la classica in legno, ma la gondola motore mostrava un profilo ben studiato e il radiatore frontale si trovava in un condotto di alto rendimento. L'apparecchio non poté correre nel '21 a causa della malattia di Jannello che era il solo a saperlo pilotare. Quell'anno vinse comunque la gara l'M.7 bis di De Briganti. Sempre per la Schneider del '21 Conflenti aveva preparato anche un biplano bimotore, l'S.22 dotato di due motori in tandem inseriti e carenati in una gondola ben profilata. Le dimensioni del velivolo tenevano conto dell'eventuale regola relativa alla zavorra di 300 kg



100 anni puntata 04 #SavoiaMarchettiS55X

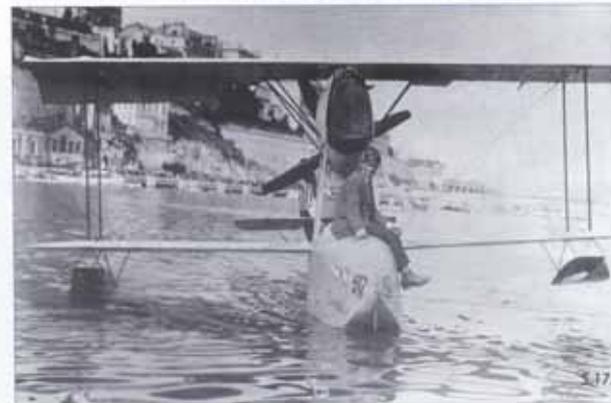
100 anni siai marchetti



S.16.



L'S.16 di De Pinedo



S.17.

Nel 1920 Umberto Maddalena fece un lungo volo a tappe via Olanda e Svezia sino ad Helsinki portando un record all'Italia e cioè quello del più lungo raid compiuto da un idrovolante. Purtroppo questo S.16 andò perduto a causa di una valvola del motore che costrinse Maddalena ad un ammaraggio forzato in Svezia durante il viaggio di ritorno. Conflenti migliorò il velivolo rinforzando lo scafo con triplo rivestimento in listelli di tek, irrobustendo il bordo d'attacco alare, alzando la posizione dell'impermaggio orizzontale e mettendo dei montanti aggiuntivi di rinforzo della cellula. Venne realizzata una versione militare S.16 boM dotata di torretta anteriore per il mitragliere e agganci per le bombe vicini all'incastro dell'ala inferiore. Questa versione equipaggiò sette squadriglie della nostra Aeronautica.

Anche la Russia acquistò 80 apparecchi che vennero usati sino al 1931. Nel '26-'27 il motore originale venne sostituito con uno da 450 Hp negli stabilimenti sovietici OMOIS. Anche la Spagna utilizzò degli S.16bis militari che vennero portati in volo dall'Italia alla Spagna. L'S.16 venne anche costruito su licenza a Barcellona e servì da addestratore, poi sostituito dall'S.16 bis. Nel '22 due apparecchi, uno civile e l'altro militare andarono in Brasile alla mostra aeronautica di Rio ed ottennero un gran successo commerciale con gli ordinatori che seguirono. La robustezza del velivolo venne confermata da un atterraggio forzato sulla terraferma compiuto da De Pinedo durante un raid del 1924 da Sesao Calende a Rotterdam e ritorno.

La Regia Aeronautica volle migliorare il velivolo e sostituì il motore non totalmente affidabile con il Lorraine-Dietrich da 400 Hp che l'Isotta Fraschini realizzò su licenza. Nacque così l'S.16 ter che fu impiegato da molti nostri reparti e anche dall'Aviazione Turca.

L'impresa più significativa dell'S.16 ter fu il raid di 55.000 km compiuto da De Pinedo e Campanelli nel 1925 sino a Tokyo. Il famoso "Gemariello" circumnavigò l'Australia dopo

100 anni puntata 03 #SavoiaMarchettiS55X

guerra, il problema fu mantenere in vita la ditta che aveva subito la classica crisi di crescita.

La SIAI cercò uno sbocco creando i propri idrovolanti e senza essere tributaria di licenze d'olttralpe. Capé chiamò un giovane ingegnere che progettava idrovolanti e che si rivelò un ottimo acquisto per la sua capacità di creare delle macchine di caratteristiche ben superiori all'FFBA come l'S.8, l'S.9 e l'S.12, tutti fatti durante il periodo bellico. La direzione tecnica della SIAI già dal 1916 era stata assunta dall'ing. Raffaele Conflenti, innamorato dei velivoli a scafo centrale che si ritrovano in tutti i suoi progetti. C'era chi diceva che disegnava "barche volanti". Ricordiamo che l'ing. Filippo Zappata venne ritenuto invece il progettista di "aerei su barche" e si dimostrò molto più duttile, così come l'altro personaggio che tenne sempre negli anni '20, l'ing. Mario Castoldi che si cimentò nelle configurazioni e disegni più diversi.

Altro progettista dell'epoca fu l'ing. Alessandro Marchetti le cui macchine volarono in tanti cieli durante e dopo le due guerre ed ebbero varie configurazioni: a scafo, a galleggianti e con carrello terrestre, fisso o retrattile. Già nel 1911 Marchetti aveva disegnato "La Chimera", un velivolo sportivo civile completamente aperto, tutto in spruce, ad elica propulsiva, con forte scadimento dell'ala superiore verso prua e travi di collegamento all'impennaggio; poi lo dotò anche di una gondola protettiva per il pilota.

Nel dopoguerra ci fu una grave crisi per le costruzioni aeronautiche e la SIAI dovette cercare nuovi mercati, all'estero, per sopravvivere. Per questo Conflenti disegnò e fece realizzare una serie di modelli di ottime performance che si chiamarono: S.13, S.16, S.17, S.19, S.21 e S.22. Un S.12 e un S.19 parteciparono al Trofeo Schneider del 1920 a Venezia, l'S.13, l'S.21 e l'S.22 a quello del 1921, ancora a Venezia. Nel '21 due apparecchi, un S.12 e un S.17, volarono da Sesto Calende al Principato di Monaco per partecipare al Quinto Meeting d'idrovolazione senza

però ottenere alcun risultato a causa di ritardi e piccole note meccaniche (a titolo di cronaca la Savoia ebbe difficoltà di comunicazione a causa della mancanza di... piccioni viaggiatori come anche quella di disporre di hangar ben coperti!).

Nel 1919, l'S.13 compì la prima traversata delle Alpi da parte di un idrovolante e volò da Sesto Calende ad Ambandam superando la catena montuosa sul Gottardo. Con il noto, l'S.13, modificato da biposto in monoposto, partecipò, ma non vinse al Trofeo Schneider del 1919 a Bourne-mouth a causa di

una segnalazione sbagliata cui seguì la squalifica da parte FAI, per aver compiuto i giri previsti, ma errato un riferimento del circuito. Però, nel 1920 a Venezia, fu un S.12 bis l'unico apparecchio che riuscì a volare in una situazione meteo molto difficile e conquistare la vittoria. L'S.13 venne impiegato dalla Svezia, dal Giappone, dalla Jugoslavia, e dalla Norvegia. Si distinse anche coi raid Sesto Calende-Ancona-Brindisi-Atene e Sesto Calende-Napoli. La Spagna costruì su licenza sei esemplari e poi altri S.13 bis usati come addestratori. Nel 1920 la "Anonima Costru-

100 anni siai marchetti

rioni Aeronautiche Savoia" fu inglobata nella SIAI.

La società francese "Chantiers Aero-Maritimes de la Seine" (CAMS), creata nel '19, acquistò la licenza di costruzione dei velivoli S.9 e S.13 (che venne chiamato "C.13"). Nel '21, Conflenti lasciò l'Italia per coprire la carica di Direttore Tecnico della ditta francese che poi ottenne un buon successo commerciale specie coll'S.16. Nel '19 la SIAI aveva realizzato l'S.16, un trasportatore civile a sei posti che fu presentato al Salone di Parigi e venne acquistato da Svezia, Francia e Spagna.



S.13 e, sotto, S.13 Bis.



100 anni puntata 02 #SavoiaMarchettiS55X

100 anni siai marchetti

Cento anni fa veniva costituita a Milano la "Società Idrovolanti Alta Italia". L'iniziativa industriale era di Domenico Lorenzo Santoni, uno svizzero (pare originario di Ariccia) commerciante molto attivo con esperienza internazionale, appassionato d'aviazione e pilota con brevetti francese e italiano) e di Luigi Capè (imprenditore nel settore del legno e proprietario di una segheria ben attrezzata). Santoni aveva una certa facilità a fondare nuove società, tutte improntate alla produzione aeronautica. Così costituiti a Londra la General Aviation Contractor Ltd., la British Deperdussin Aeroplane Co. e la British Anzani Engine Co.Ltd., in Italia la Società Aeroplani Roma e la Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia. La Casa Reale Savoia aveva autorizzato eccezionalmente a Santoni l'uso del nome. Nei suoi stabilimenti di Turro e Bovisio, nei pressi di Milano, Santoni, ottenuta la licenza, organizzò la costruzione dei Farman biplani tipi 1912 e 1914 e poi del Savoia-Farman S.F.40. La scelta di volo collegata si trovava a Cascina Costa. Era evidente che l'opportunità di far quadrare era legata alle necessità della guerra e alle commesse derivanti dalla produzione di velivoli militari. In realtà, forse per le troppe attività contemporanee, la società Savoia, che vantava di poter produrre 1000 apparecchi l'anno, ebbe dei problemi finanziari. Il giovane Luigi Capè, che amministrava la G.A.B. Capè,



si associò con Santoni mettendo a disposizione i propri capannoni di Sesto Calende, sulle rive del Lago Maggiore, e dando alla nuova società SIAI l'esperienza delle proprie maestranze nella lavorazione del legno per la costruzione di un idrovolante: l'F.B.A. Anche qui ci si appoggiò ad una licenza di costruzione. Questa sigla indicava una ditta francese, la "Franco British Aviation Company", che aveva in produzione un velivolo biplano a scafo centrale, lo "Schreck F.B.A." con motore da 100 Hp. Nel 1913 un "F.B.A." monoplano aveva vinto la "Coppa Marittima Schneider", poi universalmente chiamata "Trofeo Schneider".

