

VELIVOLI

Parte prima

- ▶ **ANSALDO S.V.A.**
- ▶ **FIAT G.91**

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet.*

ANSALDO S.V.A.

Gli **ANSALDO S.V.A.** erano una famiglia di biplani da ricognizione e bombardamento italiani, sviluppati nella seconda fase della Prima Guerra Mondiale. Protagonisti di diverse imprese, come il volo su Vienna con Gabriele D'Annunzio nel 1918 o il raid Roma-Tokyo di Arturo Ferrarin e Guido Masiero nel 1919, ottennero un discreto successo nell'esportazione, venendo utilizzati da 11 paesi, tra i quali Francia e Stati Uniti, e furono costruiti in circa 2000 esemplari.

Il progetto di questo biplano iniziò nel 1916 ad opera di Rodolfo Verduzio e Umberto Savoja, due dei pionieri dell'aeronautica italiana. Il nome del velivolo, S.V.A., era appunto un acronimo delle iniziali dei cognomi dei due progettisti e della ditta costruttrice: Savoia, Verduzio, Ansaldo di Genova. Partecipò al progetto anche il giovane Celestino Rosatelli, il futuro padre dei biplani Fiat C.R.32 e C.R.42. La sua iniziale non compariva nel nome del velivolo, ma esso presentava quella che diventerà la sua firma inconfondibile: i montanti a W (controventatura a trave di Warren) tra l'ala superiore e l'ala inferiore.



ANSALDO S.V.A. Biplano da ricognizione e bombardamento
Annullo figurato Lugo (RA) 25-03-2023 "100 anni di Aeronautica Militare"

CARATTERISTICHE ANSALDO S.V.A. 1

Lunghezza	8,10 m	Altezza	2,65 m		
Apertura alare	9,10 m	Superficie alare	24,2 m ²		
Peso a vuoto	670 kg	Peso max al decollo	952 kg		
Motore	SPA 6A	Potenza	205 CV		
Velocità max	220 km/h	Autonomia	3 ore	Equipaggio	1 persona
Armamento	2 mitragliatrici da 7,7 mm				

Il primo prototipo volò il 19 marzo 1917, pilotato da Mario Stoppani.

Come i modelli che derivarono successivamente, era un biplano con l'ala superiore di apertura maggiore rispetto a quella inferiore (la differenza tra le due aperture non era comunque tale da poterlo definire come un sesquiplano).

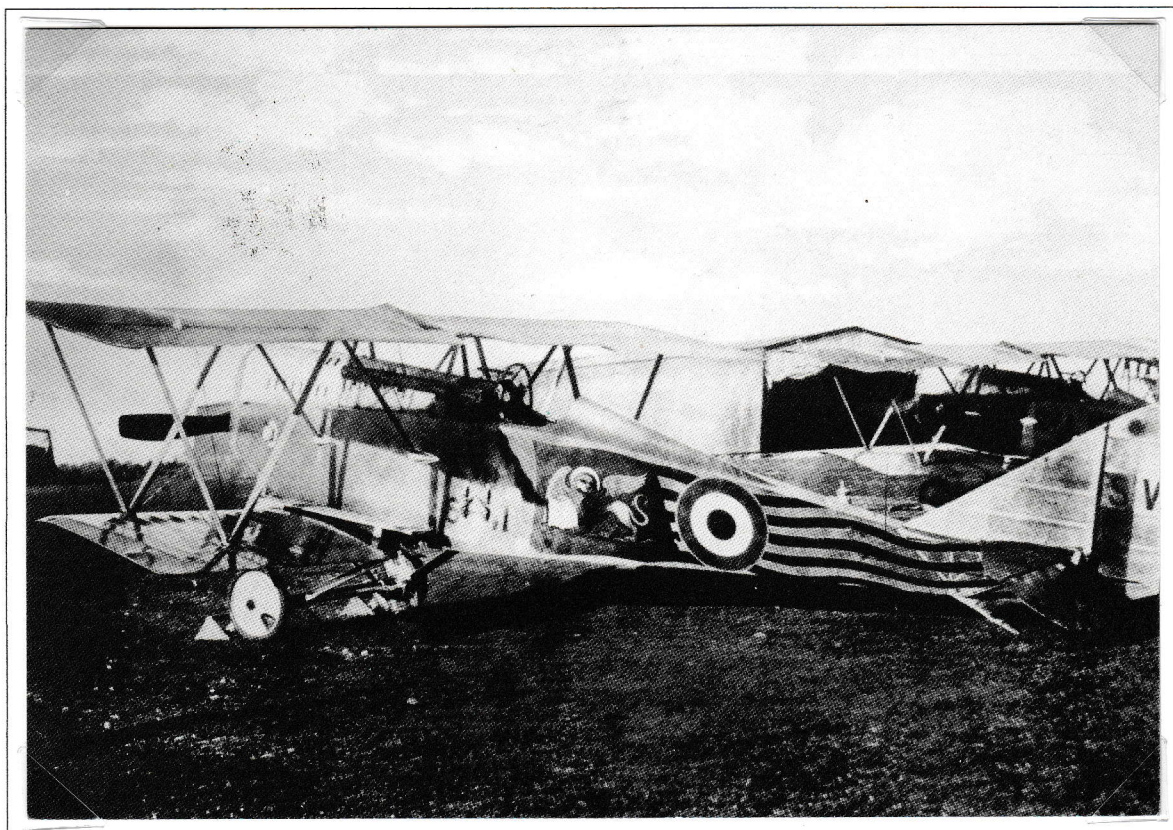
Aveva struttura lignea; la sottile fusoliera, che terminava a sezione triangolare, era rivestita in compensato; le ali e le superfici di controllo erano rivestite in tela. L'ala superiore era munita di alettoni, la cui struttura era in legno e metallo, così come quella dei due equilibratori e del timone.

