

S.I.A.I.

Storia di aeroplani nella leggenda

parte prima

di Luciano Salari

S.I.A.I.Storia di aeroplani nella leggenda

di Luciano Salari

La raccolta vuole raccontare, con contenuti documentali e documenti filatelici dedicati, la storia della *S.I.A.I.-Marchetti*, ripercorrendo la storia dell'aviazione italiana ed anche mondiale, con lo sviluppo del volo fin dalle sue origini nel 1915 a Sesto Calende (VA), dove sono nati e decollati velivoli leggendari che hanno portato l'Italia in tutto il mondo attraverso raid, primati, trasvolate e battaglie.

Ho cercato di documentare la storia di molti dei velivoli prodotti fino agli anni '80, quando la SIAI entrò a far parte del Gruppo Agusta per poi confluire definitivamente in Aermacchi.



Annullo figurato Sesto Calende (VA) 21-06-2015 "Centenario fondazione SIAI-Marchetti"

Il **12 agosto 1915** l'atto costitutivo, rogato dal notaio Gilberto Bertoglio in Milano, indica come presenti **Capè Luigi, Capè Aldo, Foresti ing. Augusto, Santoni Alberto e Santoni Domenico Lorenzo** che concordano e dichiarano di costituire fra loro una società anonima per azioni sotto la denominazione di **SOCIETA' IDROVOLANTI ALTA ITALIA (S.I.A.I.)**.

L'attività principale era basata nella produzione su licenza e commercializzazione degli idrovolanti della ditta francese FBA (Franco-British Aviation Company).

A capo della ditta vi era Luigi Capè, mentre il Direttore Tecnico era Raffaele Conflenti.

Durante la prima guerra mondiale furono sviluppati i primi progetti di idrovolanti SIAI, basandosi sui modelli francesi,

Sempre nel 1915 la SIAI acquisisce la Società Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia, che Domenico Lorenzo Santoni aveva fondato nel 1913 ed era autorizzata a fregiarsi del nome dinastico per effetto di un brevetto reale.



Cartoncino emesso a ricordo del 70° anniversario fondazione SIAI
Annullo manifestazione 12-08-1985 Sesto Calende (VA)

La SIAI si estese a Sesto Calende e a Sant'Anna sul Lago Maggiore, dove fu allestito un grande idroscalo per il collaudo degli aerei ed una scuola di pilotaggio per idrovolanti.

Alla fine del 1920 l'ing. Raffaele Conflenti lascia la SIAI, chiamato da Domenico Santoni che nel frattempo si era staccato dalla SIAI, il posto di Direttore Tecnico venne occupato dall'ing. Alessandro Marchetti, che proveniva dalla Vichers Terni di La Spezia.

Quando Alessandro Marchetti firmò il contratto di collaborazione con la SIAI, apportò nuovo capitale ed anche per questo motivo che il 6 aprile 1937 la nuova ragione sociale dell'azienda divenne **SIAI SAVOIA-MARCHETTI**.

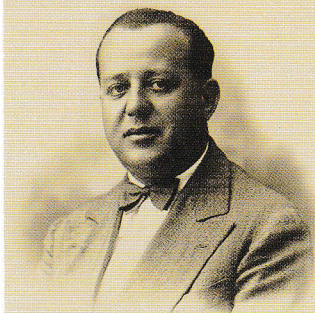
I velivoli venivano identificati con la sigla "S." fino al 1937 quando si iniziò ad utilizzare la sigla "S.M.", come già avveniva in Germania e in altre nazioni, associando il nome del progettista a quello del velivolo.

Il periodo tra anni venti e trenta rappresentò l'apice della ditta che vedeva i suoi idrovolanti protagonisti di diverse imprese aeronautiche, commercializzati in tutto il mondo: USA, dove operava una sua filiale, la *American Aeronautical Association*, URSS, Romania, Brasile, Spagna, Svezia, Turchia, e Francia.

A metà degli anni trenta inizia l'affermazione della ditta come costruttrice di aerei terrestri. Molto importante sarà l'**S.M.79 Sparviero**, che concepito originariamente come trasporto veloce, fu poi sviluppato come bombardiere-aerosilurante.

12 Agosto 1915/1995
80° di Fondazione

della Società
Idrovolanti
Alta
Italia



Luigi Capè
fondatore



Sesto Calende

Luigi Capè

Cartolina emessa a ricordo del 80° anniversario fondazione SIAI
Annullo manifestazione 12-08-1995 Sesto Calende (VA)

313

Nº

Tiratura limitata a 1300 esemplari - COPIA

L'atto costitutivo, rogato dal notaio Gilberto Bertoglio
in Milano, Giovedì 12 Agosto 1915, indica come presenti:
- Capè Luigi
- Capè Aldo
- Foresti Ing. Augusto
- Santoni Alberto
- Santoni Domenico Lorenzo

Le persone sopra indicate concordano e dichiarano di
costituire fra loro una Società Anonima per Azioni sotto la
denominazione:

Società Idrovolanti Alta Italia



Foto Veronesi - Sesto Calende - Varese
A cura del G.L.A. Siai Marchetti - Sesto Calende
Riproduzione vietata

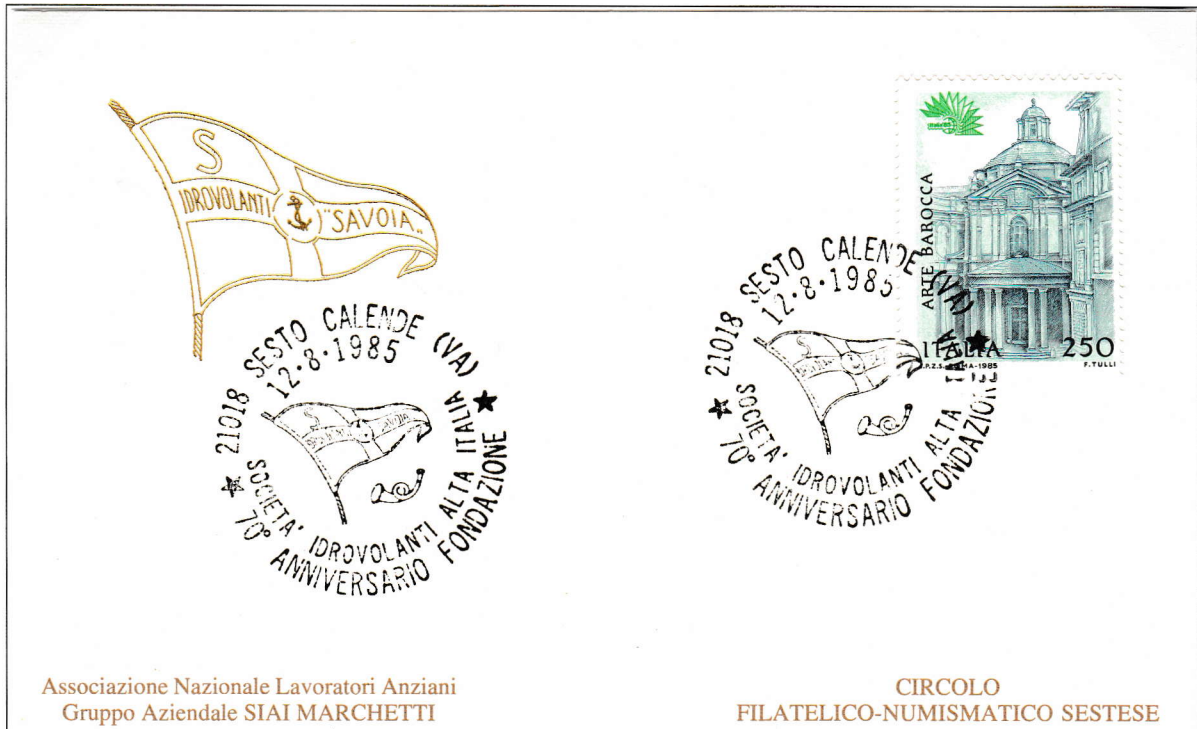
ARTIGRAFICHE REGGIONI - 21033 OTTIGLIO (VA) ITALY 281 00333 00246 - FAX 002016



PRINTED
IN C.E.E.

