



L'S.79 CS la versione da "Corsa" dello Sparviero

di Paolo Miana

Come ben noto l'S.79 nacque nel 1934 dalla matita di Alessandro Marchetti come trimotore da trasporto veloce per otto passeggeri.

Il prototipo I-MAGO esibì prestazioni esuberanti e conseguì diversi record mondiali.

La storia dell'S.79 Corsa comincia nell'estate del 1936: all'epoca infatti iniziarono a circolare le prime voci relative ad una competizione organizzata dalla sezione francese della FAI da tenersi l'anno successivo sulla tratta Parigi-New York.

L'opposizione del governo statunitense, che non vedeva di buon occhio quella che sembrava una prova generale per verificare la fattibilità di missioni di bombardamento

sul proprio territorio metropolitano, fece in breve tempo tramontare l'idea.

Gli organizzatori si orientarono allora su un percorso alternativo attraverso il Mediterraneo, con basi francesi per evitare altri problemi.

La tratta Istres-Damasco-Parigi fu scelta con ogni probabilità perché avrebbe consentito di gareggiare su un percorso di lunghezza identico a quello originariamente previsto dagli organizzatori, utilizzando esclusivamente aeroporti in territorio francese.

In ottemperanza ai dettami della "politica dei record" la risposta della Regia Aeronautica non poteva farsi attendere: nel gennaio del 1937 lo Stato Maggiore diramava i necessari ordini per creare il "N.A.N.A." (Nucleo Addestrativo Nastro

Azzurro) in seno al 41° Gruppo del 12° Stormo Bombardamento Terrestre.

In tale gruppo dovevano essere inquadrati gli equipaggi del 12° BT con esperienza nelle lunghe navigazioni.

Nello stesso periodo veniva presentata la richiesta alla SIAI Marchetti per la realizzazione di cinque velivoli "da corsa" basati sull'allora nuovissimo S.79.

La casa di Sesto Calende sottopose in breve tempo allo Stato Maggiore il progetto S.79 CS (Competizione Sportiva?). Rispetto alla versione militare standard, identificata nei disegni come S.79K, il Corsa presentava estese modifiche strutturali e all'impiantistica di bordo:

In alto: l'S.79CS I-CUPA, numero di gara I-11, che, pilotato da Cupini e Paradisi, aggiudicò all'Italia la vittoria della corsa aerea Istres-Damasco-Parigi.

Top: The S.79 I-CUPA, number I-11, flown by Cupini and Paradisi, it awarded the victory of the aerial race Istres-damask-Paris at Italy.

In basso: i "Sorci Verdi" in visita agli stabilimenti SIAI di Sesto Calende: da notare gli operai assiepati alle finestre per veder passare gli illustri ospiti.

Below: the "Green Mice" visiting SIAI plant at Sesto Calende; workers are attending the visit at the factory windows.





- nel traliccio in metallo costituente la fusoliera, furono modificate le ordinate della zona dell'abitacolo in modo da ottenere la soppressione della caratteristica gobba per la mitragliatrice dorsale e la gondola per il bombardiere

- la sezione centrale della fusoliera fu allungata al fine di ristabilire il centraggio dopo l'installazione di serbatoi carburante al posto della baia bombe

- a causa dei serbatoi addizionali il portello d'ingresso fu rimpicciolito e riposizionato sul dorso dell'ala

- i serbatoi alari standard furono sostituiti con una versione maggiorata costruita ad hoc

- le postazioni del motorista e del marconista furono riposizionate e dotate di strumentazione aggiuntiva

In alto: lo I-7 e lo I-12. Per la Istres-Damas-Paris oltre ai cinque velivoli S.79 CS furono convertiti due S.79M. Facilmente riconoscibili per la fusoliera di lunghezza standard e la presenza della gobba, i due M erano equipaggiati con i Gnome & Rhone K.14 (o la loro versione su licenza Piaggio P.XI) invece degli Alfa Romeo 126.

Top: I-7 and I-12 S.79 airplanes. In addition to the five S.79 CS, two S.79M were modified for the race. They were equipped with Gnome & Rhone K.14 engines (or the licence-built Piaggio P.XI) instead the Alfa Romeo 126.

