

S.I.A.I.

Storia di aeroplani nella leggenda

parte quarta

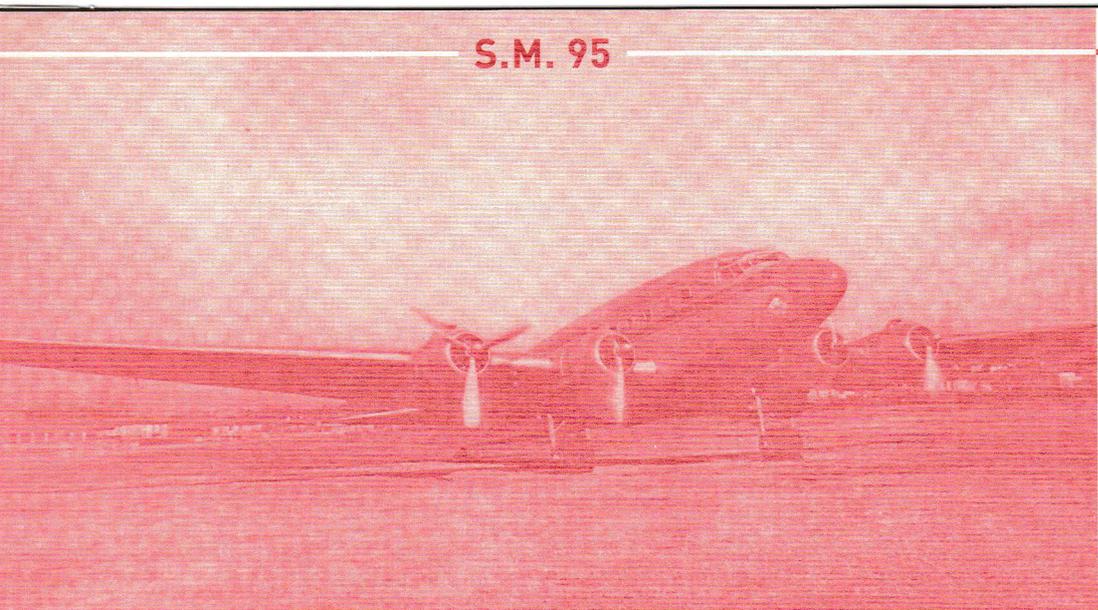
di Luciano Salari

Il **Savoia-Marchetti S.M.95** è un monoplano quadrimotore passeggeri. Volò per la prima volta l'8 maggio 1943. Ad ala bassa a sbalzo con ruotino di coda, l'apparecchio fu costruito già durante la Seconda Guerra Mondiale e costituì la base per la ricostruzione dell'aeronautica civile italiana dopo il conflitto.

Annunciato nel 1937 dall'ing. Alessandro Marchetti e sviluppato sulla base dell'aereo da trasporto S.M.75, era un velivolo quadrimotore con motori Alfa Romeo 126 RC.34 da 750 hp, denominato inizialmente come S.M.76.

La struttura della fusoliera era in tubi di acciaio saldato, il rivestimento del frontale e del lato inferiore in lega leggera, le fiancate nella tradizionale tela verniciata e la parte posteriore in compensato. L'ala trilongherone in legno in un solo pezzo con ricopertura in legno. Motori Alfa Romeo spingenti eliche tripale metalliche SIAI-Hydrovaria S.53 a giri costanti e messa in bandiera. Cabina di pilotaggio con 2 posti affiancati e doppi comandi avente alle spalle le postazioni per il motorista (sulla sinistra) ed il marconista (sulla destra); la cabina passeggeri attrezzata per il trasporto di 30 ÷ 38 persone.

S.M. 95



Descrizione

| | |
|--------------------------|-------------------------------|
| Tipo | aereo di linea |
| Equipaggio | 5 |
| Progettista | Alessandro Marchetti |
| Costruttore | Savoia-Marchetti |
| Data primo volo | 8 maggio 1943 |
| Data entrata in servizio | 1946 |
| Data ritiro dal servizio | 1954 |
| Utilizzatore principale | Alitalia |
| Altri utilizzatori | SAIDE Aeronautica Militare |
| Esemplari | 23 |

Dimensioni e pesi

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Lunghezza | 24,77 m |
| Apertura alare | 34,28 m |
| Altezza | 5,70 m |
| Superficie alare | 128,30 m ² |
| Peso a vuoto | 12 800 kg |
| Peso carico | 21 000 kg |
| Peso max al decollo | 21 600 kg |

Annunciato nel 1937 dall'ing. Alessandro Marchetti e sviluppato sulla base dell'aereo da trasporto S.M. 75, era un velivolo quadrimotore con motori Alfa Romeo 126 RC.34 da 750hp, denominato inizialmente come S.M. 76

Savoia-Marchetti S.M.95

CARATTERISTICHE S.M.95

| | | | |
|----------------|----------|---------------------|---|
| Lunghezza | 24,77 m | Altezza | 5,70 m |
| Apertura alare | 34,28 m | Equipaggio | 5 persone + 30÷38 passeggeri |
| Peso a vuoto | 12800 kg | Peso max al decollo | 21600 kg |
| Velocità max | 400 km/h | Motore | 4 radiali Alfa Romeo 128 RC.18 da 860 CV (641 kW) |
| Esemplari | 23 | | |

La progettazione del velivolo si prolungò fino al 1939, venne predisposto per montare motori Alfa Romeo 128 RC.18 da 860 hp e la designazione ufficiale divenne S.M.95C dove "C" stava per "Civile".

Con l'inizio della Seconda guerra mondiale l'aereo venne accantonato, ma nel dicembre 1941 una richiesta della L.A.T.I., per un quadrimotore da utilizzare sulle rotte verso il Sud America, fece rispolverare il progetto per un velivolo che, pur con caratteristiche inferiori ai "concorrenti" Piaggio P.108 e CANT Z.511A, aveva però un costo inferiore ed una realizzazione più pronta.

I primi esemplari dovevano essere di una versione militare denominata S.M.95B, dove “B” stava per “Bombardamento”, dotata di motori più potenti degli Alfa Romeo e di armamenti idonei, ma alla fine il primo esemplare a volare fu la versione civile nel maggio 1943 sul campo di Vergiate con ai comandi il collaudatore Guglielmo Algarotti.

L'armistizio del 3 settembre 1943 e la conseguente occupazione militare tedesca fece sì che gli unici due velivoli costruiti fossero requisiti, trasferiti in Germania dove furono assegnati alla Luftwaffe e poi probabilmente distrutti dalle vicende belliche.