L' "EPOCA CONFLENTI"

Fu la Marina Italiana a interessarsi al velivolo "F.B.A.", biplano che venne prodotto in molti esemplari. E' vero che i piloti lo battezzarono "Fate Bene Attenzione" perché era una macchina che richiedeva pratica di pilotaggio e non gradiva essere maltrattata, ma era anche molto robusta e marina. Se come idrovolante non richiedeva piste di decollo e si poteva avvalere di specchi d'acqua, darsene e porticcioli dotati di opportuni scivoli, aveva però necessità di alcune strutture a terra per problemi di manutenzione e ricovero. Quindi la Marina si attrezzò di conseguenza sui laghi e sulle coste. Ricordiamo che gli idro venivano lasciati il meno possibile in acqua per evitare infiltrazioni e proliferazione di flora e fauna marina sulle catene (opera viva). Quindi gli idro erano messi a terra su opportune invasiature oppure appesi. Va ricordato l'utilizzo di un pontone motorizzato che, grazie a delle gru a braccio installate sulle murate, poteva tenere appesi degli idrovolanti F.B.A. fuori acqua. In sostanza il pontone sostituiva la portineria classica che noi non avevamo e che non avremmo mai avuto fino alle recenti realizzazioni dedicate ai velivoli Harrier a decollo verticale.

Gli idrovolanti potevano decollare dall'acqua o essere lanciati in volo mediante catapulte. Durante la guerra molti velivoli vennero anche realizzati dalla Macchi che si specializzò nei caccia, nei ricognitori e nei bombardieri leggeri marittimi. La Macchi era partita da un biplano idro Loetner austriaco, catturato, che venne più o meno copiato per realizzare la bellezza di 140 esemplari fra L.1, L.2, L.3 che equipaggiarono la Marina come ricognitori sulle coste Adriatiche. Lo sviluppo "M.3" raggiunse la cifra di 200 apparecchi. L'F.B.A. arrivò ad un totale di 500 esemplari fabbricati dalla SIAI con motori rotativi Gnome e motori in linea Hispano Suiza, Colombo e Isotta Fraschini. Durante la guerra operò come ricognitore e bombardiere leggero. In rari casi fu anche un improvvisato idrocaccia e ripeté persino delle brillanti vittorie. Dopo la guerra svolse funzioni di addestratore. Oltre la SIAI, altre società italiane ottennero la licenza di costruzione dell'F.B.A.: la I.A.M., la Baglieno, la CIVES, la Gallinari e la Ducrot. Per esigenze di produzione la SIAI dovette dotarsi di nuovi capannoni e di una darsena attrezzata a S. Anna, vicino a Sesto Calende, dove fu attiva una scuola di pilotaggio. Ma, finita la



100 anni puntata 01 #SavoiaMarchettiS55X



2016\26\182\01 Italy editor www.savoiamarchetti.com editing #FrancoBugada #GiorgioApostolo #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/

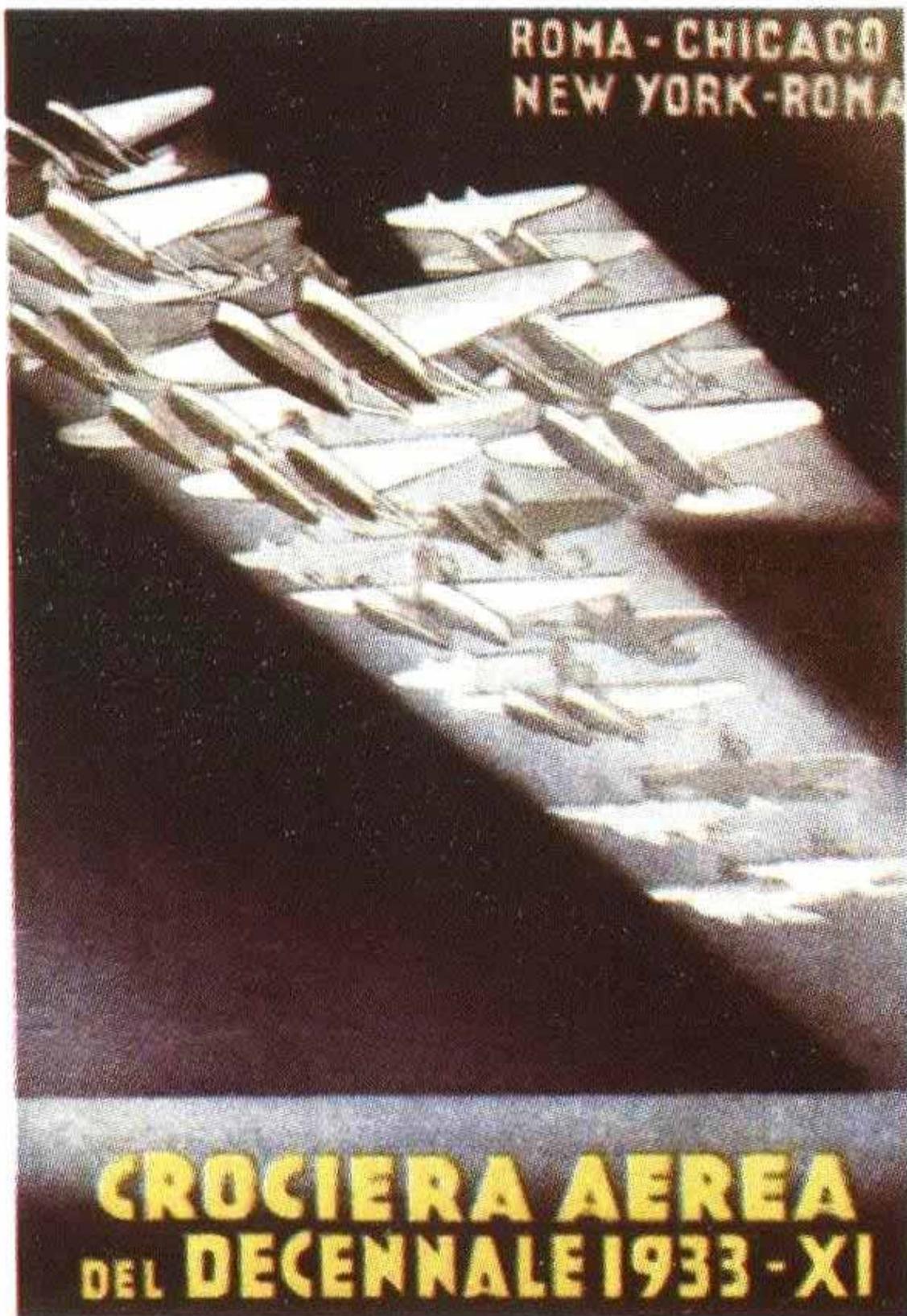
Arco Di Tito #ItaloBalbo



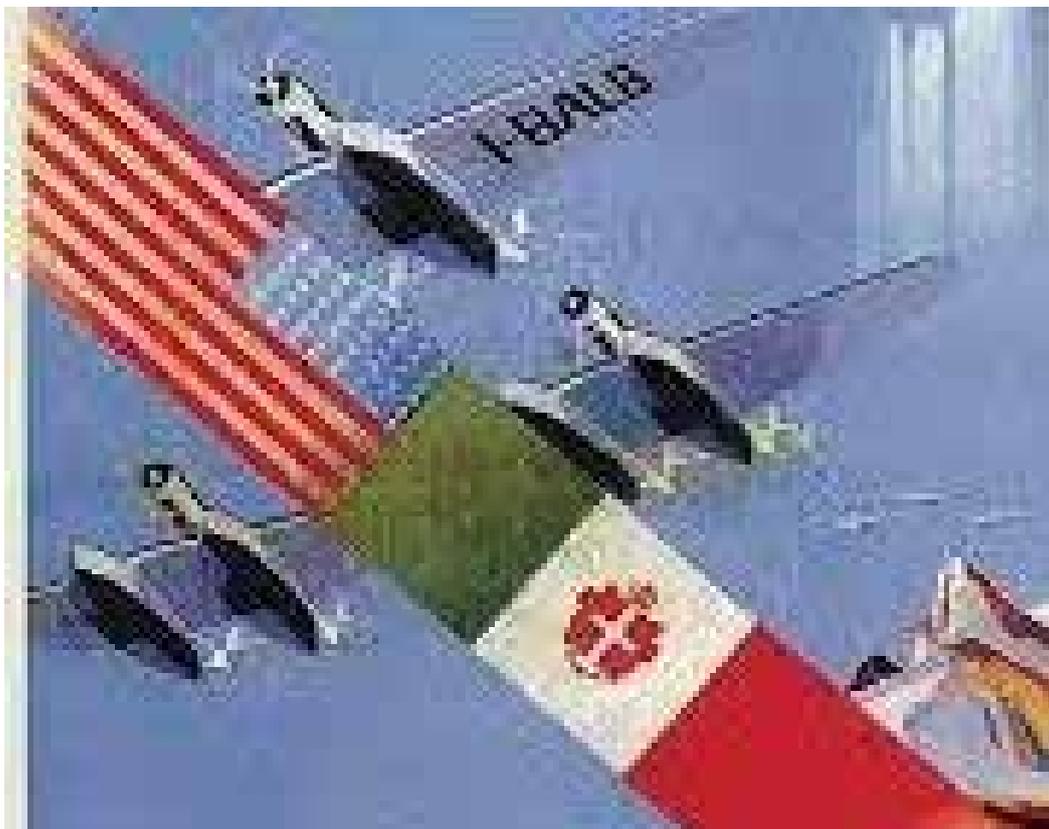
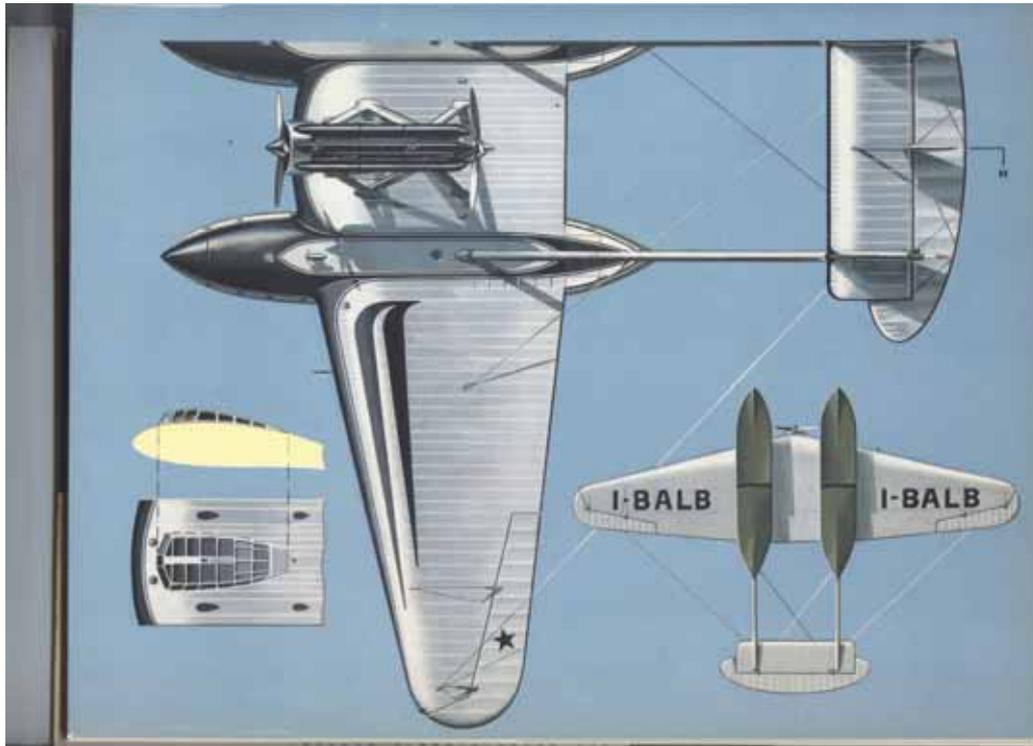
2016\26\181\01 Italy editor www.savoiamarchetti.com editing #FrancoBugada #GiorgioApostolo #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/