In basso: lo I-13 (I-FILU) di Fiori e Lucchini, che si sarebbe piazzato secondo nella classifica finale della Istres-Damas-Paris.

Below: I-13 (I-FILU) flown by Fiori and Lucchini, second-best in the final score.

- il pannello strumenti fu riconfigurato per garantire una completa dotazione di strumenti ad entrambi i piloti; fu inoltre inserita strumentazione adatta alle lunghe navigazioni, quali il pilota automatico Smiths

- l'antenna del radiogoniometro fu riposizionata di fronte ai serbatoi aggiuntivi di carburante.

Tutti e cinque gli S.79 Corsa furono consegnati tra il marzo ed il maggio del 1937; tutti i velivoli furono presi in carico e dichiarati operativi in seno al 41° Gruppo entro la fine del luglio successivo.

A seguito del forfait dei due Caproni Ca.405 "Procellaria" a causa di deficienze tecniche lo S.M. decise di mantenere inalterato il numero di otto concorrenti italiani alla Istres-Damas-Paris prelevando due ulteriori S.79 dalle serie militari allora in produzione, ordinando alla SIAI di modificarli per quanto possibile allo standard Corsa, in tutta fretta. Questi due velivoli, immediatamente riconoscibili per la presenza della gobba destinata alla mitragliatrice dorsale erano inoltre rispettivamente dotati di impianto propulsivo diverso: invece degli Alfa Romeo 126 RC34, il primo ricevette il Gnome & Le Rhone K.14



originale; sul secondo furono installate le copie su licenza, Piaggio P.XI RC40.

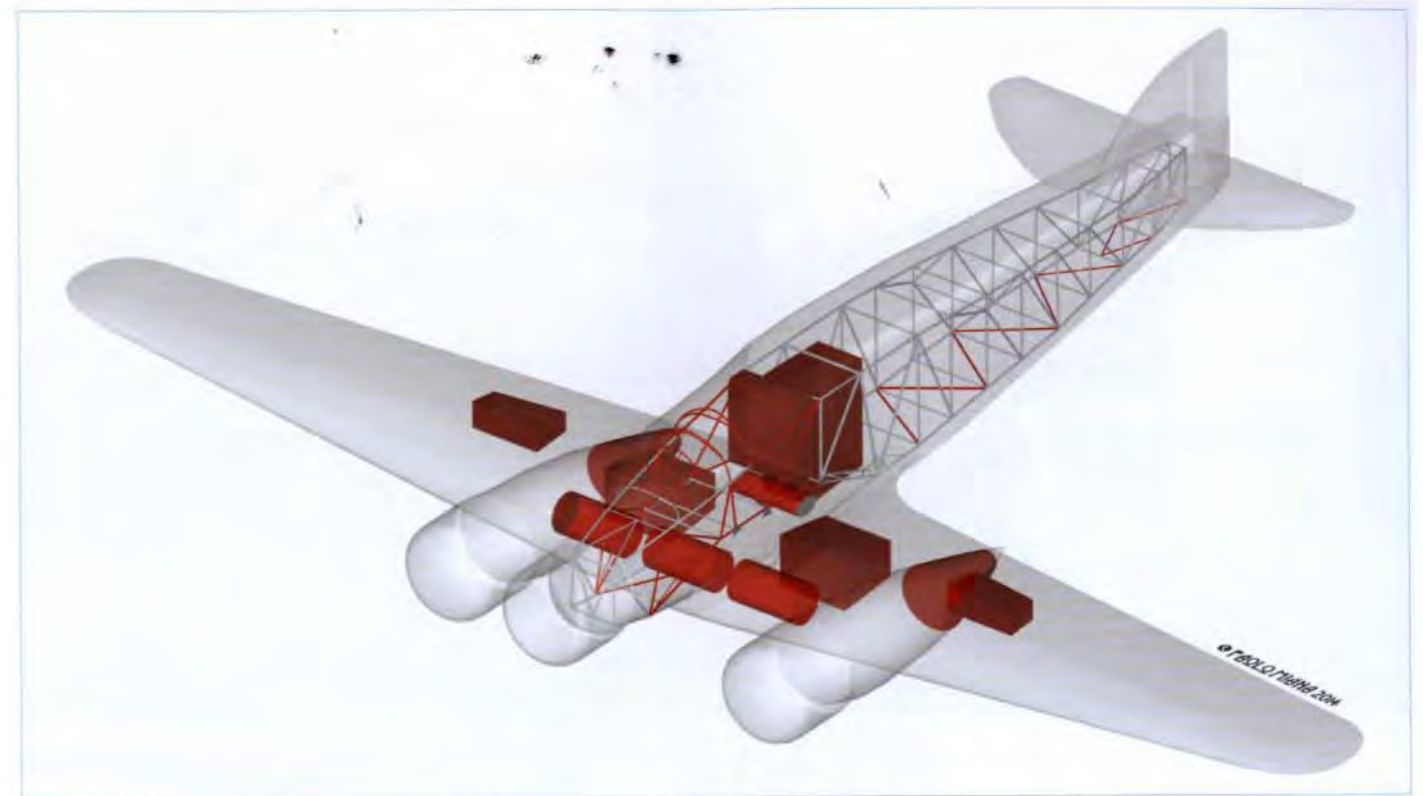
Le modifiche sui due velivoli vennero completate nei primi giorni di agosto.