Al prototipo, prima denominato S.V., poi S.V.A. 1, seguirono altri tre esemplari di preserie, tutti caratterizzati dall'assenza del parabrezza e da contreventatura ala superiore-fusoliera, differente da quella poi adottata nei modelli di serie. Lo S.V.A. 2 fu il primo esemplare di serie.

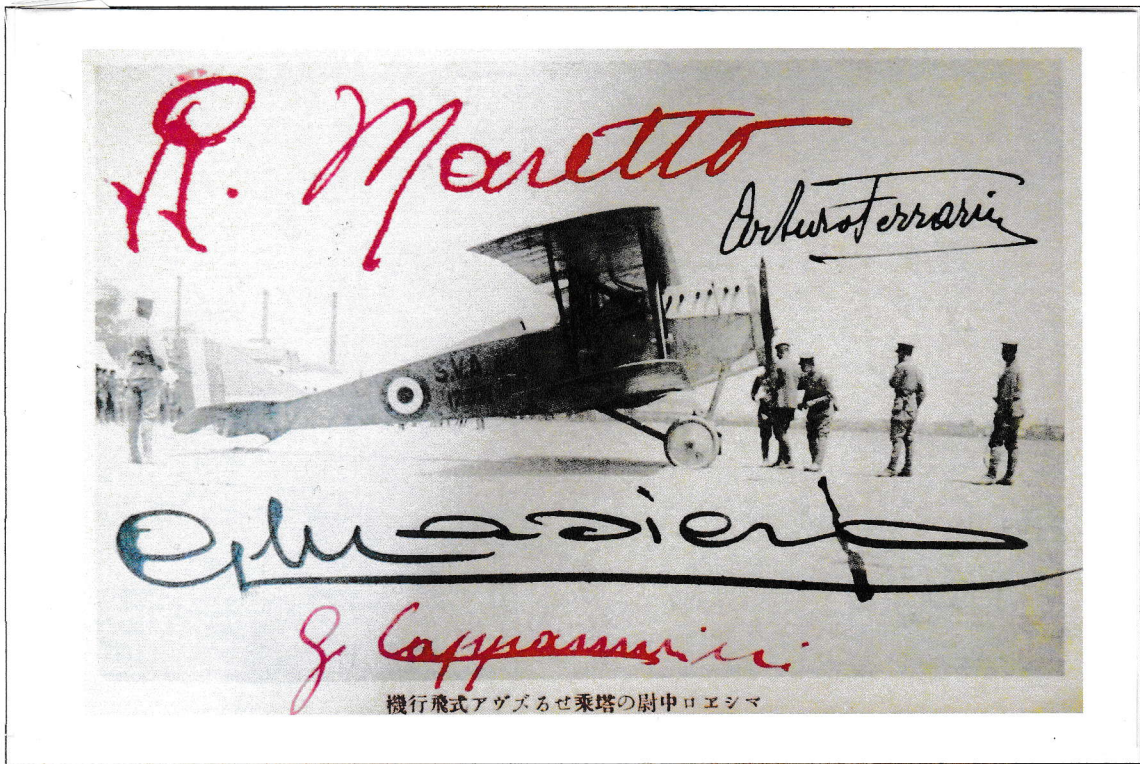
Gli Ansaldo S.V.A. negli anni successivi alla Grande Guerra trovarono largo impiego in raid e trasvolate, che aumentarono la fama quasi epica del biplano, raccogliendo successi anche nelle corse aeree più "tradizionali".