Grande capo Acquila Volante #ItaloBalbo





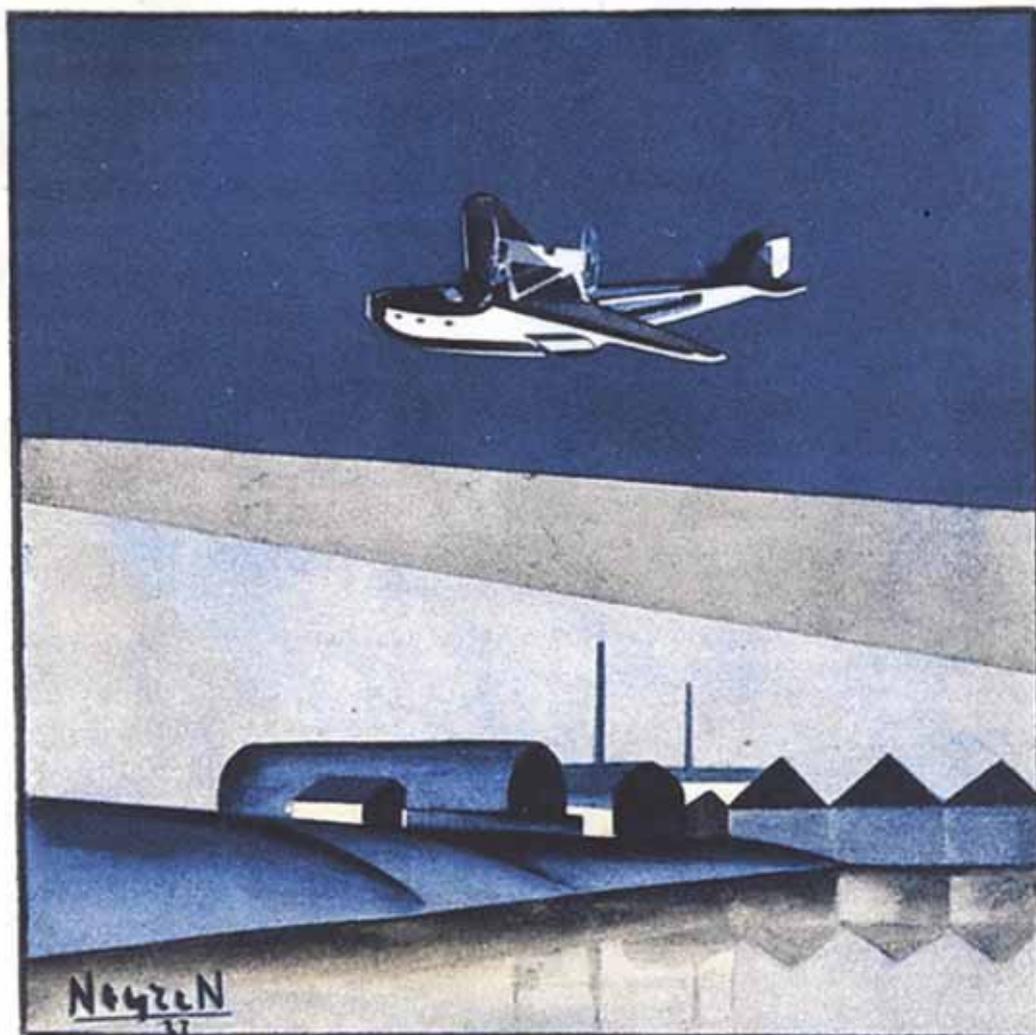
2016\25\179\01 Italy editor www.savoiamarchetti.com editing #FrancoBugada #GiorgioApostolo #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/



2016\25\178\01 Italy editor www.savoiamarchetti.com editing #FrancoBugada #GiorgioApostolo #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/

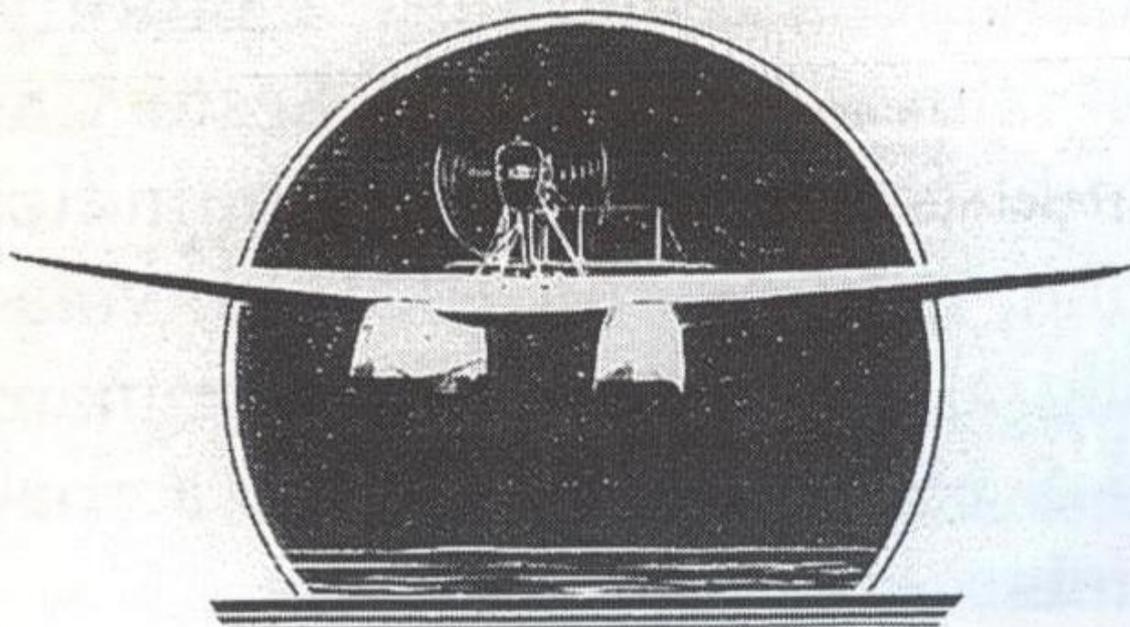






IDROVOLANTI  
SIAM  **SAVOIA**

Officine SESTO CALENDE - Uffici: MILANO - Viale Monforte, 42 - Tel. 51-702
IDROVOLANTI "SAVOIA-MARCHETTI,"



IDROVOLANTI "SAVOIA,,

Attraverso il mondo intero
gli Idrovolanti "SAVOIA,,
hanno dimostrata una
superiorità indiscutibile.