Il 30 luglio 1945 volò il terzo esemplare superstite che, assieme ad un altro solo parzialmente costruito, era rimasto, non ultimato, presso le officine della Savoia Marchetti dal tempo dell'armistizio. Entrambi furono utilizzati a scopi militari, uno requisito dalla Royal Air Force, l'altro, presentato ufficialmente a Guidonia nell'aprile del 1946, come corriere militare dall'Aeronautica Militare italiana.



Savoia-Marchetti S.M.95
Annullo manifestazione Livorno 8/04/1989

L'Alitalia ne acquistò sei esemplari che iniziarono il servizio nel corso del 1947, il 6 agosto il S.M.95C battezzato “Marco Polo” e immatricolato I-DALM inaugurò la prima rotta internazionale tra Roma e Oslo. La L.A.T.I. utilizzò tre esemplari inaugurando nel luglio del 1949 un servizio transcontinentale con il Venezuela utilizzando gli S.M.95C battezzati Sant'Antonio, San Francesco e San Cristoforo. Altri quattro aerei andarono alla SAIDE compagnia di bandiera egiziana, che li impiegò sulle rotte tra Il Cairo e Roma o Parigi. I velivoli prodotti ebbero un utilizzo quasi interamente civile con l'eccezione di cinque velivoli utilizzati dalla nuova Aeronautica Militare italiana.

Il Savoia-Marchetti S.M.95C ebbe anche un certo sviluppo. Dai primi esemplari che vennero prodotti con i motori Alfa Romeo 128 RC.18, tranne il terzo che montava invece gli Alfa Romeo 131 RC.14/50, vennero in seguito adottati i Bristol Pegasus type 48 da 1005 hp fino agli esemplari della L.A.T. I. che ebbero i Pratt & Whitney SIC-6 Twin Wasp R-1830 da 1217 hp. Vi furono varie versioni che videro una fusoliera più lunga e una prua maggiormente appuntita. Fu progettata anche una versione interamente metallica, denominata S.M. 95S, poi mai realizzata.

Furono 20 gli S.M.95 di serie, dei quali l'ultimo esemplare uscì dalle linee di montaggio il 18 novembre 1949, l'ultimo volo di un S.M.95 fu registrato il 28 settembre 1954.

Il **SIAMarchetti SF-260**, in seguito **Aermacchi SF-260**, è un monomotore ad ala bassa progettato dalla SIAI-Marchetti negli anni sessanta e commercializzato negli anni successivi, oltre che dalla stessa, anche dalla Aermacchi a seguito della sua acquisizione.

Progettato dall'ingegnere Stelio Frati, è un aereo destinato inizialmente all'aviazione generale per l'uso sportivo e da turismo, ma grazie alle sue grandi capacità di addestratore basico è largamente usato nelle scuole di volo, anche in quelle militari. Effettua il primo volo il 15 luglio 1964.

L'Aeronautica Militare lo utilizza come addestratore basico e i piloti prendono il primo brevetto della loro carriera (il *BPA, Brevetto Pilota di Aeroplano*) a bordo di questo aereo. È stato prodotto in più di 850 esemplari, risultando così, insieme all'Aermacchi MB-326, l'aereo italiano di maggior successo commerciale nel dopoguerra per velivoli della sua categoria. Dal gennaio 1997 il progetto è passato all'Aermacchi, che, con la costituzione di un team dedicato, sia per la progettazione che per l'assemblaggio, ha rinvigorito il progetto con modifiche sia strutturali che impiantistiche facendo rivivere alla macchina una seconda giovinezza. Tra le modifiche principali introdotte dal team possiamo ricordare l'adozione di un nuovo impianto combustibile, l'installazione di un impianto di condizionamento, l'introduzione dell'autopilota, nuovi sedili, oltre ad un'avionica di ultima generazione.



SIAMarchetti SF-260 TP - Annullo Sesto Calende (VA) 27-03-1982

CARATTERISTICHE SF-260

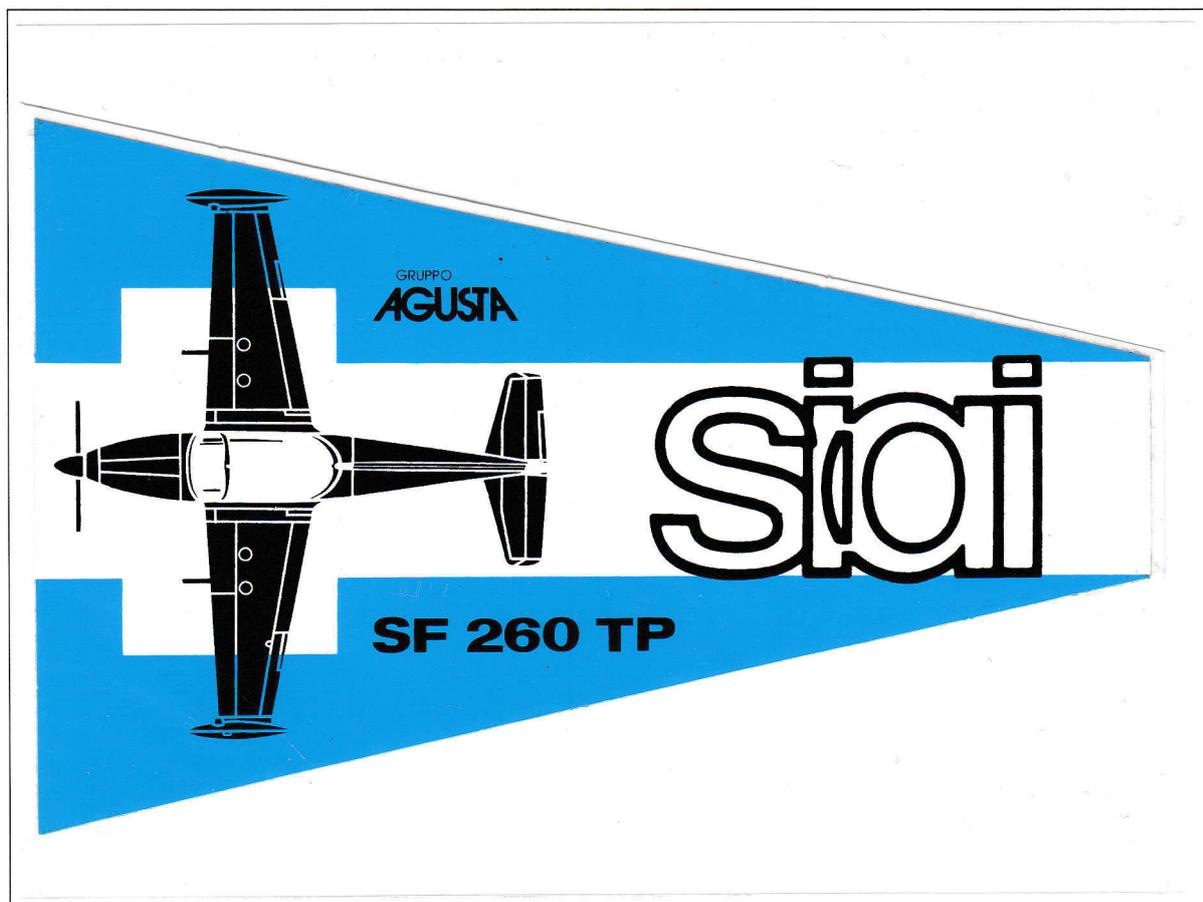
| | | | |
|----------------|----------|---------------------|---|
| Lunghezza | 7,10 m | Altezza | 2,41 m |
| Apertura alare | 8,35 m | Equipaggio | 1-2 persone |
| Peso a vuoto | 720 kg | Peso max al decollo | 1200 kg |
| Velocità max | 439 km/h | Motore | 1 AVCO Lycoming 0-540-E4A5 da 260 hp (195 kW) |