Non scrivere al di sotto di questa riga - Do not write below this line - Ne pas écrire au dessous de cette ligne - Bitte nicht unterhalb dieser linie schreiben - No escribir debajo de esta raya

In quel periodo il numero di commesse per l'S.M.79 e gli altri velivoli della ditta erano tali che vennero realizzati anche da altre ditte, in particolare la Officine Meccaniche Reggiane (gruppo Caproni) e l'Aeronautica Umbra S.A. (gruppo Macchi)
 Prima della fine della seconda guerra mondiale, nel 1944, la ditta abbandonò il nome monarchico **SAVOIA** nel marchio, tornando alla vecchia denominazione **SIAI**, con un nuovo significato di **Società Italiana Aeroplani e Idrovolanti MARCHETTI**.



Associazione Nazionale Lavoratori Anziani
 Gruppo Aziendale SIAI MARCHETTI

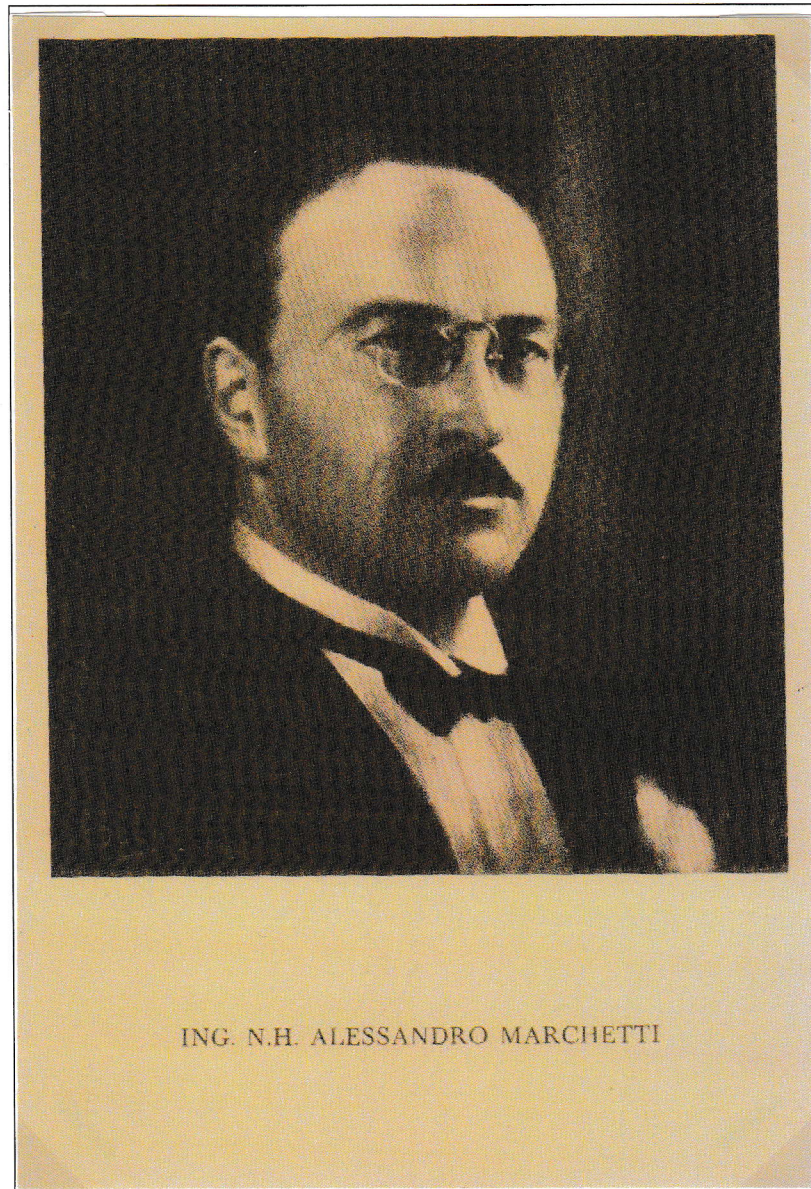
CIRCOLO
 FILATELICO-NUMISMATICO SESTESE

21018 SESTO CALENDE - VA -



Cartoncino emesso a ricordo del 80° anniversario fondazione SIAI
 Foglietto erinofilo con idrovolante biplano monorotore da ricognizione S.8 primo progetto originale SIAI
 Annullo manifestazione 12-08-1985 Sesto Calende (VA)

Alessandro Marchetti (Cori-LT 16 giugno 1884 – Busto Arsizio-VA 5 dicembre 1966)
Laureato in Ingegneria civile presso l'Università di Roma, la laurea in aeronautica a quei tempi non esisteva, nel 1910 progetta e costruisce il suo primo aeroplano "Il Chimera", che nell'anno successivo vola, ai comandi del suo stesso realizzatore, sul campo di Centocelle (RM), raggiungendo 500 metri di altezza ed eseguendo tutte le evoluzioni di un moderno mezzo aereo.



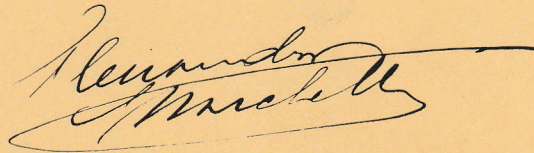
ING. N.H. ALESSANDRO MARCHETTI

Ing Alessandro Marchetti



Alessandro Marchetti
Italia 12/09/2003 Euro 0,52

CENTENARIO DELLA NASCITA
ING. N.H. ALESSANDRO MARCHETTI
1884 - 1984
Medaglia d'oro al Merito Aeronautico



A e B - Maria Carla LA PORTA
Roma - Via Marcantonio Colonna, 60

TIRATURA CARTOLINE N. 800



Cartolina commemorativa emessa a ricordo del Centenario della nascita di Alessandro Marchetti
Annullo manifestazione 16/06/1984 Sesto Calende (VA)



Alessandro Marchetti

Cartoncino emessa a ricordo del Centenario della nascita di Alessandro Marchetti
Annullo manifestazione 16/06/1984 Sesto Calende (VA)



Posteitaliane *filatelia*

Volo speciale dell'Aeronautica Militare Italiana con velivolo P. 180



Poste Italiane
Divisione Filatelia
c/o
00040 Ciampino Aeroporto (RM)

Dispaccio Cori (LT) - Ciampino Aeroporto (RM) del 18/09/2003 con velivolo P.180
Alessandro Marchetti Pioniere Aviazione Italiana