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Sede in MILANO - Via Monforte, 42 - Tel. 51-702



Une association italienne construit un hydravion Savoia-Marchetti S.55X

En mars dernier, l'association Savoia Marchetti Historical Group a été constituée officiellement à Somma Lombardo, tout près de l'aérodrome de Milan-Malpensa, en Italie. Son siège social est le musée Volandia et elle regroupe des passionnés du Groupe des retraités de SIAI Marchetti, des Amis de Volandia, des techniciens, des historiens, des journalistes aéronautiques, qui se sont fixés pour objet la recherche, la restauration et même la reconstruction de certaines parties gravement endommagées d'avions encore existants et aussi la réparation pour préservation de plans originaux. Le premier travail effectué par l'association a été de restaurer et numériser presque 900 plans de construction de l'hydravion Savoia Marchetti S.55. À ce jour, il ne subsiste de ce type d'avion que quelques éléments très endommagés d'un S.55 P (passagers) trouvés il y a quelques années en Sibérie, dans la région de Khabarovsk, et le S.55 "Jahú" acheté d'occasion en 1926 par Joao Ribeiro de Barros pour tenter de traverser l'Atlantique sud de Gênes à Sao-Paulo et qui, restauré, est exposé dans le musée de la compagnie aérienne TAM qui a été récemment fermé (il doit être déplacé dans un autre musée). En Italie, près de Vigna di Valle, il subsiste un "morceau" de flotteur d'un hydravion qui a traversé l'Atlantique nord. Cette situation a poussé le Savoia Marchetti Historical Group à envisager la reconstruction de la version S.55 X qui avait participé à la deuxième croisière "nord atlantique" de 1933, Rome-Chicago-New York-Rome, organisée par Italo Balbo. Le rêve était de réaliser un exemplaire volant, mais au vu des obstacles insurmontables comme le coût très élevé, la difficulté d'obtenir un certificat de navigabilité et l'absence d'hydrobase (sauf le Lac de Como dont l'aéro-club ne peut accueillir un hydravion de 24 m d'envergure), il a été décidé de construire un exemplaire de musée pour l'exposer à Volandia, avec les techniques d'époque, en utilisant bois, toile et pièces métalliques comme sur l'original. Les travaux ont d'ores et déjà débuté, et concernent pour le moment les dérives et les gouvernes de direction en tubes d'acier soudés. Suivra le stabilisateur horizontal en bois, avec sa partie mobile en tubes d'acier soudés. La division aéronautique de l'école Feltrinelli de Milan a pris en charge la construction des nervures en bois du stabilisateur, qui seront réalisées par les élèves en dehors des cours. Le stabilisateur sera ensuite assemblé dans les ateliers de Volandia. Le but de l'opération est de retrouver la technologie des années 1930 (en la modernisant), pour les pièces en bois de façon à montrer aux visiteurs les méthodes de construction d'époque. Certaines parties comme les flotteurs, les ailes, la section centrale avec sa cabine seront très complexes à reproduire, tout comme la nacelle de propulsion et sa structure de liaison avec l'aile. Les moteurs Isotta Fraschini de 750 ch ne seront pas montés dans la nacelle, mais exposés devant l'hydravion.



Le Savoia-Marchetti S.55 a été construit à environ 250 exemplaires à la fin des années 1920. Il fut rendu célèbre lorsque le général Italo Balbo fit traverser l'Atlantique, en juillet 1933, à une formation de 24 S.55 qui arriva en grande pompe à l'Exposition internationale de Chicago.

En bref

Exposition sur le thème "Restaurer les avions de musée" au musée de l'Air et de l'Espace

Jusqu'au 31 juillet, le musée de l'Air et de l'Espace de Paris-Le Bourget présente une nouvelle exposition temporaire sur le thème "Restaurer les avions de musée". À l'occasion de deux chantiers récents conduits dans les ateliers du musée de l'Air et de l'Espace, cette exposition propose une réflexion sur la restauration d'avions appartenant aux collections publiques. Une approche qui met en lumière les questionnements et la déontologie qui s'imposent à un musée de France, tant la restauration d'un avion, avec ses limites et ses compromis, n'est pas fondamentalement éloignée de celle d'une œuvre d'art. Construit autour de deux avions récemment restaurés au musée, le Morane-Saulnier A1 et le Dewoitine D.530 (ci-dessous), le parcours de l'exposition est enrichi par de nombreuses pièces des collections, une large documentation photographique et des dispositifs didactiques.



Le Morane A1 du fameux voltigeur Alfred Fronval de nouveau exposé au Bourget après avoir été restauré

L'un des joyaux du musée de l'Air et de l'Espace, le Morane A-1 n° 2263 F-ABAO à moteur Clerget 9Ba est de nouveau exposé au Bourget depuis la fin du mois d'avril. L'avion fut la monture personnelle d'Alfred Fronval, chef pilote de la société Morane-Saulnier, avec lequel notamment il remporta le Concours international de virtuosité aérienne de Zurich



en 1927 devant Marcel Doret et Gerhard Fieseler. Fronval se rendit par ailleurs célèbre en exécutant 1111 boucles d'affilée en 4 heures et 56 minutes à Villacoublay, le 25 février 1928. L'avion était dissimulé à la vue du public depuis 1996, dans les réserves du musée, depuis la fermeture du hall A. Deux années de travaux très méticuleux ont été nécessaires à sa restauration. Le F-ABAO fut racheté par un particulier en août 1928 après la mort de Fronval lors d'une collision au sol en juin 1928 à Villacoublay. Robert Morane le racheta ensuite et, dans les années 1930, en fit don à ce qui allait devenir plus tard le musée de l'Air et de l'Espace.



Anno 82 - N. 134.

Milano - Lunedì, 11 Giugno 1929 - Anno VI

SECONDA EDIZIONE DEL - Prezzo 1/20

CORRIERE DELLA SERA

Le pubblicazioni che si leggono nella sera sono di tutti i partiti
 La libertà di stampa è garantita
 La libertà di espressione è garantita
 La libertà di associazione è garantita
 La libertà di riunione è garantita
 La libertà di sciopero è garantita
 La libertà di lavoro è garantita
 La libertà di commercio è garantita
 La libertà di industria è garantita
 La libertà di agricoltura è garantita
 La libertà di pesca è garantita
 La libertà di caccia è garantita
 La libertà di pesca è garantita
 La libertà di caccia è garantita

Il drammatico naufragio dell' "Italia",

La navicella con nove persone si stacca dal trave al momento dell'atterrimento - L'involucro lanciato ancora in aria trascina gli altri sette aeronauti a trenta chilometri

Il comunicato ufficiale

ROMA, 11 giugno (ore di)

L'agenzia Stefani, comunica:

Il collegamento radiotelegrafico tra la « Città di Milano » e la stazione del dirigibile « Italia » cessò. Dalle notizie ricevute risulta che l'incidente accadde all'atterraggio del dirigibile sulla nave. Secondo notizie del generale Nobile, l'atterraggio di questo aereo gruppo sarebbe avvenuto a mezzogiorno del primo, e quindi a mezzogiorno del secondo gruppo sarebbero in vista della Terra di Nord-Est.

Due feriti alle gambe

Il gruppo rimasto con l'elicottero è composto di due sciatori, un assistente, tre telegrafisti e del giornalista dotti. Ugo Lago. Sul trave del dirigibile, secondo l'aspetto normale del carico, si doveva trovare una parte del vivente, delle armi e degli instrumenti. Nel gruppo del generale Nobile sono due feriti agli arti inferiori. Ogni altra notizia a questo riguardo deve essere considerata come inattendibile.



Il gruppo rimasto con l'elicottero è composto di due sciatori, un assistente, tre telegrafisti e del giornalista dotti. Ugo Lago. Sul trave del dirigibile, secondo l'aspetto normale del carico, si doveva trovare una parte del vivente, delle armi e degli instrumenti. Nel gruppo del generale Nobile sono due feriti agli arti inferiori. Ogni altra notizia a questo riguardo deve essere considerata come inattendibile.

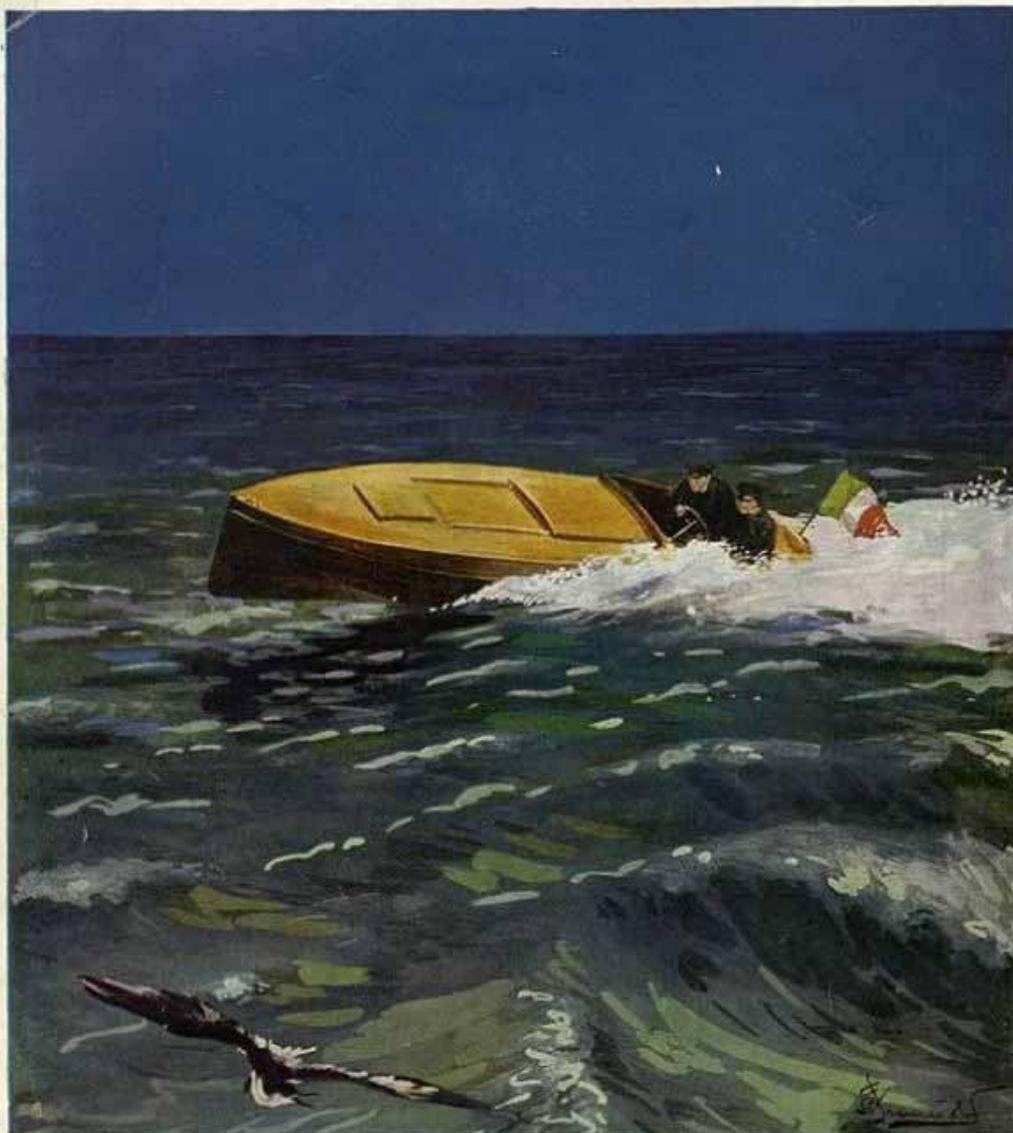
Il gruppo rimasto con l'elicottero è composto di due sciatori, un assistente, tre telegrafisti e del giornalista dotti. Ugo Lago. Sul trave del dirigibile, secondo l'aspetto normale del carico, si doveva trovare una parte del vivente, delle armi e degli instrumenti. Nel gruppo del generale Nobile sono due feriti agli arti inferiori. Ogni altra notizia a questo riguardo deve essere considerata come inattendibile.