Annullo figurato Lugo (RA) 25-03-2023 "100 anni di Aeronautica Militare"



Biplano ANSALDO S.V.A. 5 della 87ª Squadriglia "La Serenissima" protagonista del Volo su Vienna



Il biplano SVA 9 con gli autografi dei piloti Ferrarin e Masiero e dei motoristi Maretto e Cappannini
 "Centenario raid aereo Roma-Tokio del 14-02-1920"
 Annullo figurato Roma Cinecittà Est 14-02-2020





CASALE
CAPITALE DEL
MONFERRATO

Assessorato al Turismo e Manifestazioni

Sulle ali della Storia

Mostra storico documentaria
Gemellaggio delle città dannunziane in ricordo di
Gabriele D'Annunzio e Natale Palli.



Comune di
Pescara



Comune di
Montichiari



Comune di
Gardone Riviera



Comune di
Casale Monferrato



I contributi storici e fotografici della mostra sono raccolti nel libro di Eugenio Sirolli "Sulle rotte di D'Annunzio".



Fotolineadirect - Stampa Tipografia La Nuova Operaia - Tutti i diritti sono riservati - Vietata la riproduzione

CASALE DEL MONFERRATO
9 aprile - 1 maggio 2011

CASALE
CAPITALE DEL
MONFERRATO



Assessorato al Turismo e Manifestazioni

in collaborazione con



e con il patrocinio di

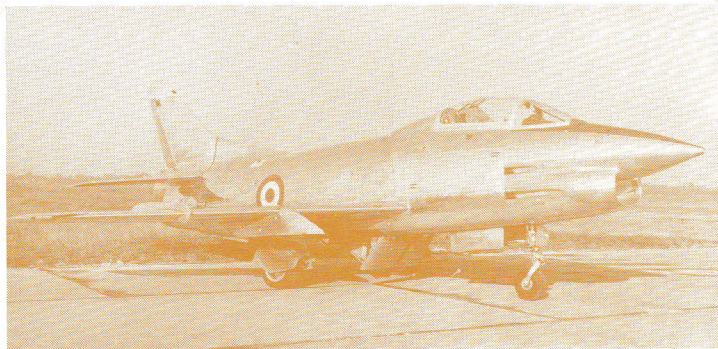


Gabriele D'Annunzio e Natale Palli sul biplano biposto Ansaldo SVA 10
Annullo figurato manifestazione 9-04-2011 Casale Monferrato (AL)

FIAT G.91

Il **Fiat G.91**, poi **Aeritalia G-91**, spesso soprannominato "Gina" dai suoi piloti, era un cacciabombardiere-ricognitore monomotore a getto ed ala a freccia progettato dall'ing. Giuseppe Gabrielli e prodotto dall'azienda aeronautica italiana Fiat Aviazione (divenuta Aeritalia in un secondo tempo) dalla metà degli anni cinquanta. Fu il vincitore del concorso della NATO del 1953 per la produzione di un nuovo aereo leggero da supporto tattico.