Pionieri
Aviazione
Italiana

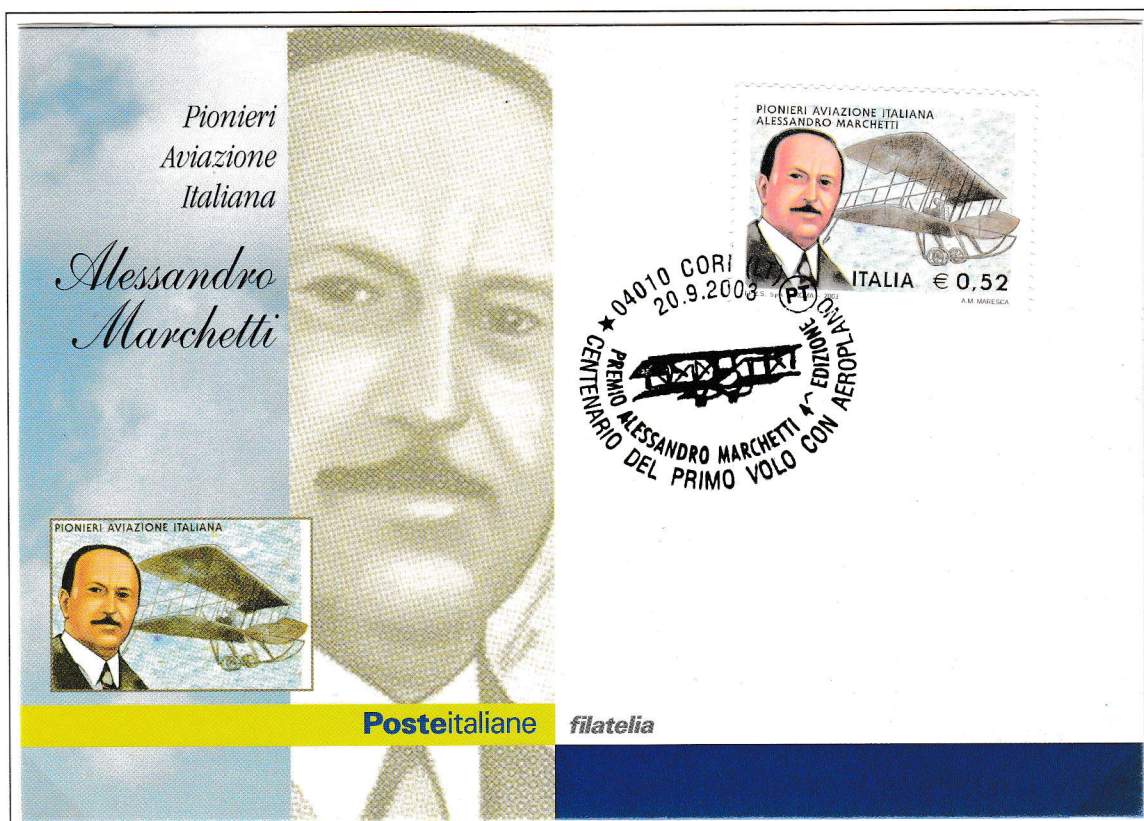
Alessandro
Marchetti



Posteitaliane *filatelia*



Cartolina "giorno di emissione" Pionieri Aviazione Italiana: Alessandro Marchetti
Annullo 12/09/2003 Cori (LT)



Annullo 20/09/2003 Cori (LT)
 Centenario primo volo con aeroplano - Premio Alessandro Marchetti 4^a edizione



Alessandro Marchetti e biplano "Il Chimera"
 Annullo 20/03/2004 Bari - "Cento anni di volo - Expolevante 2004"

Alessandro Marchetti durante la 1^a Guerra Mondiale, dopo aver eseguito il servizio militare, ricoprì l'incarico di Direttore Tecnico delle Officine Vichers Terni di La Spezia, dove progettò e costruì l'MVT (Marchetti Vichers Terni), il primo caccia italiano interamente metallico che conquistò subito i primati mondiali di velocità orizzontale e di ascesa.

La sua geniale attività prese una svolta nel 1922 quando passò alla SIAI, divenuta poi SIAI-MARCHETTI, dove progettò e costruì circa 50 tipi di velivoli che conquistarono 63 primati mondiali, eseguirono memorabili crociere aeree, vinsero gare di velocità e avviarono linee aeree commerciali anche transoceaniche.

Morì nel 1966 a Busto Arsizio (VA) e riposa a Cori (LT) dove era nato nel 1884.

ALESSANDRO MARCHETTI

Nato a Cori il 16.06.1884, iniziò a costruire il suo primo aeroplano - il chimera - proprio a Cori nel 1910, il quale, pilotato dallo stesso realizzatore, effettuò il suo primo volo a maggio del 1911 sull'aerosuperficie di Centocelle, raggiungendo 500 metri di altezza ed eseguendo tutte le evoluzioni di un moderno mezzo aereo. Durante la prima guerra mondiale, dopo aver eseguito il servizio militare, ricoprì l'incarico di Direttore Tecnico delle Officine VICHERS TERNI di La Spezia, presso le quali costruì nel 1918 l'MVT (Marchetti Vichers Terni), il primo caccia italiano interamente metallico che conquistò subito i primati mondiali di velocità orizzontale e di ascesa. Ma la sua feconda e geniale attività l'ing. Marchetti l'ha svolta dal 1922 presso la SIAI, diventata poi SIAI MARCHETTI, dove ha progettato e costruito circa 50 tipi di velivoli che hanno conquistato ben 63 primati mondiali, eseguito memorabili crociere, sorvolando mari e oceani per la prima volta in compatta formazione di volo, vinto gare di velocità e avviate linee aeree commerciali anche transoceaniche. Egli passò a miglior vita il 5.12.1966 a Busto Arsizio ed ora riposa a Cori dove da giovinetto sognava di volare, "osservando le geometriche evoluzioni dei falchi nel cielo", ma la sua geniale opera e le imprese delle sue macchine appartengono ormai alla grande storia del progresso tecnico e scientifico dell'umanità.

E.C.



Annullo 12/09/2003 Cori (LT)

Pionieri Aviazione Italiana: Alessandro Marchetti "giorno di emissione"

Nel 1879 sorgeva in Umbria, col nome di “Società Terni”, una importante industria metallurgica con grandioso stabilimento siderurgico per la produzione di armi, materiale di guerra, armamenti navali, materiale ferroviario, laminati, tubi.

L’importanza che la Società Terni andava acquistando non mancò di interessare gli ambienti industriali del Nord d’Italia con costituzione di Società Associata e si stabilirono contatti anche con l’azienda inglese Vickers.

Nel 1918 si creò una sezione denominata “Vickers - Terni” con cantieri a Terni.

La Vickers - Terni svolse notevole attività durante la Prima Guerra Mondiale, nel campo degli armamenti per aerei, alla fine della quale con l’acquisizione dell’ing. Pegna si diede anche allo studio di un aeroplano da caccia, un monoplano ad ala bassa con caratteristiche veramente aerodinamiche.

Il posto che aveva occupato presso la Vickers - Terni fu preso dall’ing. Marchetti che progettò e costruì il caccia metallico “M.V.T.” (Marchetti Vickers-Terni).

Nel 1922 passò alla SIAI di Sesto Calende, l’azienda presso la quale il progetto fu affinato, assumendo la denominazione di S.50 e poi quella di S.52.



Aereo da caccia biplano “M.V.T.” (Marchetti Vickers-Terni)

Annullo figurato 21-10-2017 Terni “Centenario Aereo Grande Guerra M.V.T.”

CARATTERISTICHE” M.V.T.”