SIAMarchetti SF-260 TURBO
emissione Italia 27/03/1982 Lire 300

L'SF-260 fu progettato agli inizi degli anni sessanta come sviluppo di un altro aereo di successo che l'ingegner Frati realizzò per l'Aviamilano, l'F.8 Falco. L'aereo avrebbe dovuto essere più moderno e soprattutto adatto alla produzione in serie: il progetto, denominato F.250, fu acquistato dalla SIAI-Marchetti che, dopo alcune modifiche, tra cui l'adozione di un motore più potente, lo mise in produzione nel 1966.

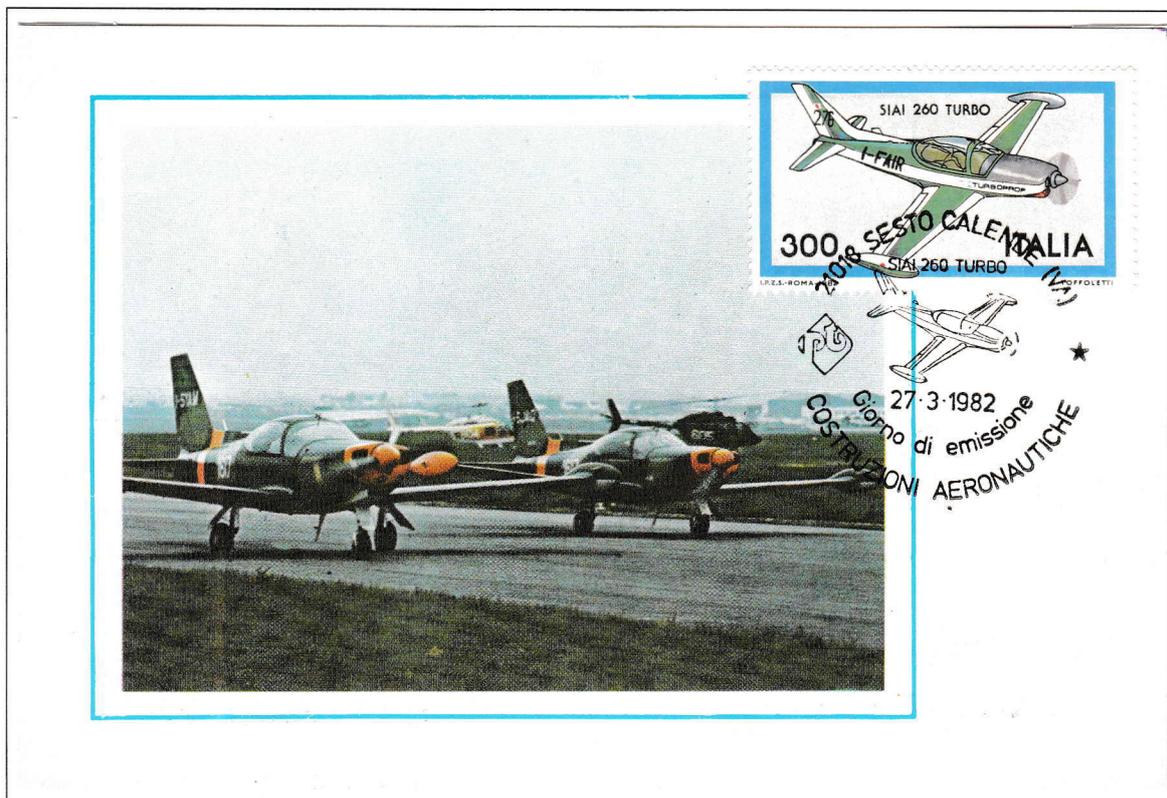
Le grandi doti acrobatiche e di addestratore basico lo resero un prodotto molto interessante per le aviazioni militari e così ne venne prodotta la versione **M**, a cui furono apportate modifiche nella strumentazione e che consentiva l'utilizzo di carichi bellici a scopo addestrativo. La versione espressamente progettata per ruoli di attacco al suolo e antiguerriglia è l'**SF-260W Warrior** che può portare fino a 300 kg di lanciarazzi, bombe, mitragliatrici, pod fotografici e lanciabengala. Fu anche realizzata una versione per il pattugliamento marittimo, l'**SF-260SW Sea Warrior**, dotata di contenitori sganciabili contenenti battelli di salvataggio e kit per la sopravvivenza in mare



“adesivo” SIAI-Marchetti SF-260 TP

Nel 1980 volò la versione SF-260TP, dotata di un motore turboelica Allison 250B17 con potenza massima di 420 hp, che ne aumentò le prestazioni facilitando il supporto tecnico logistico. La differenza, grazie ai 160 hp di potenza extra (deratati a 320 hp nella versione civile e 350 hp nella versione militare), ha avuto come risultato l'incremento delle prestazioni: velocità da 330 a 422 km/h, velocità di salita da 7,5 a 11 m/s, quota di tangenza da 4500 a 7500 m. L'autonomia ne è risultata però assai inferiore, da 1600 a 950 km, e il successo commerciale, causa ritardi tecnici e maggiori costi (le macchine leggere non hanno vantaggi concreti a passare ai motori a turbina, evidentemente), è stato ben modesto rispetto alla macchina con il motore a pistoni, che ha continuato ad esser prodotta.