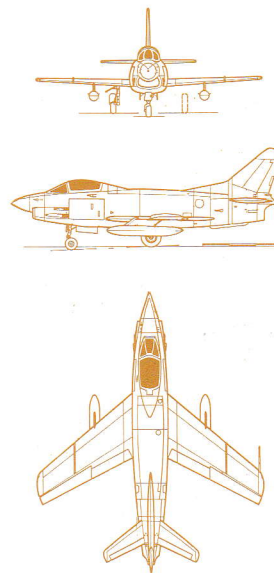
Utilizzato principalmente dalla tedesca Luftwaffe e dall'Aeronautica Militare, in Italia è noto anche per essere stato a lungo il velivolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori" fino alla sua sostituzione con l'Aermacchi MB-339PAN. La Força Aérea Portuguesa impiegò il G.91 dal 1966 al 1973 nelle operazioni controguerriglia nella Guinea Portoghese e in Mozambico. Restò in produzione per 19 anni. Ne furono costruiti 756 esemplari, inclusi i prototipi e i modelli di pre-produzione.



FIAT G 91

Vincitore del concorso NATO per un aereo da supporto tattico ravvicinato il piccolo aviogetto di Gabrielli è il primo successo all'attivo dell'industria aeronautica italiana nel dopoguerra. Anche se questa affermazione internazionale non sfocia nella misura prevista di diffusione tra le forze aeree della NATO è una valida piattaforma per ulteriori e più avanzate realizzazioni. Il contratto prevede tre prototipi e ventisette macchine di serie che vanno ad equipaggiare il 103° Gruppo C.T.L. appositamente costituito per determinare le tecniche d'impiego più proficue. Successivamente entra in linea con il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico (Frecce Tricolori) e per circa venti anni è uno dei protagonisti di rilievo dell'acrobazia aerea internazionale.

Dimensioni e caratteristiche: motore Bristol Siddeley Orpheus 803 da 2270 kg.; apertura alare 8,56 m, lunghezza 10,30 m, altezza 4,00 m; superficie alare 16,42 mq.; peso a vuoto 3688 kg., peso totale 5500 kg.; velocità max. 1045 km/h; salita a 4.000 m in 4'50"; tangenza 12200 m; autonomia 1800 km.; armamento quattro mitragliatrici Colt-Browning da 12,7 mm + 680 kg. di carichi vari.



Cacciabombardiere-ricognitore FIAT G.91

Progettato in risposta al concorso per una macchina d'attacco e appoggio tattico indetto dalla NATO nel dicembre del 1953, designato NBMR-1 (NATO Basic Military Requirement № 1), il Fiat G.91 rispondeva in toto alle caratteristiche richieste: capace di operare da piste di fortuna e non preparate, era dotato di buona velocità (il primo prototipo superava mach 1 a 9000 m di quota) e poteva trasportare carichi offensivi di almeno 450 kg.

CARATTERISTICHE (versione G.91R/1)

Lunghezza	10,29 m
Apertura alare	8,56 m
Superficie alare	16,43 m ²
Altezza	4,00 m
Motore	1 turbogetto Bristol Siddeley Orpheus 803-02
Spinta	22,26 kN
Autonomia	1150 km
Velocità massima	0,78 Mach (1075 km/h in quota)
Tangenza	13260 m
Peso a vuoto	3100 kg
Peso max al decollo	5500 kg
Equipaggio	1 pilota
Armamento: Mitragliatrici	4 Browning M2 calibro 12,7 mm
Bombe	caduta libera fino a 680 kg
Razzi	38 SNEB da 68 mm
Piloni	4 sub-alari



50° anniversario Primo Volo FIAT G.91 "1956-2006" - disegno Mauro Cini

La realizzazione del primo esemplare avvenne con un certo anticipo rispetto ai principali concorrenti, anche in ragione della scelta operata dalla Fiat di basare il progetto (in scala più ridotta) su quello dell'F-86 Sabre che l'azienda torinese costruiva su licenza. La somiglianza che ne derivò, oltre a suscitare proteste da parte di aziende concorrenti nella gara NATO, valse al G.91 il nomignolo di "piccolo Sabre".

Il prototipo venne portato in volo per la prima volta il 9 agosto 1956 all'aeroporto di Torino-Caselle ai comandi del collaudatore Riccardo Bignamini.

Malgrado i primi risultati estremamente confortanti, i problemi non mancarono: solo una settimana dopo, nel corso di collaudi a bassa quota, si registrarono problemi di natura aerodinamica (nello specifico insorsero fenomeni noti come "flutter") che determinarono il cedimento dell'impennaggio e la conseguente perdita del prototipo.

