



## Il fantomatico S.P.5

di Giovanni Masino

Nel suo volume "Gente dell'Aria n° 5, Editoriale Olimpia", lo storico G. Evangelisti pubblica alle pagg. 310 e 311 il trittico (timbrato AER) del bimotore S.P.2 rinvenuto presso l'archivio Gabardini e, nelle pagine seguenti, una lettera datata 12.10.1917 della Direzione AER indirizzata al col. Ottavio Ricaldoni della DTAM per richiedere aiuti essenziali in vista di una commessa di 200 esemplari del "bimotore AER". L'Autore ipotizza che il bimotore in questione possa essere sia l'S.P.2 del disegno pubblicato sia l'S.P.5 citato in una relazione della DTAM di cui riporta il seguente passo: "S.P.3: la produzione in serie cesserà in agosto (1917, NdA); S.P.4: la produzione in serie è appena iniziata, se ne farà un numero di esemplari limitato, poi si sostituirà con il bimotore S.P.5" (la cui entrata in servizio era preventivata per l'estate del 1918, NdA). Evangelisti poi così prosegue: "Dell'S.P.5 furono approntati i disegni costruttivi, ma non risulta che sia mai stato costruito alcun prototipo" e pubblica per intero la succitata lettera della AER alla DTAM: "...da cui ogni lettore potrà farsi un'idea personale e cercare di dare una sua interpretazione".<sup>1</sup>

Questo, infatti, era quanto si poteva desumere all'epoca della pubblicazione citata. Oggi sappiamo che il bimotore S.P.2 altro non era che il successivo S.P.4, avendo destinata la sigla S.P.2 alla versione

di serie del prototipo S.P.12, però, proprio dalla lettera dell'AER alla DTAM, si evince che l'S.P.5 è stato effettivamente costruito, pur tra le notevoli difficoltà così elencate: "Le difficoltà maggiori per le quali la costruzione del bimotore "AER"<sup>3</sup> è per noi estremamente gravosa, sono particolarmente le seguenti:

a) locali non adatti alla costruzione ed al montaggio di apparecchi di grandi dimensioni;

b) costo enorme dell'apparecchio;

c) mancanza di capitali per provvedere all'approvvigionamento dei materiali per garantire la continuità del lavoro nel corso della fornitura.

Quantunque l'apertura d'ali del bimotore AER sia leggermente inferiore a quella dell'apparecchio S.P.4, la sua lunghezza è notevolmente maggiore e, in nessun modo, esso può essere ricoverato negli hangar da noi costruiti al Campo, tanto è vero che per il ricovero del primo apparecchio noi dovemmo ricorrere alla cortesia della spett. DTAM perché ci provvedesse un hangar adatto".

Seguono poi alcune considerazioni per giustificare il prezzo richiesto di "... lire 53.000 (cinquantatremila) per ciascun apparecchio completo di armamento fino al 30 c.m. ... (omissis) ... tenuto conto del rilevante quantitativo di parti metalliche assoggettate a diverse successive lavorazioni".<sup>4</sup>

Viene poi lamentata la mancata tempestività nella consegna dei motori da parte

delle ditte produttrici, tanto che "...da gennaio ad oggi, noi consegnammo in media nove apparecchi al mese, mentre ne avremmo potuto consegnare almeno trenta".<sup>5</sup>

A questo punto sappiamo per certo che:

- La DTAM riteneva di sostituire rapidamente l'S.P.4 con l'S.P.5 che, evidentemente, all'epoca della lettera citata, era già stato costruito (appare addirittura nel manifesto per l'inaugurazione del Campo di volo AER a Rivalta<sup>6</sup>) e per il quale si prevedeva una commessa di 200 esemplari.

- La struttura di questo velivolo comportava "un rilevante numero di parti metalliche" a differenza dei modelli precedenti completamente lignei.

Siamo in grado di affermare che le difficoltà denunciate dall'AER, se ritardarono l'entrata in produzione del "bimotore AER"

**In alto: l'AER S.P.5, probabilmente il prototipo, ripreso sul campo della ditta. E' evidente la discendenza diretta dall'S.P.4, mentre gli impennaggi sono chiaramente a firma dell'ing. Pomilio e - dimensioni a parte - sono uguali a quelli del PE (archivio Cervetti via C. Pognante).**

*Top: the AER S.P.5; this shot is probably relevant to the prototype, shown at the Company airfield.*

*Its extraction from the S.P.4 is evident.*

(tant'è che l'S.P.4 fu costruito in ben 152 esemplari fino ai primi mesi del 1918), furono infine superate e che alcuni esemplari dell'S.P.5 furono effettivamente costruiti ed entrarono in servizio (lo scrivente ha potuto visionare alcune foto di un esemplare di reparto incidentato nel 1918).

Si trattò certamente di una produzione esigua, dato che la validità della formula bimotore per la ricognizione ed il bombardamento leggero era ormai chiaramente superata dai nuovi monomotori divenuti disponibili nel frattempo, molto più veloci, efficienti e meno dispendiosi, come lo SVA 10, il SIA R.2 ed il SIA 9b e proprio l'AER fu coinvolta nella produzione di diverse versioni dello SVA, sotto l'egida dell'Ansaldo, per un totale di 250 esemplari. La storia dell'S.P.5 è comunque ancora tutta da scoprire e da raccontare (e pare che qualcuno ci stia già pensando...).

*Sentiti ringraziamenti a Carlo Pognante ed a Bruno Conti per la preziosa collaborazione.*

(1) G. Evangelisti "Gente dell'Aria n° 5, Editoriale Olimpia, pag.134.

(2) cfr. G. Alegi "The SIA SP.2 & SP.3" Windsock Datafile 128, pag.1.

(3) la sigla S.P.5 compare, anche nei documenti DTAM, solo con l'inizio della produzione.

(5) G. Evangelisti, op. citata pag. 315 e segg.

(6) cfr. Ali Antiche n° 63 pag. 20

(7) secondo Guido Guidi, collaudatore presso la DTAM, 125 nel 1917 e 27 nei primi mesi del 1918.



**In alto: uno degli SVA di produzione AER che subentrarono all'S.P.5, con a bordo il collaudatore della ditta Cesare Cervetti. Sull'originale si legge chiaramente SVA 6 (archivio Cervetti via C. Pognante).**

*Top: an AER-built SVA; the Company test-pilot Mr. Cervetti is on board. The original picture shows clearly a "SVA 6" marking.*

**In basso: disegno della DTAM per il modello per prove aerodinamiche del "bimotore AER", da cui si ricava una lunghezza reale del velivolo di poco superiore agli 11 metri (archivio C. Pognante).**

*Bottom: drawing of the Technical Dept. of the Air Force, relevant to the aerodynamic test model of the so-called "AER twin-engined biplane".*