Gli ultimi modelli prodotti sono l'**SF-260E** e l'**SF-260F**: con motore migliorato ad iniezione il primo dei due, presentato senza successo al concorso per il nuovo addestratore basico USAF; con motore a carburatori normali il secondo. Per l'Aeronautica Militare Italiana è stata prodotta una versione speciale, l'**SF-260 EA**, dotata di prestazioni e avionica migliorata, che è entrata in servizio nel corso del 2006, confermando così l'incredibile longevità che hanno ormai raggiunto i moderni progetti aeronautici. Il 31 luglio 2012 viene consegnato allo **Zambian Air Force and Air Defence Command** il 900° esemplare prodotto, facendone dell'SF.260 l'addestratore italiano più venduto del dopoguerra.



Cartolina "maximum" aviotrasportata con SIAI-Marchetti SF-260 TURBO da Alghero a Ciampino (copia impronta retro) affrancata con francobollo da lire 300 emesso dalle Poste Italiane e raffigurante SF-260 TURBO. Annullo del 27-03-1982 Sesto Calende (VA) "giorno di emissione"



L'SF-260 è interamente metallico, monoplano, di configurazione classica ma ottimamente curato come aerodinamica ed armonizzazione dei comandi. È anche una delle macchine più costose nella sua categoria. Il pilota dispone di un'ampia visuale, ma c'è posto anche per un passeggero affiancato e uno posteriore, normalmente utilizzato solo nell'impiego civile. Le ali sono basse, con un leggero diedro positivo (sono cioè inclinate verso l'alto), monolongherone, con il carrello triciclo anteriore interamente retrattile. I serbatoi alle estremità sono da 72 litri, oltre a quelli da 49,5 litri posti nelle ali, per un totale di 243 litri, di cui 235 litri usabili.

- 1907 - Nasce la **Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta**
- 1910 - Vola l'aliante **AG1**
- 1920 - Apertura officine a Tripoli e Bengasi
- 1923 - Insediamento definitivo nei capannoni del campo di aviazione "Gaspere Bolla" a **Cascina Costa**
- 1935 - Espone al Salone Internazionale Aeronautico di Milano
- 1952 - Inizia la costruzione su licenza dei velivoli ad **ala rotante**



A CURA DEL GRUPPO LAVORATORI ANZIANI D'AZIENDA AGUSTA - MV
 (Tiratura N° 500 copie Riproduzione vietata)



AL MITTENTE*

00012 GUIDONIA
(ROMA)

DA RESTITUIRE AL MITTENTE
 SALARI LUCIANO
 VIA ROMA 31
 28047 OLEGGIO (NO)

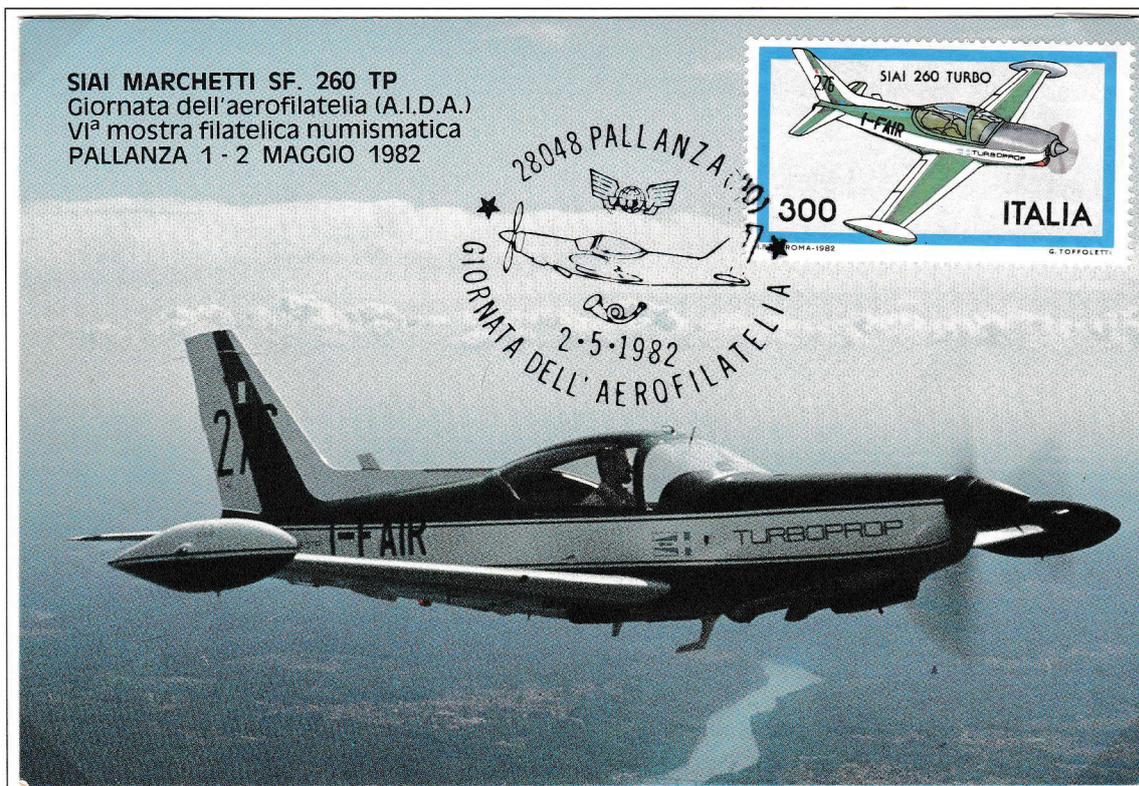
200.000 ore di volo SIAI-Marchetti SF-260 AM - 70° Stormo
 Dispaccio straordinario aereo da Latina per Guidonia (ROMA) 26-06-2001

Oltre che per la sua maneggevolezza, si è dimostrato valido come addestratore basico grazie alla strumentazione di bordo, che permette di apprendere facilmente i rudimenti del volo, anche strumentale. Nel 1976 l'A.M. acquistò 45 esemplari della versione **SF-260AM**, appositamente realizzata. A partire dal 2006 sono stati consegnati al 70° Stormo gli esemplari della nuova versione **SF-260EA**, dotata di una moderna avionica, cabina più confortevole e in grado di semplificare le operazioni di manutenzione. L'ultimo volo in servizio nell'AMI di un SF-260AM è avvenuto il 19 settembre 2009 in un'apposita cerimonia alla base del 70° Stormo a Latina



Proietti Sandro
 Via P. Nenni, 7
 05021 ACQUASPARTA (TR)

200.000 ore di volo SIAI-Marchetti SF-260 AM - 70° Stormo
 Annullo manifestazione Latina 26-06-2001



SIAI-Marchetti SF-260 TP - Annullo manifestazione Pallanza (NO) 2-05-1982

Anche le Filippine li hanno impiegati in azioni belliche antiguerriglia, così come hanno fatto anche quasi tutti i paesi del Terzo Mondo che li hanno acquistati, perché avevano bisogno di un aereo economico d'attacco più che di un costoso addestratore basilico.