Nel gennaio 1958 il G.91 venne dichiarato ufficialmente vincitore del concorso, dopo aver superato un nutrito gruppo di avversari (7 in tutto), tra i quali il Breguet Br 1001 Taon, il Dassault Mystère XXVI (divenuto poi Étendard VI), il Folland Gnat e l'Aerfer Sagittario 2.



FIAT G.91 - 8°Stormo C.B.R. Aeroporto Cervia (RA)

Dispaccio straordinario aerotrasportato con G.91Y Orbetello (GR)-Cervia(RA) 2/07/1983



Gli esemplari di pre-serie equipaggiarono (a partire dall'agosto dello stesso anno) il 103° Gruppo (allora inquadrato nella 5ª Aerobrigata) che ne testò le caratteristiche nel corso di missioni operative. L'estate successiva questi esemplari vennero sottoposti all'attento esame di una commissione NATO che, anche in questa occasione, ebbe ad emettere un giudizio estremamente positivo.

Il G.91 è un monoplano ad ala bassa, con configurazione a freccia con un angolo di 37°; la fusoliera, con struttura a semiguscio in lega leggera, alloggia il motore nel tronco posteriore, subito davanti al quale sono disposti i serbatoi del carburante e gli alloggiamenti del carrello d'atterraggio.



FIAT G.91Y "Yankee"

Annullo figurato Cervia (RA) 3/11/2011 "1° Stormo C.S.A.R. festeggia il 150° dell'Unità d'Italia"



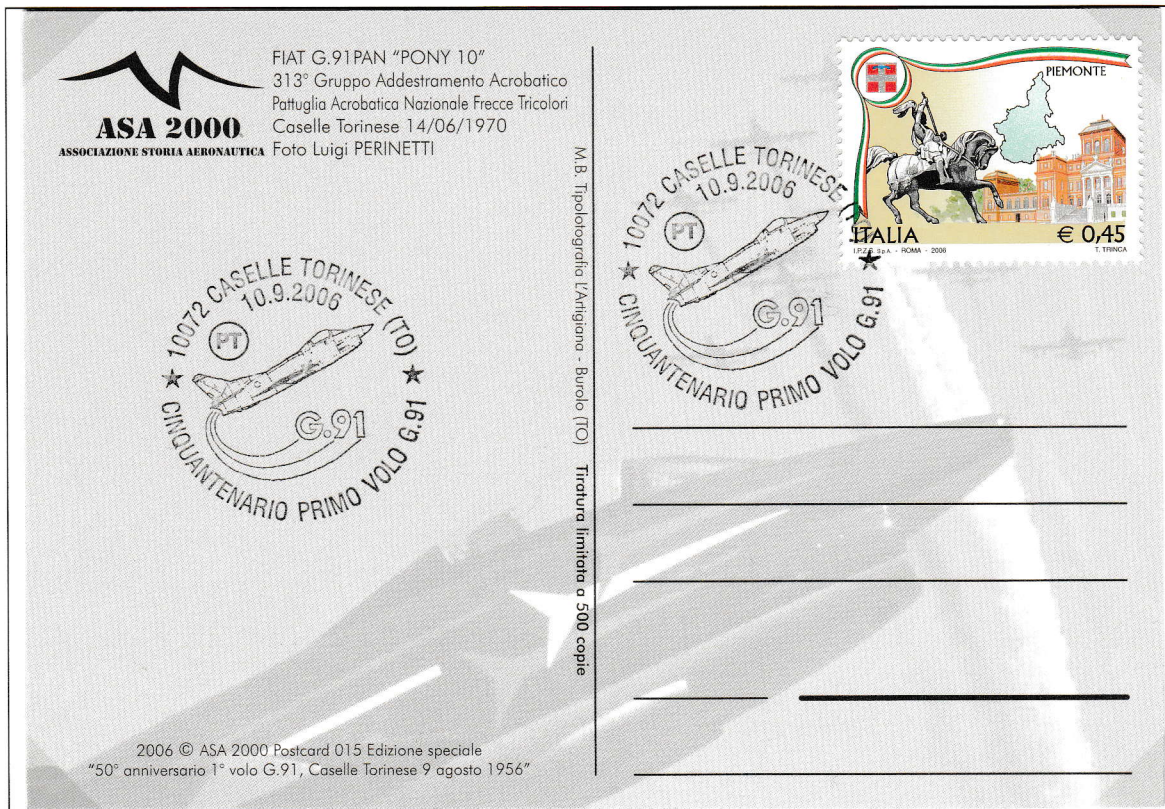
Nella sezione di prua è disposto l'abitacolo, sotto al quale è posizionata la presa d'aria dinamica per il motore. La postazione di pilotaggio era equipaggiata con un seggiolino eiettabile Martin Baker Mk.3.