Lunghezza	7,75 m	Altezza	2,60 m
Apertura alare	8,70 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	747 kg	Peso max al decollo	987 kg
Velocità max	250 km/h	Motore	1 SPA 6A da 220 CV (164 kW)
Armamento	2 mitragliatrici Vickers da 7,7 mm		



Impronta meccanica "rossa" lire 650 SIAI MARCHETTI S.p.A. (Gruppo AGUSTA) 23-12-1988 Sesto Calende (VA)

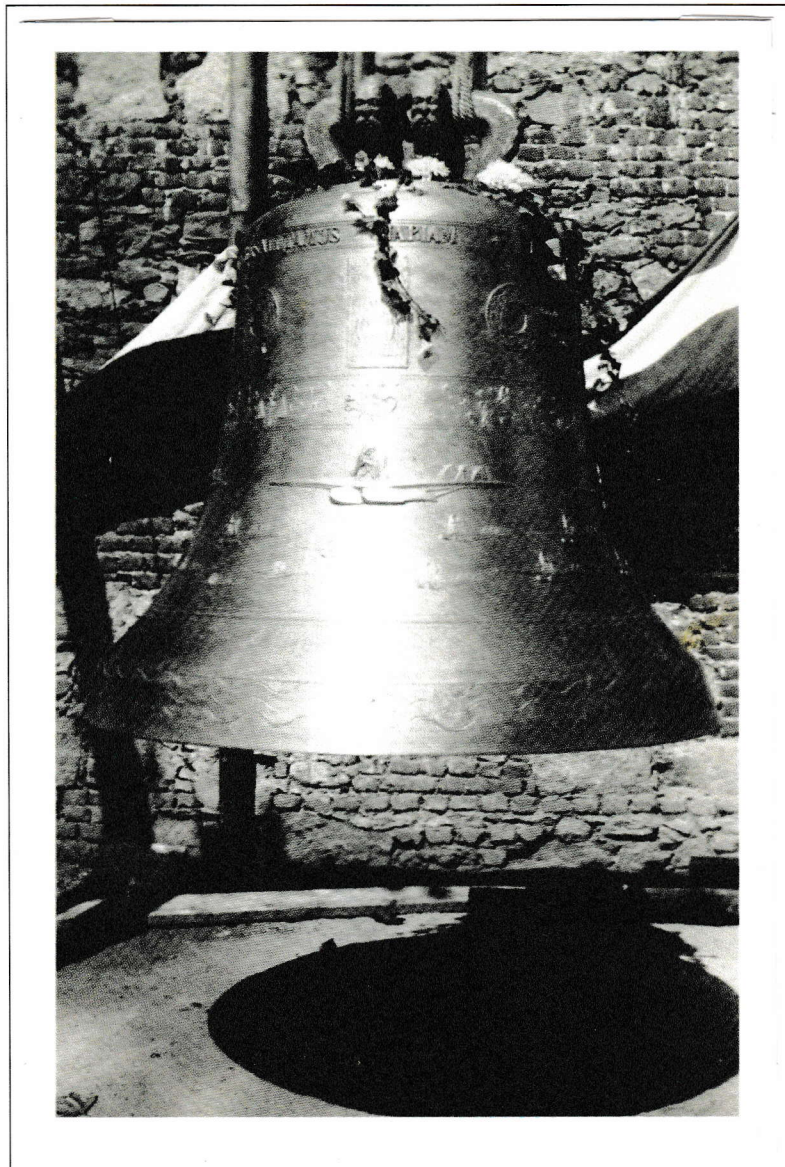
La campana maggiore “SANTA MARIA” del campanile di Sesto Calende. Nell’agosto-settembre del 1932 terminano i lavori di costruzione della torre campanaria-monumento della chiesa di San Bernardino di Sesto Calende.

La torre, eretta su progetto dell’ing. Malachia Bogni è dedicata alle imprese del Gen. Francesco De Pinedo. Alta circa 35 metri, vengono issate 8 campane costruite dalla Fonderia Bianchi di Varese.

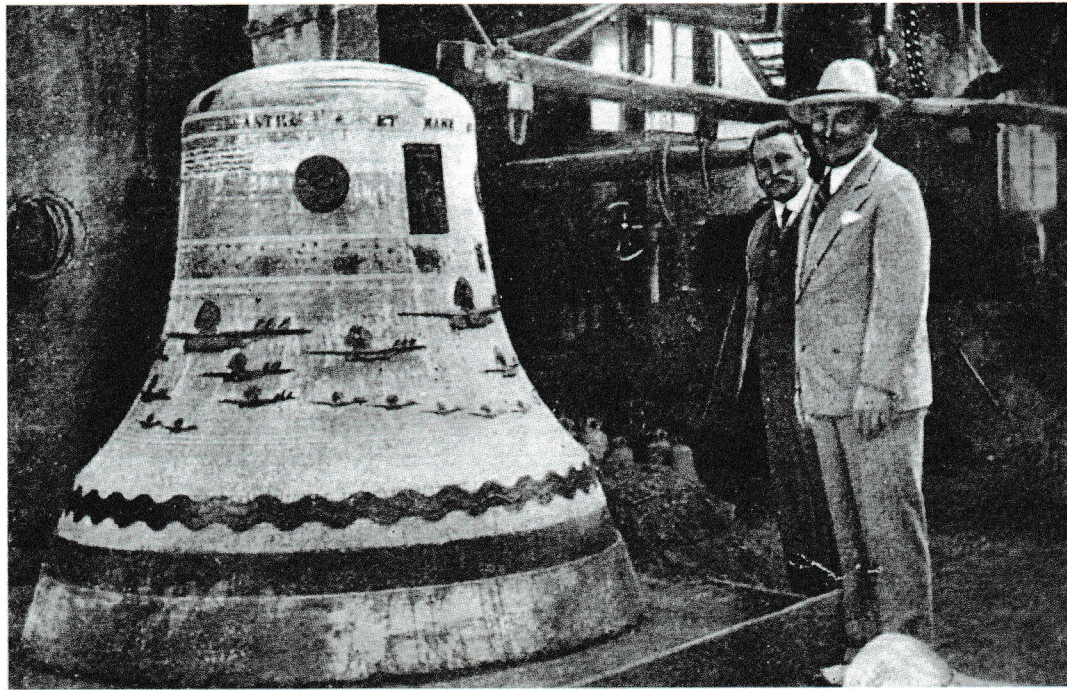
La campana maggiore, SANTA MARIA, dedicata agli Eroi dell’Aria, è stata disegnata dal pittore Papa (disegnatore della S.I.A.I.) su ispirazione dell’ing. Marchetti che è autore della dedica propiziatoria ed ha apposto la firma sul modello in cera.

La campana pesa 28,80 quintali ed ha una apertura di 1,70 metri. È decorata con l’immagine della Madonna di Loreto, patrona degli aviatori, con un disegno di onde raffigurante il mare, con i segni dello zodiaco raffiguranti il cielo e con uno stormo di S.55.