Nell'ottobre 2007 il Dipartimento della Difesa delle Filippine ha ordinato 18 esemplari nuovi del SF-260F/PAF all'Alenia Aermacchi.

Insieme all'Italia e alla Libia, l'aviazione militare filippina è stata tra le principali clienti del SF-260, infatti lo ha avuto in servizio sin dal maggio 1973 nelle versioni SF-260MP (32 esemplari), SF-260WP (16 aerei) e SF-260TP (18 velivoli).

L'SF-260MP/WP era propulso da un motore a 6 cilindri Lycoming O-540 che azionava un'elica bipala, mentre l'SF-260TP era dotato di una turbina Allison 250-B17D con elica tripala.

Gli esemplari della versione SF-260MP sono stati impiegati per l'addestramento iniziale dal 100th Training Wing di Fernando, mentre quelli della versione SF-260WP "Warrior" furono inizialmente assegnati al 15th Strike Wing di Sangley Point ed impiegati in missioni di controguerriglia nel Sud del paese e, successivamente nei primi anni ottanta, trasferiti al 100th Training Wing ed adoperati come addestratori basilici. Nel 1986 sei macchine di questa versione furono rivenduti al Burkina Faso.

I modelli della variante SF-260TP (ordinati nel dicembre 1991) vennero assegnati al 15th Strike Wing per svolgere missioni di antiguerriglia. Erano predisposti per trasportare fino a 300 kg di carico bellico distribuito equamente sui due piloni alari. Il loro carico prevedeva essenzialmente bombe da 110/260 libbre, lanciarazzi LAU 68/131, lanciatori di flares Mk.24, lanciabombe da esercitazione B-37K e cannoni da 12,7 mm oppure da 7,62 mm.

Verso la metà degli anni novanta fu lanciato il programma Layang, il quale prevedeva la conversione di 18 macchine tra la versione SF-260MP e SF-260WP alla variante a turbina SF-260TP con l'avionica aggiornata; il primo aereo così convertito volò nel giugno 1996.

Viste le sue grandi doti velocistiche, dovute ad un design avanzato (e molto ispirato al caccia P-51 Mustang) e al carrello retrattile, l'aereo richiamò l'attenzione del mondo aeronautico per alcuni record conquistati nella sua classe di velivoli:

- 17 ottobre 1968: velocità di 344,51 km/h
- 25 marzo 1969: velocità di 322,52 km/h su circuito chiuso di 1000 km
- 29 marzo 1969: velocità di 369,43 km/h su circuito chiuso di 100 km



Raggiungimento ore di volo
Aereo SIAI - SF 260

*Dispaccio Aereo straordinario
per Guidonia*

04013 LATINA STAZIONE (LT)
26.6.2001
70° STORMO - 200.000 ORE DI VOLO SIAI SF 260 A.M.
1976-2001
DISPACCIO STR. AEREO PER GUIDONIA

DA AVVIARSI CON DISPACCIO
STRAORDINARIO DEL GIU. 2001

Maurizio Proserpi
00012 GUIDONIA RM

SF 260 A.M.

200.000 ore di volo SIAI-Marchetti SF 260 A.M. – 70° Stormo
Dispaccio straordinario aereo Latina - Guidonia (Roma) 26-06-2001

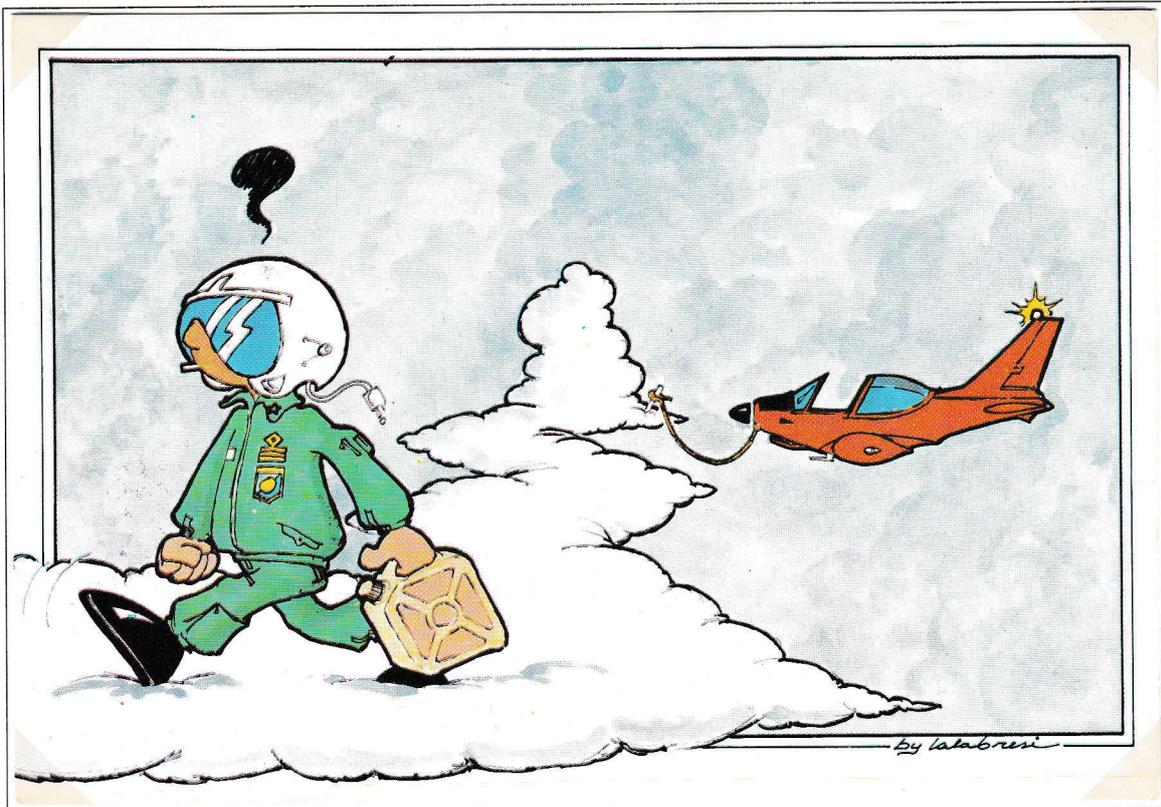


**Inaugurazione
Monumento Aviatori d'Italia**

Cisterna di Latina 12 maggio 2010

SF 260 A.M.