Le mitragliatrici (o, secondo le versioni, i cannoni) sono disposte a fianco della presa d'aria, sotto la cabina e all'estrema prua sono alloggiati le macchine fotografiche e le apparecchiature di controllo delle stesse. I piani di coda oltre agli impennaggi sono composti anche da una pinna ventrale di dimensioni ridotte.



FIAT G.91PAN "Pony 10" (foto L. Perinetti 14/06/1970)

Annullo figurato Caselle Torinese (TO) 10/09/2006 "50° anniversario Primo Volo G.91"



Il carrello è di tipo triciclo anteriore: la gamba anteriore, nel ritrarsi all'indietro, compie una rotazione di 90° e la ruota è alloggiata di piatto sotto la presa d'aria; le gambe posteriori trovano spazio nelle semiali, con le ruote che, ritraendosi verso l'interno, vengono alloggiati in fusoliera.

A seconda delle versioni, alle semiali sono agganciati due o quattro piloni cui è possibile applicare serbatoi di carburante o carichi bellici (in genere bombe non guidate o lanciarazzi). Durante tutta la propria vita operativa il G.91 venne motorizzato con il turbogetto Bristol Siddeley Orpheus.



FIAT G.91PAN del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico (foto L. Perinetti 14/06/1970)
 Annullo figurato Caselle Torinese (TO) 10/09/2006 "50° anniversario Primo Volo G.91"



Dotato di un eccellente rapporto peso/spinta, aveva un complesso sistema di regolazione del carburante composto di parti variamente dislocate sul motore. Caratteristico il sistema di avviamento che avveniva ad opera di una piccola turbina azionata dai gas prodotti dalla combustione di una carica di cordite.

Dal punto di vista produttivo il G.91 non vide realizzate le aspettative nutrite dalla Fiat dopo la vittoria in un contesto internazionale. La Luftwaffe, infatti, fu l'unica forza aerea della NATO che fece seguire ordini di produzione alle proprie manifestazioni d'interesse nei confronti del velivolo, in ciò attratta (oltre che dalle innegabili doti della macchina) anche dalla possibilità di partecipare al programma di produzione su licenza, che costituì fattore di attrattiva nei confronti dell'industria aeronautica tedesca che si stava ricostituendo dopo la seconda guerra mondiale ed i successivi divieti imposti nel settore delle costruzioni aeronautiche.

La produzione di serie fu così realizzata sia in Italia, presso gli stabilimenti Fiat, che in Germania Ovest dove, negli stabilimenti della Dornier Flugzeugwerke (in parte confluita, a seguito di intricate fusioni societarie, nella Flugzeug Union Süd, con sede a Ottobrunn), furono costruiti 294 esemplari degli oltre 500 che vennero impiegati dalla Luftwaffe

Il primo reparto tedesco equipaggiato con i G.91, l'AG 53, divenne operativo nel 1960 e venne destinato all'addestramento degli equipaggi presso la base di Erding, dove aveva sede la Waffenschule 50. L'anno successivo venne costituito l'AG 54, di base ad Ahlhorn.

In Italia il G.91 venne assegnato al 14° ed al 103° Gruppo della 2ª Brigata Aerea fino allo scioglimento dello stesso, quindi inquadrato nella 51ª Brigata Aerea fino al 1964 quando, con la ricostituzione del 2° Gruppo, venne assegnato a quest'ultimo.

Il 13° Gruppo, inquadrato nel 32° Stormo di stanza all'aeroporto di Cameri, in provincia di Novara, ricevette i G.91 per sostituire gli oramai superati F-86E Sabre. Successivamente trasferitosi a Brindisi e dotato della versione G.91R, il 13° verrà in seguito riequipaggiato con i bimotori G-91Y fino alla loro sostituzione, negli anni ottanta, con gli AMX Ghibli.