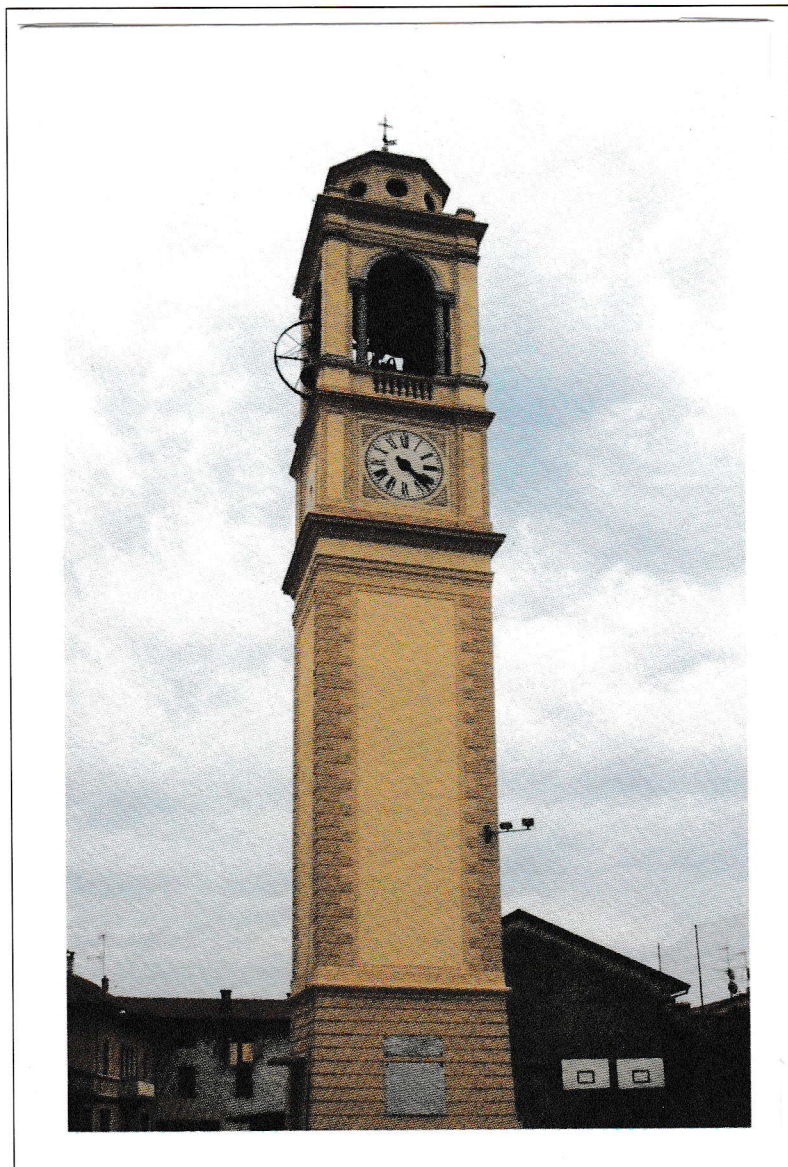
Il motto è “PER ASPERA AD ASTRA” e la dedica, scritta in latino, recita: “Con questa campana salutiamo con animo virile la memoria dei Caduti dell’aria, mentre inviamo un pensiero commosso all’aviazione”.



La campana maggiore “SANTA MARIA” della Torre Campanaria di Sesto Calende (1932)



La campana maggiore "SANTA MARIA" e l'ing. Marchetti (1932)



La Torre Campanaria della chiesa di San Bernardino di Sesto Calende (2012)



SIAI-MARCHETTI Cento anni da festeggiare con ALFA ROMEO

Annullo figurato 6-06-2015 Malpensa 2000 (VA)

“Motore stellare 9 cilindri A.R. - Raduno di Alfa Romeo d’Epoca - Partenza”



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Sezione di Gallarate

SIAI Marchetti cento anni da festeggiare con ALFA Romeo
in ricordo di papà Max - pilota collaudatore SIAI Marchetti
Gino e Fausto Ceccoli












ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Sezione di Gallarate

SIAI Marchetti cento anni da festeggiare con ALFA Romeo
in ricordo di papà Max - pilota collaudatore SIAI Marchetti
Gino e Fausto Capelli



www.italia.it - info@post.italia.it

SIAI-MARCHETTI Cento anni da festeggiare con ALFA ROMEO

Annullo figurato 6-06-2015 Sesto Calende (VA)

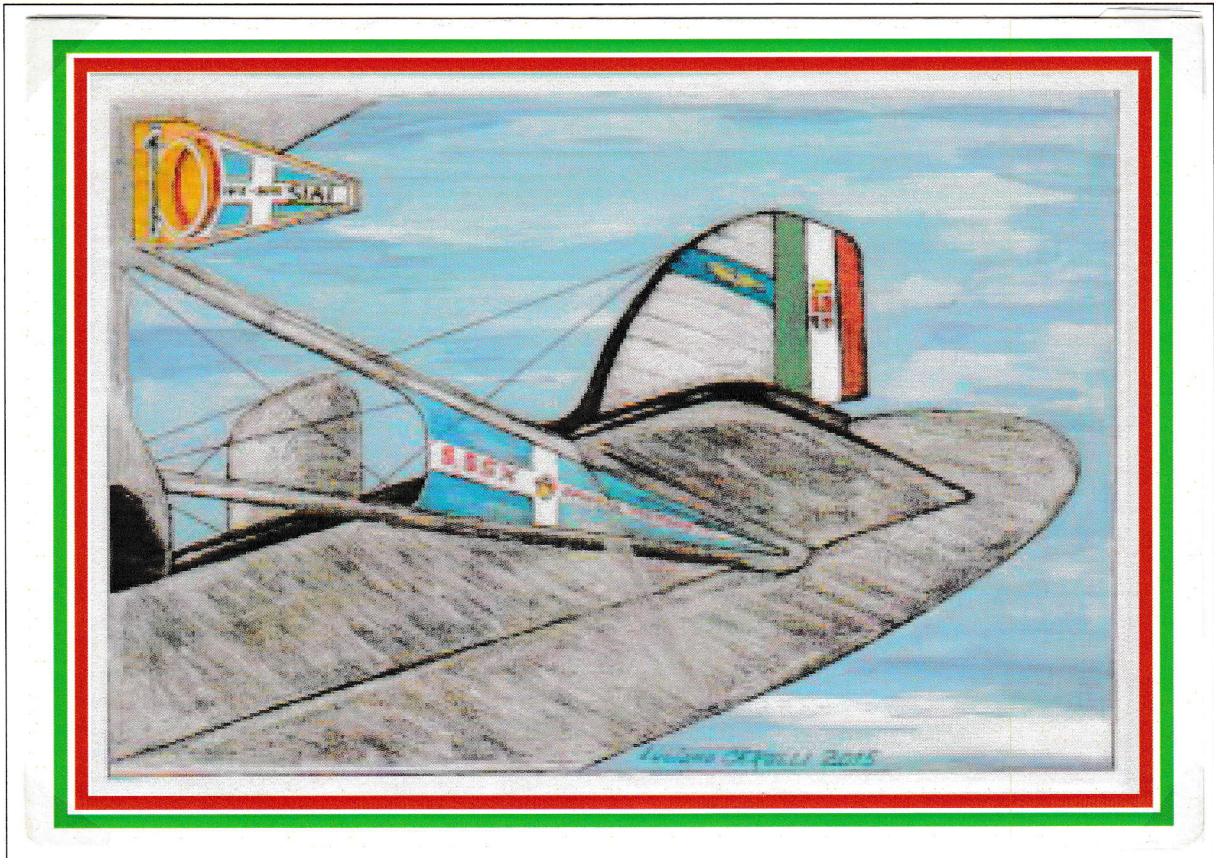
“Centenario SIAI-Marchetti Raduno di Alfa Romeo d’Epoca - II^a tappa”



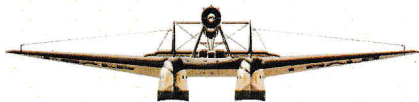
Alessandro Marchetti

Alessandro Marchetti

Annullo 21-06-2015 Sesto Calende (VA) “CENTENARIO fondazione SIAI-MARCHETTI”



“Centenario SIAI-Marchetti 1915-2015”
 Acquerello di Luciano Cerulli
 Annullo figurato mostra di Aerofilatelia 1-08-2015 Orbetello (GR)



Circolo Filatelico Crociere Atlantiche “B. Andreucetti”
 Orbetello dal 01 al 14/08/2015
Balbo il volo del destino
 35ª Mostra d’Aerofilatelia.
 100° Anniversario SIAI-Marchetti 1915 – 2015



Cartolina Ufficiale a tiratura limitata da 001 – 300.
 Acquerello di Luciano Cerulli.