Gli equipaggi si allenarono duramente sugli S.79 Corsa per tutta la prima metà di agosto; l'ultimo volo di prova fu compiuto da Cupini e Paradisi il 17 agosto, il giorno precedente la partenza per Istres. Particolarmente utili ai fini della competizione, ancorché tediose, si rivelarono le numerose prove di consumo carburante destinate a stabilire velocità e quota di crociera ottimali del velivolo a pieno carico.

Dei 17 aerei iscritti, se ne presentarono 13: 8 italiani (sei S.79 e due Fiat BR.20L) 4 francesi (Bloch 160, Breguet 470T, Caudron 640 e Farman F-2231) e 1 inglese (l'ottimo DH.88 Comet).

Gli 8 competitori italiani erano: S.79: I-BIMU (piloti Biseo-Mussolini, n° di gara I-5); I-CUPA (Cupini-Paradisi, I-11); I-FILU (Fiori-Lucchini, I-13); I-LICA (Lippi-Castellani, I-7); I-ROTR (Rovis-Trimboli, I-12); I-TOMO (Tondi-Moscatelli, I-6).

BR.20: I-ROBO (Rolandi-Bonini, I-8); I-GAQU (Gaeta-Questa, I-10).



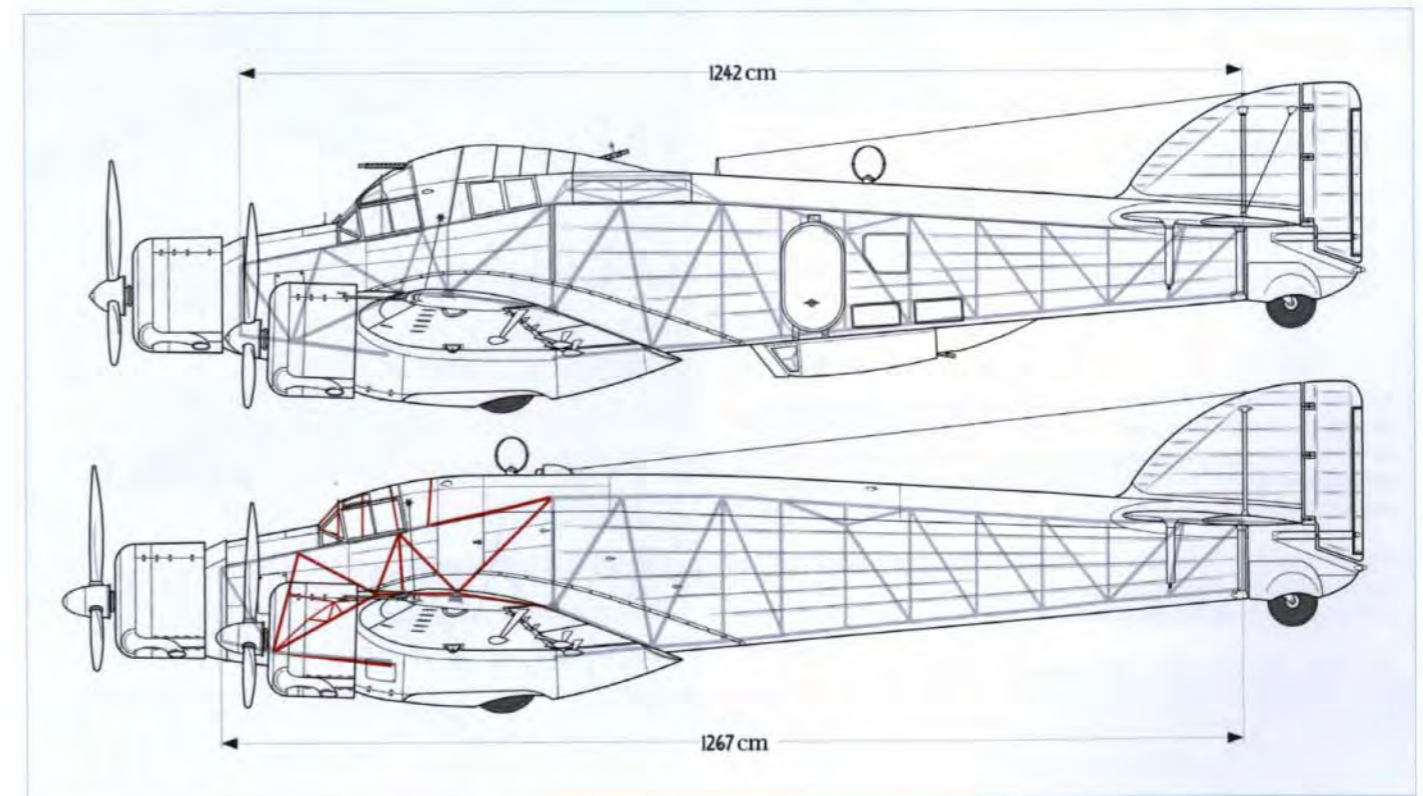
Lo squadrone italiano si trasferì a Istres entro la sera del 17 agosto; i giorni del 18 e del 19 furono per lo più impiegati per effettuare verifiche e le immancabili riparazioni dell'ultimo minuto e poi, giunta la sera del 20, i velivoli cominciarono a decollare alla volta di Damasco; il primo fu lo I-12 alle 21.02, mentre l'ultimo a decollare fu lo I-5 alle 21.34.