Inaugurazione monumento "Aviatori d'Italia - Intitolazione Sezione Cap. Pilota Mauro Corselli"
Annullo figurato Cisterna di Latina (LT) 12-05-2010



30° anniversario Fondazione Scuola Volo di Latina
 Volo Postale celebrativo con SIAI SF 260
 Dispaccio straordinario aereo Latina - Frosinone 13-09-1985 autografato dal Pilota



Il **SIAI-Marchetti S-211** è un aereo da addestramento basico con motore a getto, progettato dall'Ufficio Tecnico SIAI guidato dall'ing. Alessandro Brena sul finire degli anni settanta.

Ha effettuato il primo volo il 10 aprile 1981 ai comandi del leggendario collaudatore SIAI Alessandro Ghisleni, con decollo dall'aeroporto civile di Malpensa. È durato circa un'ora e, non essendoci ai tempi la telemetria, era seguito in volo da un velivolo chase SF260TP con ai comandi il test-pilot Floro Finistauri ed il chief flight test engineer Renato Russo. Il primo prototipo (marche civili I-SITF) ha sempre volato in configurazione monoposto in quanto il posto posteriore veniva utilizzato per l'installazione del rack FTI (Flight-Test-Instrumentation).

Bisognerà attendere il secondo prototipo per vedere finalmente in volo il velivolo con l'equipaggio al completo; il volo avveniva dall'aeroporto di Vergiate 8 mesi dopo il primo volo con l'equipaggio formato da Floro Finistauri (test-pilot) e Gianni Pastorello (Flight Test Engineer).

Dopo una produzione di una settantina di esemplari, a seguito dell'acquisizione della SIAI da parte di Aermacchi, il velivolo è stato aggiornato assumendo la denominazione M-311. Le sue prestazioni non erano molto superiori a quelle dei velivoli turboelica; solo le Filippine e Singapore hanno dato luogo ad importanti ordinativi ed una limitata produzione su licenza (40 esemplari circa).

A partire dal 1997 il progetto è passato sotto il controllo della Aermacchi.



SIAI-Marchetti S-211 - Annullo Sesto Calende (VA) 28-03-1983

CARATTERISTICHE S-211 C

| | | | |
|----------------|---------------------|---------------------|--|
| Lunghezza | 9,50 m | Altezza | 3,80 m |
| Apertura alare | 8,47 m | Equipaggio | 1-2 persone |
| Peso a vuoto | 2020 kg | Peso max al decollo | 3500 kg |
| Velocità max | 760 km/h | Motore | 1 turbofan Pratt & Whitney Canada JT15D-5C |
| Armamento | bombe fino a 660 kg | | |

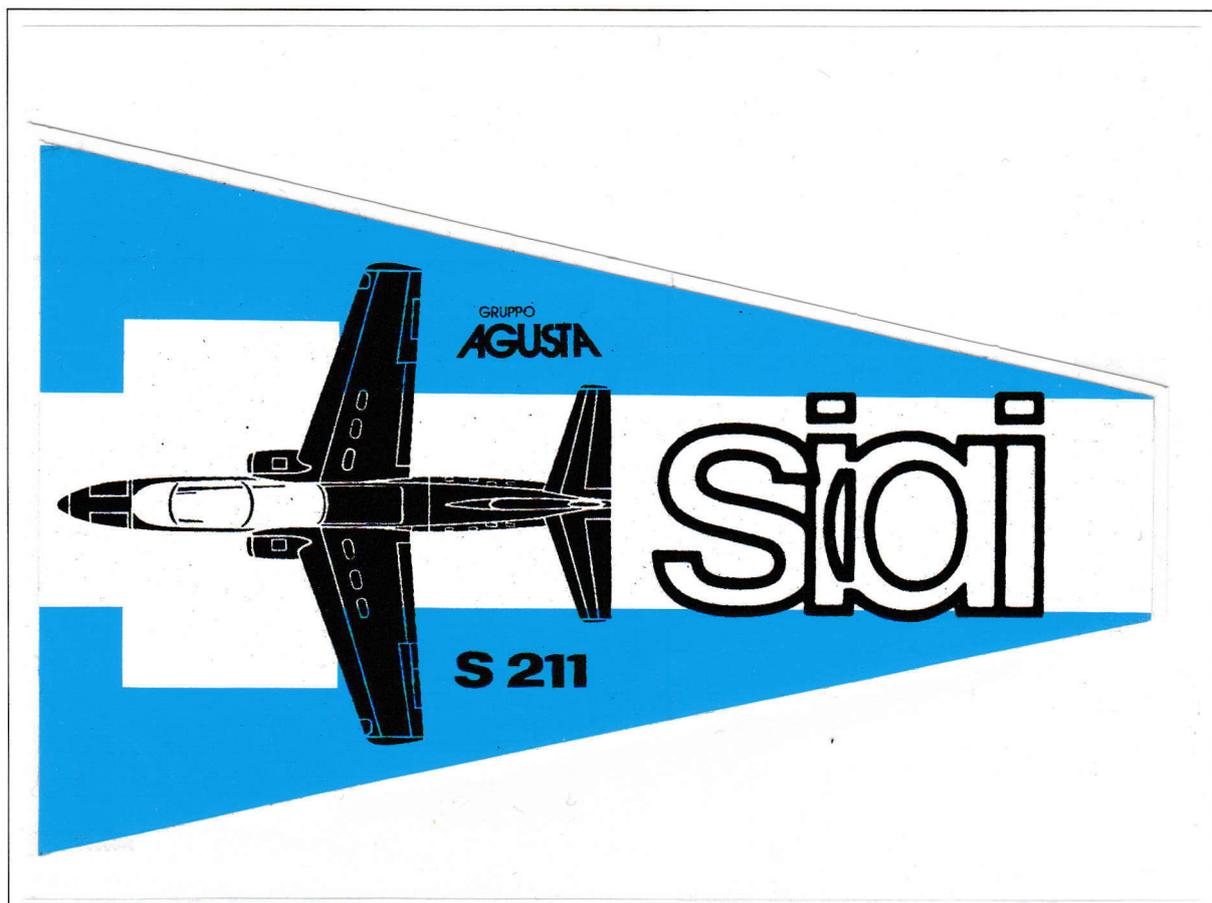


SIAI Marchetti S-211
emissione Italia 28/03/1983 Lire 400

I due posti sono in tandem (riducendo così la sezione dell'aereo con beneficio delle prestazioni ma non del rapporto tra istruttore ed allievo), climatizzati, pressurizzati e con seggiolini eiettabili 0-0. Sono scalati per quanto possibile per un velivolo lungo indicativamente quanto un caccia della seconda guerra mondiale (8,43 m).