003



STAMPATO DALLA TIPOGRAFIA ROSALBA - ALBINIA (GR)

Riproduzione Vietata

Il **SIAI S.8** era un idrovolante biplano da ricognizione e per attacco ai sommergibili progettato dall'ing. Raffaele Conflenti. Il SIAI S.8 venne costruito in oltre duecento esemplari ed utilizzato dal Servizio Aeronautico della Regia Marina alla fine della prima guerra mondiale. Effettua il primo volo nel 1917.

Caratterizzato dalla propulsione ad elica spingente e 2 persone di equipaggio, era armato con una mitragliatrice calibro 7,7 mm e bombe da caduta leggera. Risultò di buona efficacia e diede seguito al modello SIAI S.9 non prodotto in Italia per la fine della guerra, ma in Francia su licenza dalla Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine (CAMS).



Idrovolante biplano da ricognizione SIAI S.8

CARATTERISTICHE SIAI S.8

Lunghezza	9,84 m	Altezza	3,30 m
Apertura alare	12,77 m	Equipaggio	2 persone
Peso a vuoto	900 kg	Peso max al decollo	1375 kg
Velocità max	144 km/h	Motore	1 Isotta Fraschini V.4B da 160 CV (118 kW) in alternativa 1 Colombo F-150 da 120 CV (88 kW)

Il **SIAI S.16** era un idrovolante biplano da ricognizione e per attacco ai sommergibili prodotto dalla fine degli anni dieci del XX secolo. Effettua il primo volo nel 1919.

Al termine della Prima guerra mondiale il mercato del trasporto aereo civile si stava sviluppando anche in Italia. L'ingegner Raffaele Conflenti sviluppò un idrovolante di linea da proporre alle varie compagnie aeree che stavano sviluppandosi al quel tempo sia in territorio nazionale che in tutta Europa. Conflenti si basò sui precedenti progetti quali l'S.8 utilizzato dal Servizio Aeronautico della Regia Marina disegnando un nuovo modello, che assumerà la designazione SIAI S.16, privato dell'armamento ed ottimizzato per il nuovo ruolo.

Nato come idrovolante da trasporto civile ne venne in seguito una versione armata ad uso militare ed una variante da addestramento che assunse la designazione SIAI S.23.

Venne successivamente sviluppata una seconda versione, rinforzata e dotata di serbatoi di carburante maggiorati per incrementarne l'autonomia, l'S.16bis, ma anche questa versione non riscontrò un grande interesse nel mercato del trasporto aereo.

Per recuperare l'investimento economico profuso nel suo sviluppo venne approntata una versione militare destinata al ruolo di ricognitore e bombardamento leggero che assunse la designazione S.16bis M (Militare). la versione ebbe maggior successo e l'azienda ottenne un contratto di fornitura per la Regia Marina



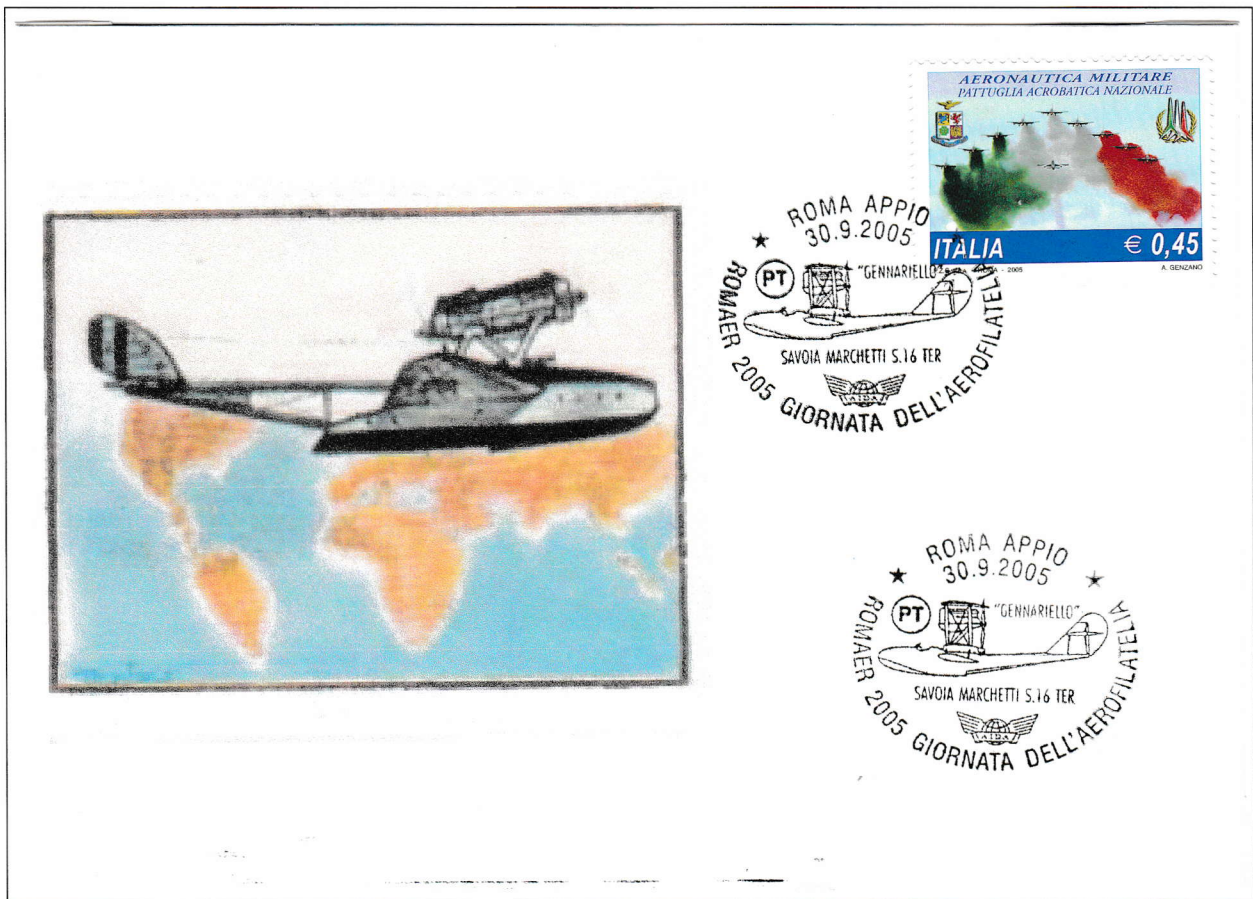
Idrovolante biplano da ricognizione e attacco sommergibili SIAI S.16 ter "GENNARIELLO"

CARATTERISTICHE SIAI S.16 ter

Lunghezza	9,89 m	Altezza	3,67 m
Apertura alare	15,50 m	Equipaggio	2 - 3 persone
Peso a vuoto	840 kg	Peso max al decollo	2652 kg
Velocità max	194 km/h	Motore	1 Lorraine-Dietrich 12 Db da 400 CV (298 kW)
Armamento	1 mitragliatrice da 7,7 mm e bombe fino a 220 kg		

Un ulteriore sviluppo che interessò il gruppo motoelica venne deliberato quando si rese disponibile un'unità che garantiva una maggiore potenza rispetto all'oramai datato originario 6 cilindri Fiat A.12bis, accreditato nelle sue ultime versioni di 300 CV (221 kW), con il quale erano equipaggiati i modelli fino a quel momento. L'Isotta Fraschini era riuscita ad acquisire dalla francese Lorraine-Dietrich la licenza di produzione del loro motore 12Db un 12 cilindri a V capace di erogare 400 CV (298 kW).