Il gruppo rimasto con l'elicottero è composto di due sciatori, un assistente, tre telegrafisti e del giornalista dotti. Ugo Lago. Sul trave del dirigibile, secondo l'aspetto normale del carico, si doveva trovare una parte del vivente, delle armi e degli instrumenti. Nel gruppo del generale Nobile sono due feriti agli arti inferiori. Ogni altra notizia a questo riguardo deve essere considerata come inattendibile.



Il soggiorno romano di Amelia Earhart. L'aviatrice fra il generale Balbo, l'Ambasciatore d'America Garrett e l'Ambasciatrice.

2016\23\168\01 contributo di #PieroQuazzoni www.facebook.com/piero.quazzoni #S55X
fb.comSavoiaMarchettiHistoricalGroup/



MOTOSCAFI-SAVOIA

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Stabilimento per le Arti Grafiche ALFIERI & LACROIX - MILANO

Gerente ANTONIO BONFANTI

modellismo^x

rivista bimestrale di tecnica e cultura aeromodellistica - www.edimodel.it



PRO WING
INTERNATIONAL
Servizio esclusivo!



Seguici su
facebook



Anno XXIV numero 141 (XXXIV - 213) Maggio - Giugno 2016 € 7,50

Poste Italiane SpA - Sped. abb. post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/04 n° 46) Art. 1, comma 1 - DCB Roma



SAVOIA MARCHETTI

HISTORICAL GROUP



Una fantastica iniziativa del nuovo Gruppo Storico SAVOIA MARCHETTI: ricostruire un S.55 X da esporre a Volandia

Nel marzo scorso è stato ufficialmente costituito il "Savoia Marchetti Historical Group" a Somma Lombardo, nei pressi dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Ha sede a Volandia, Parco e Museo del Volo. Ne fanno parte molti appassionati del "Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti" (GLS), dell'"Associazione Amici di Volandia" e tecnici, storici, giornalisti aeronautici ed esperti di sottoscrizioni pubbliche, con l'appoggio di alcune industrie del Distretto Aeronautico del Varesotto come l'Aerosviluppi e le Officine Vilella. Nel campo dell'editoria il nuovo Gruppo ha il supporto della riviste italiane MODELISMO e VFR Aviation nonché dell'inglese RC Model World che hanno tutte pubblicato degli articoli sull'S.55. MODELISMO ha riportato, in occasione del centenario della SIAI Marchetti (1915-2015), la storia dell'industria di Sesto Calende in tre puntate illustrando brevemente tutti i tipi di velivoli prodotti: dall'FBA idrovolante biplano, costruito su licenza Schreck nella Prima Guerra Mondiale, all'ultimo jet SIAI S 211 che, rivisitato da Finmeccanica, è destinato ad equipaggiare la Pattuglia Acrobatica Nazionale come "M 345" e essere anche un successo in esportazione. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti, che ha come coordinatore l'ing. Filippo Meani, ha come scopo non solo la ricostruzione, la ricerca e il restauro dei velivoli eventualmente disponibili in condizioni di relitto, ma anche il ricondizionamento e la scansione della documentazione esistente per poterla usare senza alcun timore di deteriorarla. E con questo scopo, per iniziare, sono stati pazientemente identificati e restaurati i disegni costruttivi originali dell'idrovolante S.55

degli anni '30. E' stata un'opera notevole dato che sono stati passati allo scanner quasi 900 disegni per poter disporre di copie facilmente utilizzabili. L'ing. Maurizio Grillo li ha visionati tutti e ne ha diretto l'opera di restauro con l'aiuto di altri colleghi ed amici del GLS, oltre che di appassionati esterni. Determinante anche la supervisione di Marzio Mariani, presidente del GLS. Il Presidente degli "Amici di Volandia" è Paolo Montonati e il Presidente del Comitato Scientifico del Museo Volandia è l'avv. Claudio Tovaglieri, che seguono in prima persona l'iniziativa. Attualmente non si sono scoperti relitti dell'S.55 da restaurare, salvo uno in Siberia che purtroppo si presenta in pochi resti, molto danneggiati, ritrovati solo alcuni anni fa. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti sta tentando di riportare

degli scafi e montò due motori Isotta Fraschini da 500 Hp. A causa di vari contrattempi questo S.55 arrivò in Brasile solo nel '27, preceduto da Francesco de Pinedo con un S.55 battezzato "Santa Maria", come la caravella di Colombo. Lo "Jahù" restaurato si trova nel Museo TAM che però è stato chiuso di recente e forse andrà in un'altra sede. Al suo restauro aveva collaborato l'Aeronautica Militare Italiana. In Italia esiste solo un troncone di uno degli scafi d'un S.55X delle squadriglie rosse della crociera nordatlantica del 1933, conservato al Museo A.M.I. di Vigna di Valle. Questa situazione ha indotto il Savoia Marchetti Historical Group a considerare la ricostruzione full-scale di un S.55X della seconda crociera atlantica del 1933 organizzata da Italo Balbo. Il desiderio era quello di realiz-

colla, chiodi, tela ed i pochi elementi metallici dell'originale; per la costruzione verranno utilizzati i disegni dell'epoca e i manuali d'istruzione ritrovati. Sulla base della documentazione disponibile, è iniziato il lavoro di ricostruzione partendo dalle derive e dai timoni in tubetti d'acciaio saldati come l'originale. Sarà poi la volta dell'impiantaggio orizzontale in listelli di legno, ma con l'elevatore mobile sempre in tubetti d'acciaio. L'Istituto Feltrinelli di Milano è interessato a costruire le centine in legno dello stabilizzatore che poi dovrebbe essere assemblato a Volandia. Quel che ci si propone è ritrovare la tecnologia degli anni '30 per poter esporre nel Museo Volandia un S.55X come veniva prodotto all'epoca. Alcune parti saranno molto impegnative, come l'ala, gli scafi e la parte centrale dell'ala completa di cabina. La gondola-motori coi suoi montanti metallici sarà un pezzo di bravura anche se è previsto di montare dei simulacri al posto dei motori Isotta Fraschini Asso da 800 hp che verranno lasciati a terra perché il pubblico possa esaminarli nei dettagli. Lo stesso è stato fatto in Brasile con lo "Jahù". Noi tutti, aeromodellisti ed appassionati di aeronautica, seguiremo con molto interesse questa iniziativa che ci permetterà di guardare e fotografare un velivolo in scala al vero che ha fatto la storia della nostra Aeronautica. Certo, non è stato costruito in quantità notevoli come l'S.-79 o il Macchi 202, ma, nel 1933, quello stormo di Balbo di 23 apparecchi Savoia Marchetti S.55 che tornò dagli Stati Uniti fece conoscere l'Italia al mondo intero. Nelle varie versioni l'S.55 toccò i 250 esemplari.

Franco Bugada



MULTA RENASCENTUR QUAE IAM CECIDERE (Orazio)

in Italia dalla Russia almeno un motore originale che era montato su questo S.55 P (Passeggeri). Il velivolo, nel 1935, precipitò nella regione di Khabarovsk sepolta in una fitta nebbia che causò un disgraziato impatto contro la cima di un larice nella taiga, in una zona impervia. Esiste per contro in Brasile un esemplare dell'S.55 "Jahù" acquistato da Joao Ribeiro De Barros per tentare la traversata da Genova a San Paolo nel 1926. L'apparecchio era l'"Alcione" di Casagrande danneggiato da una tempesta a Casablanca, anch'esso in un tentativo di traversare l'Atlantico Meridionale. De Barros lo fece restaurare, aumentò il volume

zare un esemplare volante, ma sono stati presto verificati degli ostacoli insormontabili come il costo elevatissimo, la difficoltà di ottenere la certificazione di navigabilità e soprattutto l'impossibilità di usare in Italia degli specchi d'acqua ormai tutti inagibili per gli idrovolanti, salvo il Lago di Como. Purtroppo però l'Aero Club di Como non dispone di un capannone a terra capace di ricoverare un S.55X (24 m d'apertura alare per un peso di più di 5500 kg) assieme agli altri idro della sua flotta. Si è dovuto quindi optare per un S.55X da museo, da esporre a Volandia, ma costruito con le tecniche di allora, usando legno.

FIFTEEN CENTS (IN CANADA, 26¢)
Registered Trade Mark

June 26, 1933

TIME

The Weekly Newsmagazine



Wide World

Volume XXI

GENERAL ITALO BALBO
"Arrive with the plane or don't arrive!"
(See AERONAUTICS)

Number 26

Circulation Office, 250 East 22nd Street, Chicago

(Reg. U. S. Pat. Off.)

Editorial and Advertising Offices, 125

Circulation this issue more than 400,000

S.55 X Model Goes Full-Size!

We are pleased to report some interesting news coming from Italy, following the article on the Savoia Marchetti S.55 X seaplane that appeared in the March 2016 issue. Franco Bugada takes up the story



Erick Marin's magnificent model of the S.55 X was featured in RCMW, March 2018

Following my article on the Savoia Marchetti S.55 X model that appeared in the March 2016 issue of RC Model World, a full-scale mock-up is starting to be built for the Volandia Museum in Italy.

