



Interno stabilimento Ansaldo Borzoli 1918 ca.

Nel momento in cui l'Ansaldo decide di entrare in lizza lo farà con l'energia e la dovizia di mezzi che ha sempre saputo mettere in atto in tutte le sue imprese: in un arco di tempo brevissimo verranno resi disponibili ben cinque stabilimenti aeronautici a Torino, a Rivoli, a La Spezia e nell'area genovese a Bolzaneto e a Borzoli. La prima pietra di quest'ultimo, che sarà per un po' di tempo il più importante, verrà posta nel gennaio del 1917 e già nell'aprile successivo vedrà il primo velivolo completo uscire dalla catena di montaggio. Fra settembre e ottobre la produzione si attestava su due aerei al mese finché nell'agosto del 1918 si era in grado di fare uscire dai cinque stabilimenti ben dodici aeroplani completi al giorno. Nel giro di un solo anno verranno costruiti circa 3.800 aerei, duemila dei quali destinati alle Forze Armate nazionali. Lo sforzo economico e industriale fu enorme e venne ovviamente finanziato in parte dallo Stato: ciò non toglie il valore e l'impegno delle maestranze tutte e dei progettisti che riuscirono a compiere questa titanica impresa. Fra questi ricordiamo Celestino Rosatelli, destinato a divenire uno dei più importanti progettisti italiani del settore, e soprattutto Umberto Savoia e Roberto Verduzio cui si dovrà la realizzazione di quello che sarà all'epoca il più moderno, veloce e affidabile aeroplano da ricognizione e da combattimento e che avrà una lunga carriera anche in tempo di pace come aereo postale o destinato ad altri impieghi civili. Si chiamerà 'S.V.A.', dalle iniziali dei cognomi dei progettisti cui era stata aggiunta la 'A' di Ansaldo: il prototipo uscirà dai cantieri di Borzoli nell'apri-

le del 1918 ed effettuerà il primo volo dal campo d'aviazione di Grosseto ai comandi dell'asso dell'aviazione Mario Stoppani che in seguito, lasciata l'Ansaldo, diverrà capo collaudatore e istruttore presso i cantieri 'CRDA' di Trieste dove, in stretta collaborazione con Filippo Zappata, contribuirà alla realizzazione dei più importanti idrovolanti italiani costruiti fra le due guerre.

Ricordo ai lettori che lo 'S.V.A.', sul quale è uscito a suo tempo su questo Bollettino un articolo relativo a quello esposto all'aeroporto di Sestri, era un biplano monomotore lungo poco più di 8 metri con apertura alare di 9 dal peso al decollo di circa 950 kg. Propulso da un motore 'SPA 6' della potenza di 205 cavalli raggiungeva una velocità massima di 220 km/h con una autonomia di volo di 3 ore. Poteva elevarsi in quota fino a 6.500 metri ed era equipaggiato con due mitragliatrici da 7.7 mm. Costruito in legno come tutti i velivoli del tempo, presentava una fusoliera aerodinamica rivestita di compensato mentre ali e superfici di controllo erano di tela. Se ne assemblarono più di duemila esemplari nelle varie serie da 1 a 10 più una successiva modello idrovolante: la serie più famosa è stata quella denominata 'S.V.A.-5', legata al fatto che fu proprio a bordo di questo velivolo che Gabriele D'Annunzio compì il famoso raid su Vienna del 9 agosto 1918. La squadriglia, decollata all'alba dal campo di San Pelagio in provincia di Padova, comprendeva sette 'S.V.A.-5' e uno 'S.V.A.-9' pilotati da Natale Palli, Piero Massoni, Gino Allegri, Ludovico Censi, Antonio Locatelli, Aldo Finzi, Giordano Bruno Granzarolo e Giuseppe Sarti. Per inciso,