In Italia l'S.16bis M. venne utilizzato dalla Regia Marina direttamente sotto il suo controllo fino alla costituzione, nel 1923, della Regia Aeronautica e della sottoposta Aviazione ausiliaria di Marina, diventando il primo bombardiere nella neofondata arma aerea. In seguito fu affiancato dall'**S.16 ter** che era dotato di migliori caratteristiche grazie all'adozione di un più potente impianto motore, il Lorraine-Dietrich 12 Db costruito su licenza dalla Isotta Fraschini

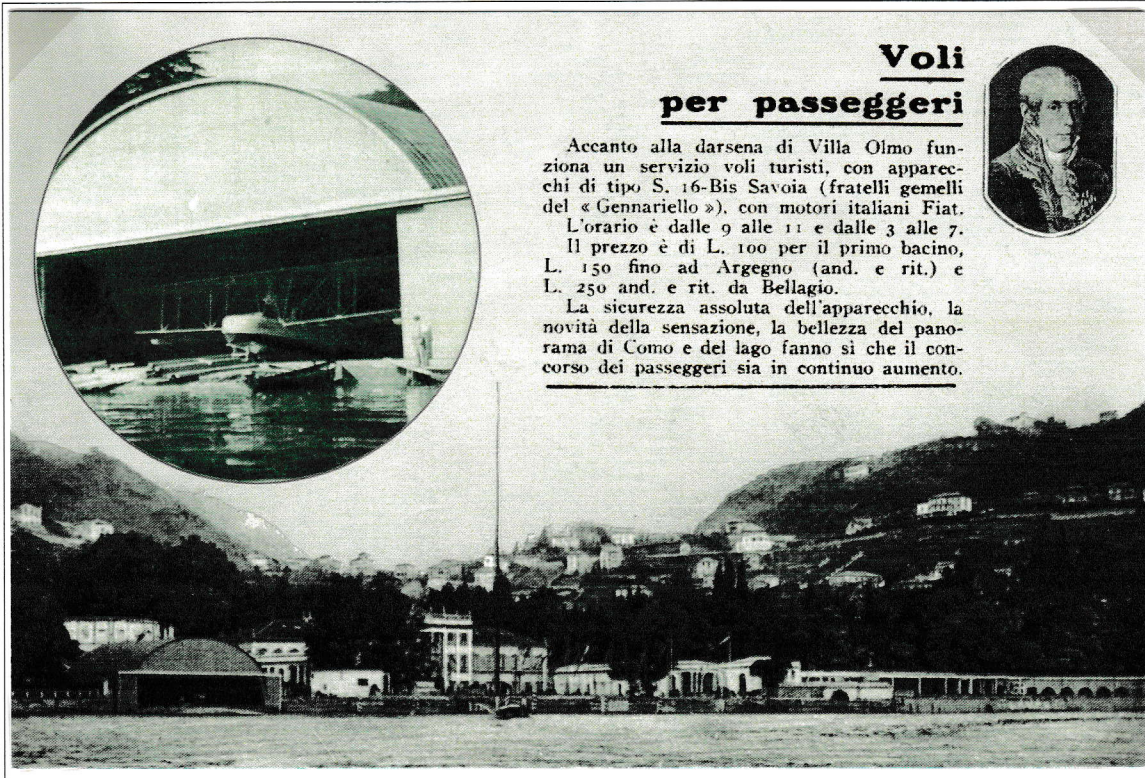


Busta con annullo Roma 30-09-2005 "Giornata Aerofilatelica-SIAI S.16 TER Gennariello"

Nel settembre 1920, ai comandi di Umberto Maddalena, conquistò l'allora primato per il più lungo Raid compiuto da idrovolanti volando da Sesto Calende ad Helsinki.

Nel 1924 conquista il record di altitudine per idrovolanti per la categoria con 500 kg di carico raggiungendo la quota di 4.597 metri.

Ma è con il comandante Francesco De Pinedo ed il motorista Ernesto Campanelli che l'S.16 si lega alla sua più importante impresa. Il raid iniziato il 20 aprile 1925 e che attraversò tre continenti in 55.000 km per 370 ore di volo partendo da Sesto Calende verso Melbourne, quindi Tokyo ed il ritorno a Roma il 7 novembre successivo. Il modello utilizzato per l'impresa era un S.16ter modificato con serbatoi supplementari e battezzato "Gennariello" da De Pinedo, che da buon napoletano di nascita affida così l'impresa a San Gennaro. Come ulteriore gesto propiziatorio aggiunse al nome il motto in latino "Ibis redibis", ovvero "Vado e torno".



**Voli
per passeggeri**

Accanto alla darsena di Villa Olmo funziona un servizio voli turisti, con apparecchi di tipo S. 16-Bis Savoia (fratelli gemelli del « Gennariello »), con motori italiani Fiat. L'orario è dalle 9 alle 11 e dalle 3 alle 7. Il prezzo è di L. 100 per il primo bacino, L. 150 fino ad Argegno (and. e rit.) e L. 250 and. e rit. da Bellagio. La sicurezza assoluta dell'apparecchio, la novità della sensazione, la bellezza del panorama di Como e del lago fanno sì che il concorso dei passeggeri sia in continuo aumento.

Idrovolante S.16 Bis (nel riquadro) nell'hangar di Villa Olmo (Lago di Como) e articolo della rivista "Voltiana"
 Annullo figurato manifestazione Como 23-09-2017
 "90° anniversario primi voli turistici sul Lario - 4° Giro Aereo dei 6 Laghi"
 Cartolina aerotrasportata e autografata dai piloti Gavazzi e Anzani

AERO CLUB COMO

Giro Aereo dei Sei Laghi 2017 - Air Race of the Six Lakes 2017
 "Trofeo Pietro Brenna" - "Pietro Brenna Trophy"

90 anni primi voli turistici sul Lario
 90 years of tourist flights on Lake Como

Celebrazioni Voltiane del 1927
 Il poeta e aviatore Gabriele D'Annunzio in visita a Como con il suo idrovolante *Alcyone*.

1927 Voltian celebrations
 The poet and aviator Gabriele D'Annunzio visiting Como on his seaplane *Alcyone*.

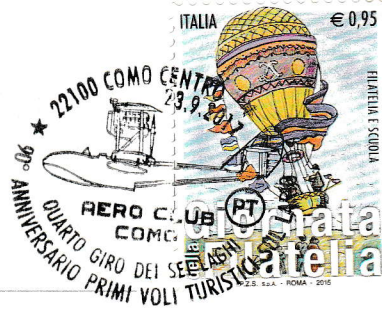
In collaborazione con



Evento filatelico
 organizzato in collaborazione
 con il Club Esperia 1919



AERO CLUB COMO a.s.d. - Via Masia 44 - 22100 Como (Italy) - Tel. +39 031 574495
 www.aeroclubcomo.com - info@aeroclubcomo.com
 Printed in Italy



Aero Club Como

Idroscalo Internazionale

22100 Como

ACC-2017_4

NON SCRIVERE SOTTO - DO NOT WRITE BELOW

Gerolamo Gavazzi - Michele Anzani
 Capitani CA100 - I-AA01

Il **Marchetti MVT**, in seguito identificato come **SIAI S.50**, fu un caccia monomotore biplano progettato dall'ingegnere Alessandro Marchetti per conto dell'azienda italiana Vickers-Terni nei tardi anni dieci del XX° secolo e prodotto in 3 esemplari dalla Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI) nei primi anni venti.



