



A-1 Balilla, 1916 ca.

Anche se in realtà sono repliche costruite in seguito, oltre allo 'S.V.A.' già ricordato e posizionato oggi all'interno di una grande teca di cristallo all'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova gentilmente concesso dalla vicina Fondazione Ansaldo, ne possiamo vedere altri due: uno a Lima in Perù presso il Museo de la Fuerça Aerea Peruana e l'ultimo in Giappone presso l'Air Park della città di Hamamatsu, patria della Suzuki, realizzato dalla ditta Gonalba come quello esposto all'aeroporto di Genova e donato all'Aeronautica Militare Nipponica nel 1970 in occasione del cinquantenario del raid aereo Roma-Tokio effettuato fra il 14 febbraio ed il 31 maggio del 1920 da Arturo Ferrarin e Gino Capannini a bordo, appunto, di uno 'S.V.A.' della serie 9.

Questo modello non fu il solo ad uscire dalle officine Ansaldo: anzi, il primo progetto originale era stato l'"A-1 Balilla" concepito da Giuseppe Brezzi, unico caccia terrestre di produzione nazionale realizzato in serie durante la prima guerra mondiale. Di poco più piccolo dello 'S.V.A.', presentava analoghe prestazioni. Robusto, veloce e maneggevole era fra i velivoli preferiti di Francesco Baracca e Folco Ruffo di Calabria, altro celebre aviatore che fortunatamente sopravvisse al conflitto. Ne verranno assemblati più di 160 esemplari durante la guerra e quasi altrettanti fino al 1921, sia per le forze armate italiane che per tanti paesi esteri fra cui Grecia, Lituania, Lettonia e altri stati soprattutto dell'America Latina e verrà utilizzato anche per scopi civili, dal trasporto della

posta al volo acrobatico. Oggi in Italia ne sopravvivono solo due esemplari, uno al Museo Caproni di Trento e l'altro al Museo Storico di Bergamo.

Un altro bell'aereo progettato dall'Ansaldo sarà il ricognitore 'A 300', il cui nome verrà casualmente ripreso da un famoso jet commerciale entrato in servizio negli anni Settanta. Costruito anch'esso nei cantieri di Borzoli in varie versioni e collaudato come gli altri da Mauro Stoppani, fu oggetto di una delle prime operazioni mondiali di marketing effettuando fra 1919 e 1920, un lungo raid attraverso un'Europa appena rappacificata, che fece acquisire cospicue commesse soprattutto in Francia, Spagna, Belgio e Polonia.

La straordinaria capacità produttiva di quegli anni è stata davvero notevole: impiegando nei suoi vari stabilimenti più di 9000 persone fra tecnici e maestranze varie che diventeranno 36000 nel giro di pochi anni, l'Ansaldo fra il 1916 e il 1919 produsse 3800 velivoli, 10000 cannoni, 550 bombarde, 150 autoblindo, dieci milioni di proiettili d'artiglieria, quasi 1600 motori d'aeroplano e 150 per navi. Se si somma a ciò l'attività dei cantieri navali con una produzione di 95 navi da guerra e 17 mercantili fra cui il grande transatlantico Duilio di 23.000 tonnellate, ci si può rendere conto che il record costruttivo dell'Ansaldo di quegli anni non verrà mai più eguagliato da nessun'altra realtà industriale italiana di ieri e di oggi. Per rendere l'idea di quanto fosse enorme l'indotto che tale attività assicurava alla città di Genova e agli altri centri dove ope-