La strumentazione di base è composta da un sistema di navigazione TACAN, VOR, un IFF e strumentazione radio: in termini di opzioni vi sono un HUD Ferranti e altre attrezzature, ma in nessun caso vi è un apparato radar, tranne forse un'unità altimetrica. Il muso è piuttosto piccolo e consente una buona visibilità anteriore.

L'ala è in posizione alta strutturalmente e posizione media aerodinamicamente; le prese d'aria ne sono al di sotto e in avanti, di semplice disposizione e sezione a 'D', all'altezza del secondo abitacolo, con una parete antiscorrimento fissa, idonea per le velocità relativamente basse. Le prese d'aria anteriori e l'ala alta sono simili a quelle dell'Alpha Jet e rappresentano la principale differenza con la struttura dell'altro allora nuovo velivolo italiano, l'MB-339, che ha anche una linea dorsale 'a sella', mentre il SIAI S.211 ha una linea dorsale che corre diritta inclinata in basso, dal secondo abitacolo alla coda.



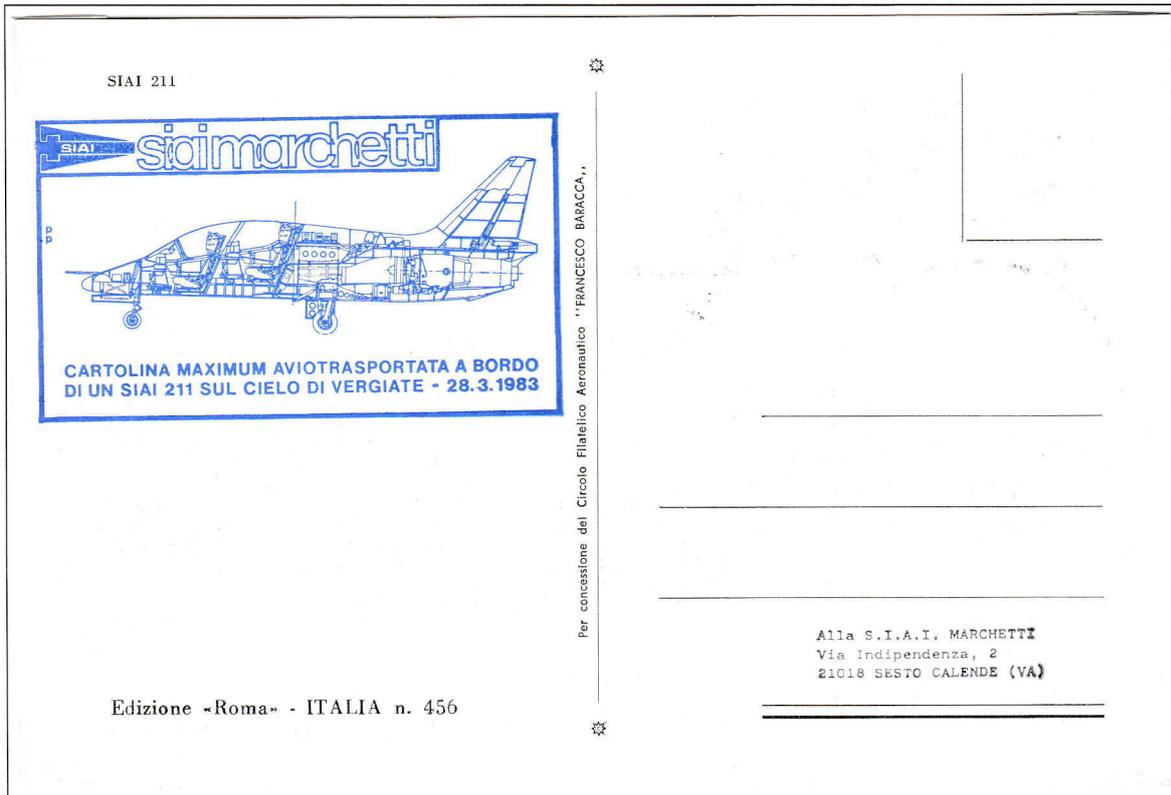
“adesivo” SIAI-Marchetti S-211

L'ala, in posizione alta per aumentare lo spazio per eventuali carichi oltre che per ragioni aerodinamiche, ha una struttura particolare, in quanto è stata studiata con sezione 'supercritica', progettata in collaborazione con due università statunitensi e provata nella galleria del vento della Boeing con un modello in scala 5:1. La principale caratteristica è data da un maggiore spessore, per offrire più spazio per il carburante, mentre il carrello è interamente confinato nella fusoliera, in configurazione triciclo anteriore. La freccia alare è modesta, con una corda assai pronunciata. Tutti i serbatoi di carburante sono sistemati al suo interno, in quanto nella parte intermedia della fusoliera vi è il condotto delle prese d'aria per il motore e al di sopra, nella 'spina dorsale' vi sono cavi, cablaggi, elettronica di bordo.