**OMAGGIO AD ALESSANDRO MARCHETTI
PIONIERE AVIAZIONE**

Aereo da caccia SIAI S.50
Annullo manifestazione Latina 27-05-2016

CARATTERISTICHE SIAI S.50

Lunghezza	7,75 m	Altezza	2,60 m
Apertura alare	8,70 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	747 kg	Peso max al decollo	987 kg
Velocità max	250 km/h	Motore	1 SPA 6A da 220 CV (164 kW)
Armamento	2 mitragliatrici Vickers da 7,7 mm		

L'S.50 era un velivolo dalla configurazione biplana caratterizzata da una fusoliera monoposto curata nell'aerodinamica, di sezione particolarmente ridotta e, come peculiarità di maggior evidenza, completamente separata dalle due ali, collegata a loro da un solo montante interalare per lato e sostenuta dalle gambe del carrello.

Oltre a questa caratteristica, che già lo discostava dall'impostazione dei modelli dello stesso periodo, il velivolo era realizzato con struttura metallica, scomponibile in due parti per le operazioni di manutenzione, ricoperta da tela trattata. Per il controllo di volo il pilota poteva contare su un comando che interveniva, per piegamento, sulle estremità alari superiori e sull'impennaggio monoderiva che univa l'elemento verticale di forma triangolare agli elementi di profondità, privi di piani fissi orizzontali.

Il prototipo, realizzato dalla Vickers-Terni nei propri stabilimenti di La Spezia, venne portato in volo per la prima volta nel corso del 1919, quando il conflitto era oramai concluso e la necessità di approvvigionamento di nuovi mezzi non era più impellente

Il **Savoia-Marchetti S.51** era un idrocorsa biplano monomotore a scafo centrale progettato da Alessandro Marchetti e realizzato nel 1922 per concorrere all'edizione dello stesso anno della Coppa Schneider che quell'anno si svolse a Napoli dal 10 al 12 agosto.

L'S.51, immatricolato civilmente I-BAIU, effettuò il primo volo il 3 aprile 1922. Dipinto nel consueto colore rosso corsa abbinato all'Italia nelle manifestazioni sportive ed affidato alla guida di Alessandro Passaleva, il pilota collaudatore della Savoia-Marchetti, venne contrassegnato per la competizione con il numero 8.

L'edizione venne vinta dal britannico Supermarine Sea Lion II (G-EBAH) condotto da Henri Biard, ma l'S.51 giunse comunque secondo compiendo il percorso nel tempo di 1h 36' 54" ad una media di 230,93 km/h.

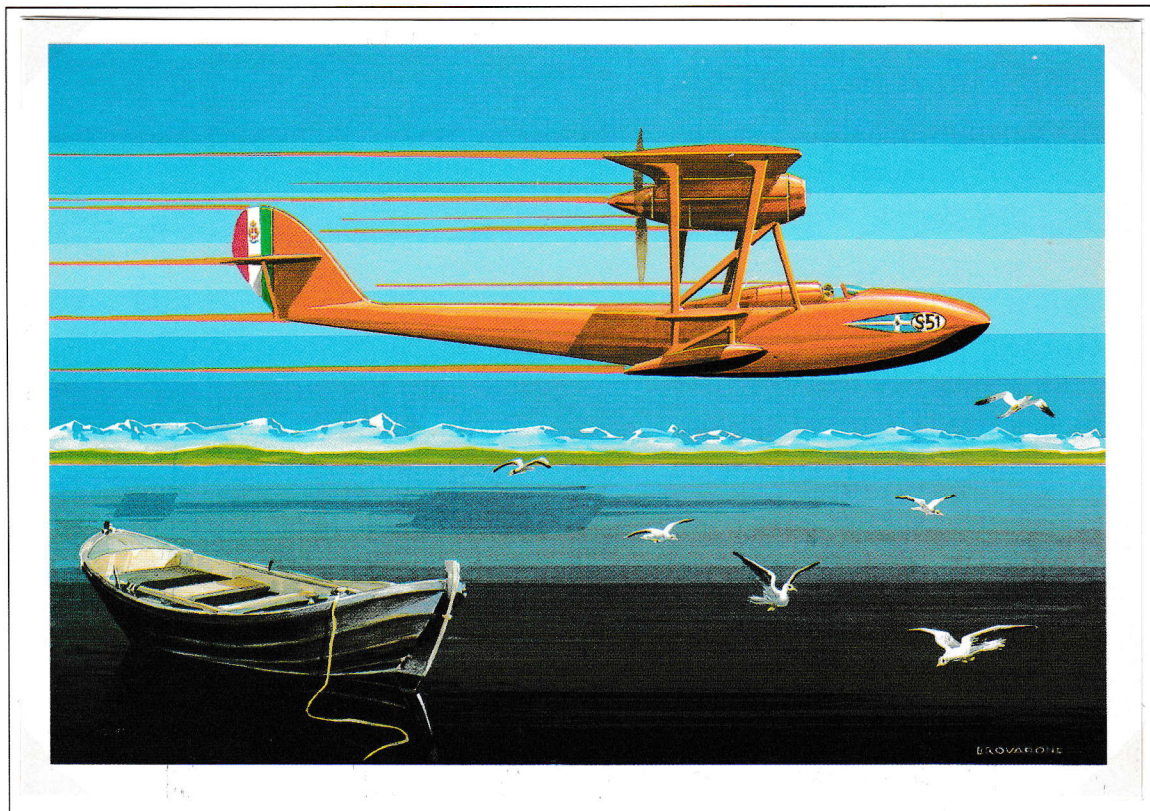
L'S.51 era previsto partecipasse anche alla successiva edizione del 1923, che si disputò a Cowes, in Inghilterra, ma pur risultando nella lista di iscrizione non venne presentato.

L'S.51 conservava un aspetto piuttosto convenzionale per l'epoca, biplano, a scafo centrale, con motore in configurazione spingente. Lo scafo era caratterizzato da un disegno fortemente aerodinamico, dotato di un abitacolo aperto posto in posizione avanzata e protetto da un parabrezza avvolgente, che terminava posteriormente in un impennaggio cruciforme monoderiva e dai piani orizzontali controventati.

La configurazione alare era biplano-sequiplana, caratterizzata dall'ala inferiore di dimensioni ridotte rispetto a quella superiore, la prima montata alta sulla parte superiore dello scafo. Le due ali erano collegate tra loro da una struttura tubolare a travatura Warren, l'inferiore dotata sulla superficie sottostante di una piccola struttura a cui erano collegati i galleggianti equilibratori laterali, la superiore collegata allo scafo tramite una struttura tubolare in cui era integrata la gondola motore.

La propulsione era affidata ad un motore franco-spagnolo Hispano-Suiza 8, un 8 cilindri a V in grado di erogare una potenza superiore ai 300 CV, posizionato in configurazione spingente ed abbinato ad un'elica bipala in legno a passo fisso.

Il 28 dicembre 1922, sul Lago Maggiore, l'S.51 stabilisce il record di velocità per idrovolanti con 288,155 km/h.



Idrocorsa biplano monomotore Savoia-Marchetti S.51 (disegno di Aldo Brovarone)

CARATTERISTICHE S.51

Esemplari	1	Equipaggio	1 pilota + 2-3 passeggeri
Velocità di crociera	235 km/h	Motore	1 Hispano-Suiza 8 da 300 CV