In March a new partnership was formed, the 'Savoia Marchetti Historical Group' based in Somma Lombardo, Varese, very close to Milan Malpensa airport. The head office is in the Volandia Park and Flight Museum, located in the same factory where Gianni Caproni designed and built a long series of aircraft.

The new partnership includes many passionate aviation enthusiasts, technicians, journalists and fund raising experts, including the 'Group of SIAI MARCHETTI Senior Workmen' and the 'Association of Volandia Friends', with the support of some companies that are active in and around the Varese area, like Aerosviluppi and Officine Villella. The new group is supported by several publications, including RC Model World, Modellismo and VFR Aviation, who published my article on the S.55 X.

Filippo Meani is the Co-ordinator of the four teams taking care of Program, Construction, Communications and Financing tasks. The scope of the Group is to search, find and repair existing wrecks or rebuild old historic aircraft, as well as to restore and scan the technical documents and drawings in order to generate new documents that can be used without any danger of damaging the originals.

For this purpose, Maurizio Grillo and his staff have examined approximately 900

assembly, detail and working drawings of the S.55 seaplane. They have been helped in this task by Marzio Mariani - President of the SIAI Marchetti Seniores Group, Paolo Montonati - President of Volandia Friends and Dr. Claudio Tovaglieri - President of the Technical and Scientific Committee at Volandia Museum.

Bits And Pieces

In the past the S.55 was built in many versions, making a total of 250 aircraft. The search for information about wrecked aircraft came up with the news of one small float part existing in the Museum of the Italian Air Force in Vigna di Valle, not so far from Rome.

More important pieces were discovered in Siberia, coming from a disaster in 1935. At that time an S.55 P ('P' for passengers) lost its way in very thick fog, touched the top of a larch tree and dropped into the forest. Nine people lost their lives and the plane was destroyed, breaking into numerous pieces. Unfortunately the area is very difficult to explore, even in the summer, with plenty of trees, rivers and hills. In 2008 parts from the crash were discovered in the region of Khabarovsk. The Historical Group of Savoia Marchetti is trying to obtain at least one of the two Isotta Fraschini 750 hp motors and, if possible, some other pieces.

A complete S.55 seaplane exists in Brazil. It is the 'Jahú' seaplane of Joao Ribeiro de Barros, which crossed the Atlantic Ocean in 1927, following after Francesco De Pinedo in S.55 'Santa Maria'. The 'Jahú' was carefully maintained in the TAM Museum in the State

of Sao Paulo, but the museum has closed recently and it is very likely that the S.55 will move to some other location.

Full Scale Mock Up

The above situation pushed the Historical Group to consider the construction of a full scale mock up of an S.55 X. Their actual dream was to build a flying replica of the S.55 X to commemorate the planes that made the North Atlantic Ocean crossing in 1933. Unfortunately seaplane flying from nearly all the Italian lakes and coasts, even by historically significant aircraft, is now forbidden due to current safety regulations.

Only Lake Como can accept seaplanes and a modern flying school operated by Como Aero Club is still located on the beach. But the site is not sufficiently large enough to accommodate and recover a big S.55 at 24 metres span and weighing 5,500 kilograms.

So the decision was made to build a mock up to be exhibited at the Volandia Museum. Construction will follow the scanned drawings and the original instruction manuals.

We are all fascinated by this program, instigated by our Italian friends. And we hope that in a few years it will be possible to visit and take pictures of this aeroplane, the original examples of which made aviation history.

RCMW

IMAGE CREDITS

Photographs used in this feature were supplied by Franco Bugada, Giorgio Apostolo, Costantino Pronyakin and Marco Cüeli, together with pictures from the original instruction manuals.

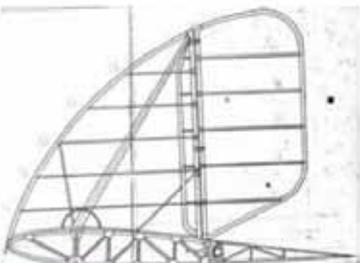
FLIGHT LINES



A complete S.55 seaplane still exists in Brazil. It is the 'Jahu' seaplane of Joao Ribeiro de Barros, which crossed the Atlantic Ocean in 1927



Part of the remit of the Savoia Marchetti Historical Group is to find and repair parts from existing wrecks



Above & below: New parts are being built using scanned copies of original drawings



Aerosviluppi, a company located close to Volandia Museum, has manufactured one of two vertical fins for the new full scale mock up



The S.55's cockpit was integrated into the large wing centre section

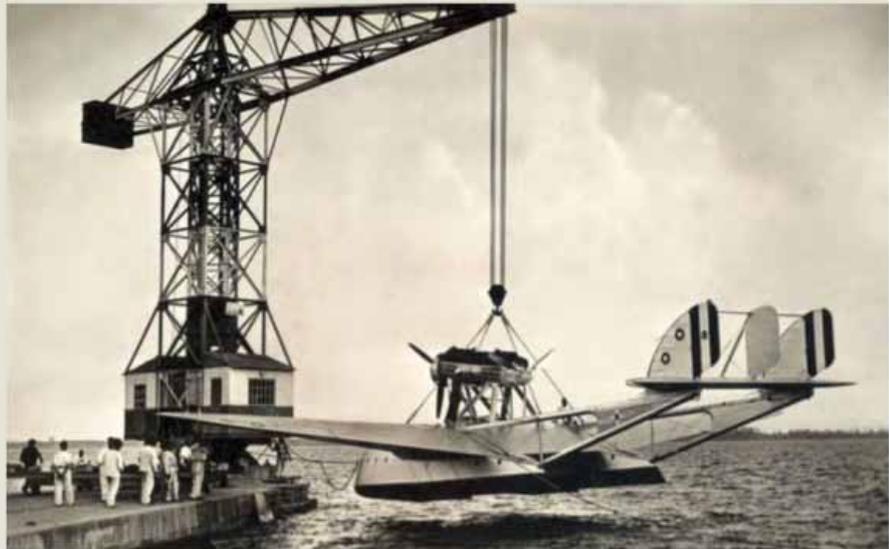
Savoia reproduction for Italy

At the Volandia Park and Flight Museum near Milan-Malpensa airport, a reproduction Savoia-Marchetti S55 flying boat project is under way with the Savoia-Marchetti Historical Group.

The innovative S55 first flew in 1924, Savoia-Marchetti going on to build about 250 examples of the imposing, twin-engined, twin-float seaplane. The type was used to break many distance speed and altitude records, achieving immortality in July 1933 when Italian air force minister Italo Balbo led a 24-strong formation of S55s from Orbetello to Chicago's Century of Progress International Exposition, completing the flight in just over 48 hours, and giving the world a new word for formation – a Balbo.

Only one complete S55 still exists, I-BAUQ, at the now closed TAM Wings of Dream Museum in São Paulo State, Brazil. Named *Jahú*, it was used by Cdr João Ribeiro de Barros for a South Atlantic crossing during 1927.

The Savoia-Marchetti Historical Group comprises members of several other organisations, including the SIAI-Marchetti Ex-Workers Group, the Friends Association of Volandia, and aerospace companies Aerosviluppi and OVS Villella.



One of the 24 S55s involved in Italo Balbo's July 1933 Chicago record flight.

SAVOIA-MARCHETTI HISTORICAL GROUP/GIORNO APOSTOLO COLLECTION

Approximately 900 original S55 assembly, detail and construction drawings survive, and are being scanned. A search for components has so far turned up small parts in the Italian Air Force Museum collection in Vigna di Valle near Rome, and it is hoped that parts

from a wreck discovered in Siberia during 2008 can also be used. During 1935, the pilot of an S55P lost his way in dense fog, the aircraft crashing into a forest in the Khabarovsk region. Nine people died, the aircraft subsequently being abandoned. The densely-

forested and hilly terrain is covered in snow and ice during the winter, so recovery of components is only practical during the summer season. The SMHG is trying to obtain at least one of the two 750hp Isotta Fraschini engines and other parts.



AEROPLANI 
IDROVOLANTI 
SAVOIA-MARCHETTI

S.I.A.I. SOCIETA' IDROVOLANTI ALTA ITALIA S.I.A.I.
SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Ricostruire un S.55 X

Una fantastica iniziativa del nuovo Gruppo Storico SAVOIA MARCHETTI da esporre a Volandia



Franco Bugada - Foto: Giorgio Apostolo e Carlo d'Agostino

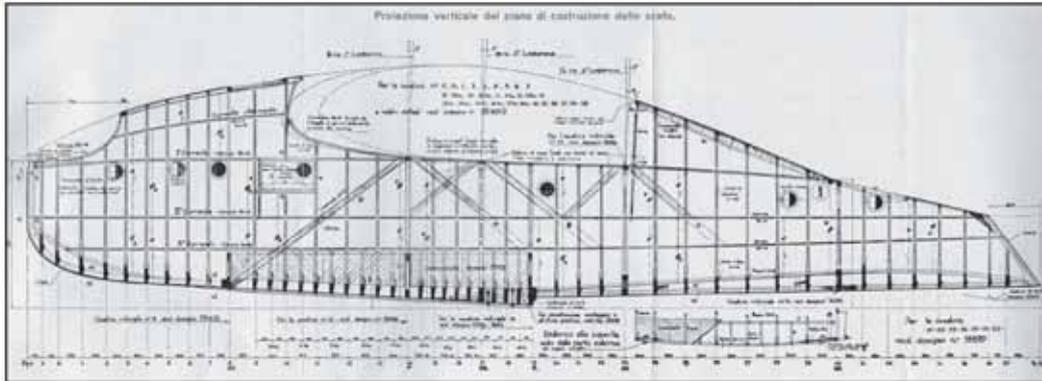
Nel marzo scorso a Somma Lombardo, nei pressi dell'Aeroporto di Milano Malpensa dove ha sede Volandia, Parco e Museo del Volo, è stato ufficialmente costituito il "SAVOIA MARCHETTI Historical Group"; ne fanno parte molti appassionati del "Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti" (GLS), dell' "Associazione Amici di Volandia" e tecnici, storici, giornalisti aeronautici e esperti di sottoscrizioni pubbliche, con l'appoggio di alcune industrie del Distretto Aeronautico del Varesotto come l'Aerosviluppi e le Officine Villella. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti, che ha come coordinatore l'ing. Filippo Meani, ha come scopo non solo la ricostruzione, la ricerca e il restauro dei velivoli eventualmente disponibili in condizioni di relitto, ma anche il ricondizionamento e la scansione della documentazione esistente per poterla usare senza alcun timore di deteriorarla. E con questo scopo, per iniziare, sono stati pazientemente identificati e restaurati i disegni costruttivi originali dell'idrovolante S.55 degli anni '30. E' stata un'opera notevole dato che sono stati passati allo