32° Stormo Caccia Bombardieri - Volo celebrativo Brindisi-Ciampino con FIAT G.91Y
 Annullo figurato Brindisi 16/06/1983 "Il raduno 32° Stormo A.M. - 13° Gruppo"

L'altra unità che usò il G.91Y fu il 101° Gruppo inquadrato nello 8° Stormo di Cervia (RA). Nell'ambito di un aggiornamento del parco velivoli, nel 1963 la Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frece Tricolori" venne equipaggiata, in sostituzione dei precedenti F-86E Sabre, con i G.91 di pre-serie opportunamente modificati, ovvero alleggeriti privandoli della dotazione bellica e dell'impianto fotografico e dotati di impianto di generatore di fumi. In questa configurazione acquisirono la designazione ufficiale **G.91PAN** (Pattuglia Acrobatica Nazionale) e dipinti con la caratteristica livrea azzurra, dotata anteriormente di tre frecce bianco-rosso-verdi ai lati della fusoliera, ereditata dai Sabre. Rimasero in servizio fino al 1982.



“1930-2000 dal 1° Stormo alle Frece Tricolori - 70 anni di acrobazie in Friuli”
 Annullo figurato Mortegliano (UD) 10/09/2000

Il Portogallo, avendo l'esigenza di adeguare la propria flotta aerea per le esigenze di controllo del territorio nelle colonie africane allora controllate dall'Impero Portoghese, il governo avviò dei contatti con l'allora Germania Ovest (o Repubblica Federale Tedesca - RFT) per ottenere un lotto di G.91R/4 ex Luftwaffe, accordo concretizzatosi nel 1966 con una fornitura di 40 esemplari inizialmente proposti a Polemiki Aeroporia e Türk Hava Kuvvetleri, rispettivamente le aeronautiche militari di Grecia e Turchia, ma che le due nazioni rifiutarono. L'operazione fu parte degli accordi che prevedevano, tra l'altro, la concessione della base aerea di Beja come centro di addestramento interforze.

Il lotto di 40 unità comprendeva anche il primo ed unico G.91R/4 utilizzato dalla Polemiki Aeroporia in prove di valutazione e restituito alla fine delle stesse, esemplare che fu il primo ad entrare in servizio operativo con la Força Aérea Portuguesa (FAP) e identificato con il numero di coda 5401, ai quali seguirono gli altri con una numerazione progressiva fino al 5440.

In seguito, nell'estate 1974, il governo tedesco propose al Portogallo un lotto a prezzo vantaggioso che comprendeva una serie di esemplari nelle varianti T/3 da addestramento biposto e R/3, concretizzatosi nella commessa per 96 esemplari consegnati in diverse forniture tra il 1976 e 1982, dei quali solo 33 "R/3" e 11 "T/3" vennero utilizzati operativamente mentre i restanti vennero cannibalizzati per costituire un adeguato parco ricambi, oppure utilizzati come bersagli o come velivoli di prova e per la formazione del personale nei vari reparti FAP. Gli R/3 vennero identificati con i numeri seriali di coda dal 5441 al 5473 mentre i T/3 con gli identificativi dal 1801 al 1811, questo dopo aver inizialmente acquisito per un breve tempo numerazioni della serie 5400.

Dal gennaio 1969 venne costituita la Esquadra 502 basata alla BA5 di Nacala (Mozambico), con velivoli in seguito distaccati a Pemba, Mueda e Nampula. Fino al 1973 vennero utilizzati durante la Guerra coloniale portoghese, impiegati nelle operazioni di controguerriglia nei territori dell'allora Guinea Portoghese, oggi Guinea-Bissau, e del Mozambico, entrambi territori ancora annessi all'Impero Portoghese. Malgrado le condizioni di impiego, soprattutto climatiche, non fossero quelle previste per il velivolo in sede di progetto, il G.91 si dimostrò una macchina versatile ed efficiente.

L'ultimo volo ufficiale di un G.91 FAP venne compiuto il 15 giugno 1993, dopo oltre 75000 ore di servizio svolto in 27 anni.