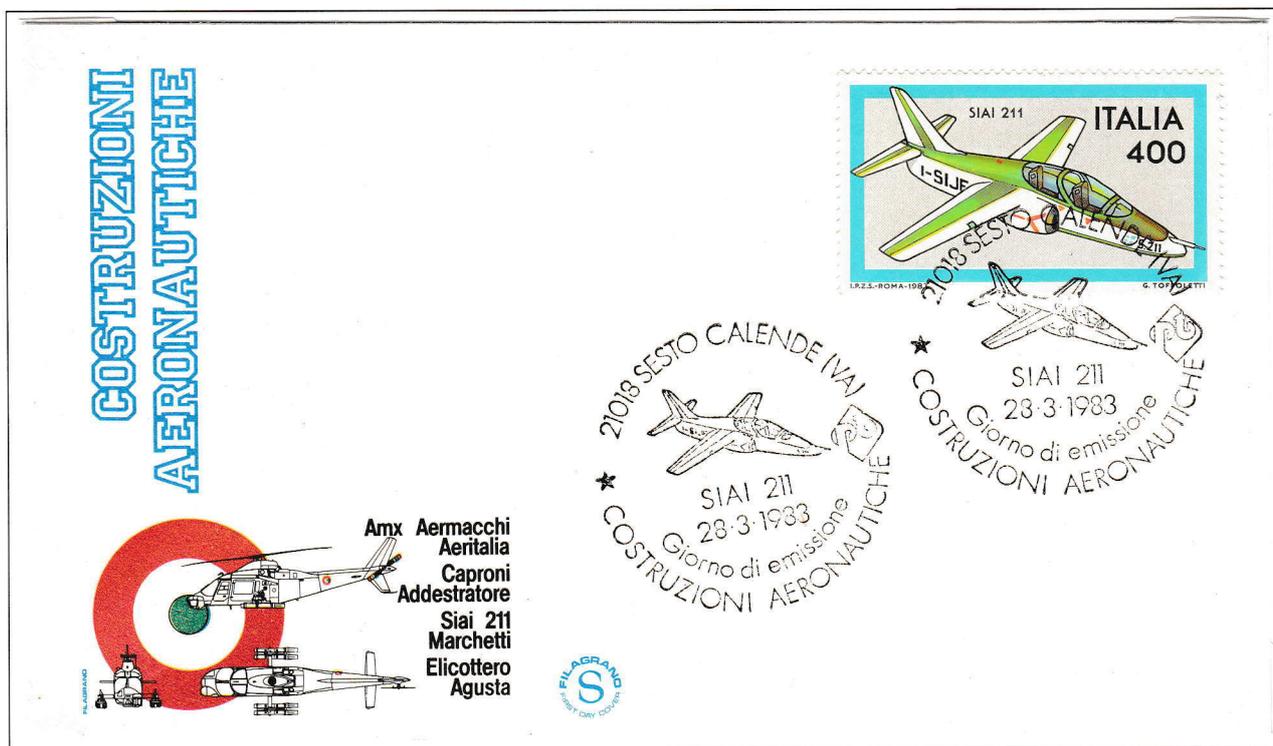
La coda ha un impennaggio verticale a freccia, piuttosto grande, con le antenne UHF all'estremità, annegate nella struttura, e dissipatori di elettricità statica nel bordo mobile di uscita, dove vi è anche un'aletta di trim. Le superfici di coda orizzontali sono sistemate leggermente posteriori al timone. Alette intermedie sul timone ospitano invece l'antenna del VOR.



Cartolina "maximum" aviotrasportata con SIAI-Marchetti S-211 su Vergiate-VA (impronta retro) affrancata con francobollo da lire 400 emesso dalle Poste Italiane e raffigurante S-211
 Annullo del 28-03-1983 Sesto Calende (VA) "giorno di emissione"



Il motore è un piccolo turbofan JT15, capace nella sua originaria versione di erogare 1 t. di spinta, poi incrementata nelle versioni successive. Pur non essendo molto potente si tratta di una macchina termodinamica molto efficiente, bialbero (un compressore assiale e uno stadio centrifugo), capace di un consumo specifico bassissimo, pari a 15,92 mg/N o 0,56 kg:Kg/s, corrispondenti ad un livello molto minore rispetto ai turbogetti puri e anche a molti modelli turbofan. Esso ha infatti un rapporto di diluizione di 3,3:1, poi a quanto pare ridotto a 2,7:1.



SIAI-Marchetti S-211 - Annullo del 28-03-1983 Sesto Calende (VA) “giorno di emissione”

Durante i primi anni ottanta questo apparecchio ebbe un certo successo, con 4 clienti che già nel 1984 avevano posto ordini o opzioni per 90 macchine, spesso da parte di clienti già utenti dell'SF-260. Singapore che, nonostante la sua superficie di 626 km² ha un potenziale militare formidabile (comprendente missili SAM di 4 diversi tipi, F-16 e E-2), ha ordinato inizialmente 10 macchine, 6 comperate direttamente, 4 montate su licenza e altre 20 ordinate come produzione o montaggio su licenza. Anche le Filippine hanno ordinato alcune macchine per la propria aviazione. Nonostante la modernità e l'economia di esercizio dell'S.211 non ha trovato grossi successi di vendita, pari a circa un decimo di quella dell'SF-260, anche se si tratta di macchine più costose in termini unitari. La concorrenza di addestratori a turboelica avanzati con alte prestazioni e di macchine a getto intermedie ad alte prestazioni ha posto di fatto fine alla tipologia dell'addestratore basico a getto (come gli MB-326, Magister e T-37) accusati di essere più costosi in termini di consumi, nonostante la maggiore efficacia nel preparare gli allievi alle macchine a reazione operative. L'S.211, forse l'addestratore a getto più economico, ma anche più modesto, non ha saputo giustificare appieno il suo maggiore costo rispetto alle appena più lente macchine turboelica di grande potenza, che né l'S.211 né l'SF-260TP (turboelica, 430 km/h) hanno potuto contrastare.

Nel 1970 il 30 % della SIAI-Marchetti viene acquisito dalla ditta AGUSTA (successivamente denominata AGUSTAWESTLAND e attualmente 2022 LEONARDO), per passare poi nel 1973 al 60 %.

Nel 1983 AGUSTA ne acquisisce il controllo completo, per poi confluire, per quanto riguarda l'ala fissa nel 2012, in Alenia Aermacchi (Gruppo LEONARDO).

L'S-211, addestratore potenziato da turboventola diventerà l'ultimo progetto della SIAI-Marchetti.

La ditta AERMACCHI rileva la produzione del SF-260 e continua lo sviluppo del S-211, con la nuova designazione M-311.

Cambia la produzione da "ala fissa" ad "ala rotante".

Lo stabilimento di Vergiate (VA) svolge tutte le attività di assemblaggio finale di tutte le linee di produzione elicotteristica, fino alla consegna della macchina al cliente.

Le strutture di Sesto Calende (VA) ospitano dal 2006 la "Training Academy Alessandro Marchetti", una nuova e molto frequentata scuola di formazione per i clienti dove vengono utilizzati simulatori di volo completi (FFS) e statici (FTD), materiali multimediali, di supporto logistico e sistemi di pianificazione di missione.



Monumento al Lavoratore Aeronautico
SIAI-Marchetti S.p.A. Sesto Calende (VA)