Foto in alto: l'amaraggio di un S55 a Orbetello
Foto sopra: la struttura di coda di un S55 con in secondo piano l'I-BALB

scanner quasi 900 disegni per poter disporre di copie facilmente utilizzabili. L'ing. Maurizio Grillo li ha visionati tutti e ne ha diretto l'opera di restauro con l'aiuto di altri colleghi ed amici del GLS, oltre che di appassionati esterni. Determinante anche la supervisione di

Marzio Mariani, presidente del GLS. Il Presidente degli "Amici di Volandia" è Paolo Montonati e il Presidente del Comitato Scientifico del Museo Volandia è l'avv. Claudio Tovaglieri, che seguono in prima persona l'iniziativa. L'S55, il cui progetto originale di



Disegno costruttivo originale dello scafo dell'S-55 X



I disegni originali vengono gelosamente preparati per essere scansionati in modo da avere delle copie che permettano di non alterare gli originali



Foto del 1930 della costruzione dell'ultimo S55 presso i cantieri CRDA a Parzano

Alessandro Marchetti era datato 1923 (primo volo nel 1924), venne "rivisitato" e venne chiamato "Decimo" cioè "X" in numeri romani, a sottolineare il decennio trascorso.

Attualmente non si sono scoperti relitti dell'S.55 da restaurare, salvo uno in Siberia che purtroppo si presenta in pochi resti, molto danneggiati, ritrovati solo alcuni anni fa. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti sta tentando di riportare in Italia dalla Russia almeno un motore originale che era montato su questo S.55 P (Passeggeri). Il velivolo, nel 1935, precipitò nella regione di Khabarovsk che sepolta in una fitta nebbia ne causò un disgraziato impatto contro la cima di un larice in una zona impervia. Esiste per contro in Brasile un esemplare dell'S.55 "Jahú" acquistato da Joao Ribeiro De Barros per tentare la traversata da Genova a San Paolo nel 1926. L'apparecchio era l' "Alcione" di Casagrande danneggiato da una tempesta a Casablanca, anch'esso in un tentativo di traversare l'Atlantico Meridionale. De Barros lo fece restaurare e aumentò il volume degli scafi. Montò due motori Isotta Fraschini da 500 Hp. A causa di vari contrattempi questo S 55 arrivò in Brasile solo nel '27, preceduto da Francesco de Pinedo con un S.55 battezzato "Santa Maria", come la caravella di Colombo. Lo "Jahú" restaurato si trova nel Museo TAM che però è stato chiuso di recente e forse andrà in un'altra sede. Al suo restauro aveva collaborato l'Aeronautica Militare Italiana.



Un S55 in volo nel 1933



Gli S.55 X in formazione sulle Alpi



Primo piano della gondola motore

In Italia esiste solo un troncone di uno degli scafi d'un S.55X delle squadriglie rosse della crociera nordatlantica del 1933, conservato al Museo A.M.I. di Vigna di Valle.

Questa situazione ha indotto il SAVOIA MARCHETTI Historical Group a considerare la ricostruzione "full scale" di un S.55 X della seconda crociera atlantica del 1933 organizzata da Italo Balbo. Il desiderio era realizzare un esemplare volante, ma sono stati presto verificati degli ostacoli insormontabili come il costo elevatissimo, la difficoltà di ottenere la certificazione di navigabilità e soprattutto l'impossibilità di usare in Italia degli specchi acquei ormai tutti inabili per gli idrovolanti, salvo il Lago di Como. Purtroppo però l'Aero Club di Como non dispone di un capannone a terra capace di ricoverare un S.55 X (24 m d'apertura alare per un peso di più di 5500 kg) assieme agli altri idro della sua flotta. Si è dovuto quindi optare per un S.55 X da museo, da esporre a Volandia, ma costruito con le tecniche di allora, usando legno, colla, chiodi, tela e i pochi elementi metallici dell'originale; la costruzione seguirà i disegni dell'epoca e ai Manuali d'istruzione ritrovati.

Sulla base della documentazione disponibile, è iniziato il lavoro di ricostruzione partendo dalle derive e dai timoni in tubetti d'acciaio saldati come l'originale. Sarà poi la volta dell'impennaggio orizzontale in listelli di legno ma con l'elevatore mobile sempre in tubetti d'acciaio.



L'S55 conservato nel museo in Brasile



Per cortesia della Aerosviluppi di Lonate Pozzolo (VA) in questa foto vediamo la deriva realizzata dalla ditta per l'S55 da esporre a Volandia: è il primo pezzo della replica dell'aereo per il Museo,

L'Istituto Feltrinelli di Milano è interessato a costruire le centine in legno dello stabilizzatore che poi dovrebbe essere assiemato a Volandia. Quel che ci si propone è ritrovare la tecnologia degli anni '30 per poter esporre nel Museo Volandia un S.55 X come veniva prodotto all'epoca. Alcune parti saranno molto impegnative, come l'ala, gli scafi e la parte centrale dell'ala completa di cabi-

na. La gondola motori coi suoi montanti metallici sarà un pezzo di bravura anche se è previsto di montare dei simulacri al posto dei motori Isotta Fraschini Asso da 800 Hp che verranno lasciati a terra perché il pubblico possa esaminarli nei dettagli. Lo stesso è stato fatto in Brasile con lo "Jahú".

Noi tutti, aeromodellisti e appassionati di aeronautica, seguiremo con molto inte-



La struttura del timone rinvenuta dopo il disastro in Russia non più utilizzabile per un restauro

resse questa iniziativa che ci permetterà di guardare e fotografare un velivolo in scala al vero che ha fatto la storia della nostra Aeronautica.

Certo non è stato costruito in quantità notevoli come l'S.-79 o il Macchi 202, ma, nel 1933, quello stormo di Balbo di 23 apparecchi SAVOIA MARCHETTI S.55 che tornò dagli Stati Uniti fece conoscere l'Italia al mondo intero. Furono 250 gli esemplari dell'S.55 prodotti nelle varie versioni.

Fanco Bugada

Foto: Giorgio Apostolo e Carlo d'Agostino



1933- Crociera Nordatlantica - DOCUMENTI

-Ecco un telegramma di chi traversò l'Atlantico su un monopiano terrestre nel 1927:

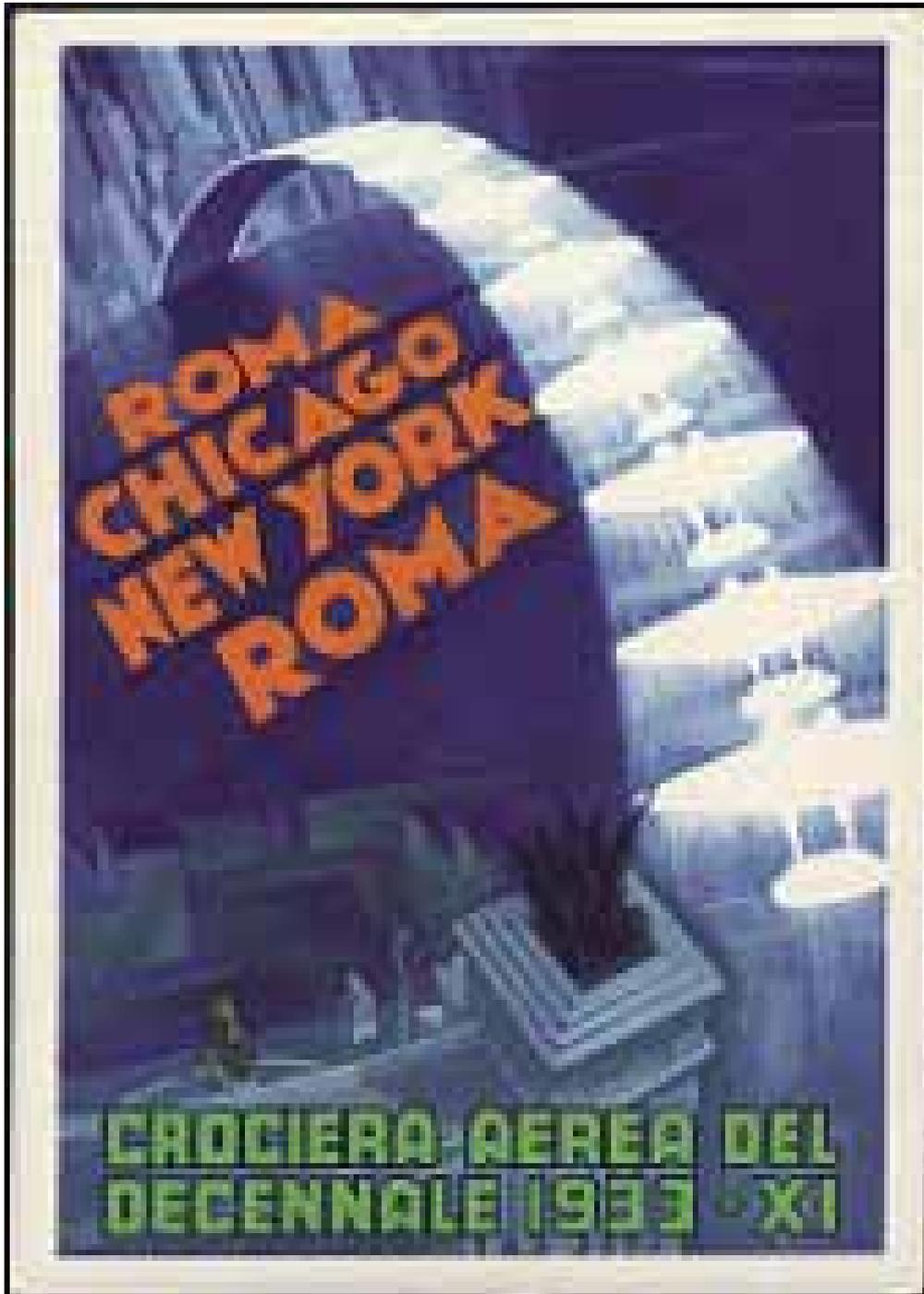
"Prego accettare nostre sincere congratulazioni per il vostro splendido volo. Voi avete dato un esempio di organizzazione perfettamente curata. Siamo spiacenti di non avervi potuto incontrare a Cartwright ma ci siamo molto rallegrati vedendo i vostri camerati ufficiali dell' "ALICE" (la nave appoggio). Charles A.Lindbergh, Anne M.Lindbergh"