Annullo speciale Foligno (PG) 8/07/1973 "8ª Manifestazione Aerea Nazionale"



ITALIA 28/03/1973 Lire 20
Formazione G.91PAN



ITALIA 28/03/1973 Lire 50
Pattuglia G.91Y



FIAT G.91T/INC.69 M.M.6339 (aeropittura ad olio su tela di Ercole Furia)



Annullo figurato Treviso 9-04-1992 "Ultimo Volo Operativo FIAT G.91R"

CROSA VITTORIO
 P.zza Eugenio Marchese, 3 A/15
 16010 BUSANILE/Sarissola (GE)
 ITALIA
 Tel. (010) 96.41.173

Il **G.91** fu prodotto in diverse versioni:

- **G.91**: designazione che identifica il prototipo e 27 esemplari di pre-serie
- **G.91PAN**: designazione attribuita agli esemplari di pre-serie che vennero opportunamente modificati per l'impiego nella Pattuglia Acrobatica Nazionale; in un secondo tempo, per le necessità della Pattuglia, vennero adattati a questo standard macchine della versione R. Questi velivoli rimasero in servizio presso le Frecce Tricolori dal 1964 al 1981, quando furono sostituiti dagli Aermacchi MB-339
- **G.91R**: quattro delle macchine di pre-serie vennero modificate nell'estrema prua, per consentire l'installazione degli apparati fotografici
 - **G.91R/1**: prima versione di serie; venne prodotta in 23 esemplari, armati con 4 mitragliatrici Browning M3 da 12,7 mm e due piloni subalari per un carico nominale di 900 chili, ma effettivo di appena 450. Destinati all'Aeronautica Militare Italiana
 - **G.91R/1A**: lotto di 25 velivoli destinato, anche in questo caso all'A.M.; dotati della strumentazione prevista sulla versione R/3
 - **G.91R/1B**: nuovo lotto destinato all'A.M.; dotati di strumentazione ulteriormente aggiornata ed aerofreni migliorati
 - **G.91R/2**: designazione prevista per una versione destinata alla Francia che non venne realizzata
 - **G.91R/3**: era il modello richiesto dalla Germania, che adottava 2 cannoni DEFA M552 da 30 mm e quattro punti d'aggancio, che consentivano l'incremento del carico bellico trasportabile senza incidere drasticamente sul raggio d'azione. Anche l'avionica era stata migliorata. Dalla Fiat venne prodotta in 50 esemplari, altri 294 furono prodotti su licenza in Germania



Annullo speciale figurato Foligno (PG) 19/10/1975 "9ª Manifestazione Aerea Nazionale"



FIAT G.91R/1B n/c 219 M.M.6415 (foto G. Colombatto)

Velivolo restaurato ed esposto a Caselle Torinese 19/05/2006

Annullo figurato Caselle T.se (TO) 10/09/2006 "50° anniversario Primo Volo G.91"



FIAT G.91R/1B n/c 219 M.M.6415
 Restaurato ed esposto a Caselle T.se
 19/05/2006
 Sorvolo di saluto delle Frece Tricolori
 Foto Giancarlo COLOMBATTO







M.B. Tipodotografia L'artigiano - Burolo (TO) Tiratura limitata a 1.000 copie

2006 © ASA 2000 Postcard 011 Edizione speciale
 "50° anniversario 1° volo G.91, Caselle Torinese 9 agosto 1956"



Aeritalia (FIAT) G.91 R-1 B (disegno di Stefano Pietruccioli)



Annullo figurato FDC Roma 23/03/2023 "Aeronautica Militare-100° anniversario della costituzione"



FIAT G-91 P.A.N.

(Monumento ai Caduti del Volo - sito di Gallarate_VA)



Annullo figurato Gallarate (VA) 24-05-2023 "La giornata Azzurra"



Aeritalia (FIAT) G.91 R-1 B (disegno di Stefano Pietruccioli)
 Annullo figurato Pomezia (RM) 16-06-2023 “Centenario Aeronautica Militare”



Aeritalia (FIAT) G.91 R-1 B (disegno di Stefano Pietruccioli)
 Annullo figurato Cameri (NO) 17-09-2023 “Aeronautica Militare - Corsa del Centenario”