A cui Balbo rispose:

" Il saluto del più fulgido eroe della terra d'America, trasvolatore dell'oceano in una impresa leggendaria, lusinga ed onora la squadra atlantica italiana la quale ringrazia commossa e augura al colonnello Lindbergh ed alla sua intrepida compagna di aggiungere gloria alla gloria"

-Da ricordare il discorso che tenne Balbo a New York di cui ci piace enfatizzare alcuni passi belli e significativi:

" Italiani di New York..... Iddio ha concesso alla squadra atlantica di sciogliere il voto: per le vie dei cieli, da Roma all'America, noi vi portiamo il saluto dell'Italia.....I nostri 48 motori sono giunti sino a voi affinché sentiate, nel cielo della metropoli, il palpito della Patria..... Siate fieri di essere italiani, o gente nostra d'oltre oceano, e soprattutto voi lavoratori dal braccio infrangibile e dal cuore semplice.....voi che avete il genio e la pazienza dei costruttori di Roma !Ospiti della grande America , siate la parte eletta dell'antica e della nuova Patria: rispettate le sue leggi per essere rispettati, esaltate, insieme col tricolore, la bella bandiera stellata....."



Una fantastica iniziativa del nuovo **Gruppo Storico SAVOIA MARCHETTI:** **ricostruire un S.55 X da esporre a Volandia.**

Nel marzo scorso è stato ufficialmente costituito il "**SAVOIA MARCHETTI Historical Group**" a Somma Lombardo, nei pressi dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Ha sede a Volandia, Parco e Museo del Volo. Ne fanno parte molti appassionati del "**Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti**" (GLS), dell' "**Associazione Amici di Volandia**" e tecnici, storici, giornalisti aeronautici e esperti di sottoscrizioni pubbliche, con l'appoggio di alcune industrie del Distretto Aeronautico del Varesotto come l'**Aerosviluppi** e le **Officine Villella**. Nel campo dell'editoria il nuovo Gruppo ha il supporto della riviste italiane **Modellismo** e **VFR Aviation** nonché dell'inglese **RC Model World** che hanno tutte pubblicato degli articoli sull'S.55.



Crociera nordatlantica del 1933

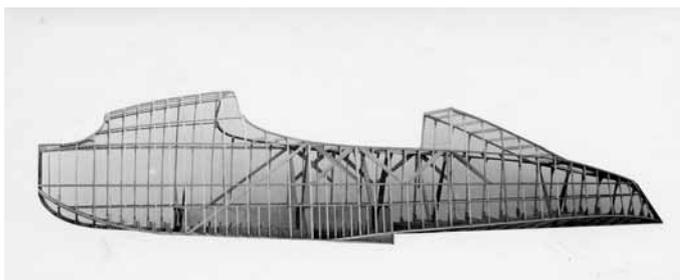
Modellismo ha riportato, in occasione del centenario della SIAI Marchetti (1915-2015), la storia dell'industria di Sesto Calende in tre puntate (26 pag.), illustrando brevemente tutti i tipi di velivoli prodotti, dall'FBA idrovolante biplano, costruito su licenza *Schreck* nella Prima Guerra Mondiale, all'ultimo jet *SIAI S 211* che, rivisitato Finmeccanica, è destinato ad equipaggiare la Pattuglia Acrobatica Nazionale come "*M 345*" e essere anche un successo in esportazione. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti, che ha come coordinatore l'ing. Filippo Meani, ha come scopo non solo la ricostruzione, la ricerca e il restauro dei velivoli eventualmente disponibili in condizioni di relitto, ma anche il ricondizionamento e la scansione della documentazione esistente per poterla usare senza alcun timore di deteriorarla. E con questo scopo, per iniziare, sono stati pazientemente identificati e restaurati i disegni costruttivi originali dell'idrovolante S.55 degli anni '30. E' stata un'opera notevole dato che sono stati passati allo scanner quasi 900 disegni per poter disporre di copie facilmente utilizzabili. L'ing. Maurizio Grillo li ha visionati tutti e ne ha diretto l'opera di restauro con l'aiuto di altri colleghi ed amici del GLS, oltre che di appassionati esterni. Determinante anche la supervisione di Marzio Mariani, presidente del GLS. Il Presidente degli "*Amici di Volandia*" è Paolo Montonati e il Presidente del *Comitato Scientifico del Museo Volandia* è l'avv. Claudio Tovaglieri, che seguono in prima persona l'iniziativa.

Attualmente non si sono scoperti relitti dell'S.55 da restaurare, salvo uno in Siberia che purtroppo si presenta in pochi resti, molto danneggiati, ritrovati solo alcuni anni fa. Il Gruppo Storico Savoia Marchetti sta tentando di riportare in Italia dalla Russia almeno un motore originale che era montato su questo S.55 P (Passeggeri). Il velivolo, nel 1935, precipitò nella regione di Khabarovsk sepolta in una fitta nebbia che causò un disgraziato impatto contro la cima di un larice nella taiga, in una zona impervia.

Esiste per contro in Brasile un esemplare dell'S.55 "*Jahù*" acquistato da Joao Ribeiro De Barros per tentare la traversata da Genova a San Paolo nel 1926. L'apparecchio era l' "*Alcione*" di Casagrande danneggiato da una tempesta a Casablanca, anch'esso in un tentativo di traversare l'Atlantico Meridionale. De Barros lo fece restaurare e aumentò il volume degli scafi. Montò due motori Isotta Fraschini da 500 Hp. A causa di vari contrattempi questo S 55 arrivò in

Brasile solo nel '27, preceduto da Francesco de Pinedo con un S.55 battezzato "Santa Maria", come la caravella di Colombo. Lo "Jahù" restaurato si trova nel Museo TAM che però è stato chiuso di recente e forse andrà in un'altra sede. Al suo restauro aveva collaborato l'Aeronautica Militare Italiana.

In Italia esiste solo un troncone di uno degli scafi d'un S.55X delle squadriglie rosse della crociera nordatlantica del 1933, conservato al Museo A.M.I. di Vigna di Valle. Questa situazione ha indotto il SAVOIA MARCHETTI Historical Group a considerare la ricostruzione "full scale" di un S.55 X della seconda crociera atlantica del 1933 organizzata da Italo Balbo. Il desiderio era realizzare un esemplare volante, ma sono stati presto verificati degli ostacoli insormontabili come il costo elevatissimo, la difficoltà di ottenere la certificazione di navigabilità e soprattutto l'impossibilità di usare in Italia degli specchi acquei ormai tutti inabili per gli idrovolanti, salvo il Lago di Como. Purtroppo però l'Aero Club di Como non dispone di un capannone a terra capace di ricoverare un S.55 X (24 m d'apertura alare per un peso di più di 5500 kg) assieme agli altri idro della sua flotta. Si è dovuto quindi optare per un S.55 X da museo, da esporre a Volandia, ma costruito con le tecniche di allora, usando legno, colla, chiodi, tela e i pochi elementi metallici dell'originale. E la costruzione le seguirà grazie ai disegni dell'epoca e ai Manuali d'istruzione ritrovati.



Costruzione d'epoca

Sulla base della documentazione disponibile, è iniziato il lavoro di ricostruzione partendo dalle derive e dai timoni in tubetti d'acciaio saldati come l'originale. Sarà poi la volta dell'impennaggio orizzontale in listelli di legno ma con l'elevatore mobile sempre in tubetti d'acciaio. L' Istituto Feltrinelli di Milano è interessato a costruire le centine in legno dello stabilizzatore che poi dovrebbe essere assiemato a Volandia. Quel che ci si propone è ritrovare la tecnologia degli anni '30 per poter esporre nel Museo Volandia un S.55 X come veniva prodotto all'epoca. Alcune parti saranno molto impegnative, come l'ala, gli scafi e la parte centrale dell'ala completa di cabina. La gondola motori coi suoi montanti metallici sarà un pezzo di bravura anche se è previsto di montare dei simulacri al posto dei motori *Isotta Fraschini Asso* da 800 Hp che verranno lasciati a terra perché il pubblico possa esaminarli nei dettagli. Lo stesso è stato fatto in Brasile con lo "Jahù".

Noi

tutti, aeromodellisti e appassionati di aeronautica, seguiremo con molto interesse questa iniziativa che ci permetterà di guardare e fotografare un velivolo in scala al vero che ha fatto la storia della nostra Aeronautica. Certo non è stato costruito in quantità notevoli come l'S.-79 o il Macchi 202, ma, nel 1933, quello stormo di Balbo di 23 apparecchi SAVOIA MARCHETTI S.55 che tornò dagli Stati Uniti fece conoscere l'Italia al mondo intero. Nelle varie versioni l'S.55 toccò i 250 esemplari.

MULTA RENASCENTUR QUAE IAM CECIDERE / Quinto Orazio Flacco
(rinasceranno molte cose ormai cadute)

.....