In alto: tra le modifiche apportate ai Corsa spiccano l'allungamento della fusoliera e l'installazione di serbatoi addizionali in fusoliera.

Top: among main changes made to S.79 airplanes for the race were the fuselage stretching and additional fuel tanks.

In basso: confronto dimensionale tra le fusoliere del K e del Corsa, in rosso i tubi modificati.

Below: comparison between S.79K and CS dimensions: red-outlined the modified structure.





La classifica parziale vedeva ai primi otto posti altrettanti velivoli italiani: gli S.79 Corsa occupavano i primi cinque gradini della classifica, seguiti dai BR.20 e dal sesto S.79.

I primi velivoli arrivarono a Damasco intorno alle 04.00 per ripartire, dopo una sosta per il rifornimento e un breve riposo per gli equipaggi, la mattina stessa alla volta di Parigi.

Durante il rullaggio sulla pista sterrata di Damasco lo I-7 subì un incidente con cedimento di una delle gambe di forza del carrello. I danni al motore e alla struttura erano tali che il velivolo dovette abbandonare la competizione.

Il tratto finale fu costellato di noie tecniche e reso difficoltoso dalle pessime condizioni meteo sull'Egeo e sull'Italia settentrionale; nonostante questo alle 14.45 ora locale i primi S.79 Corsa giunsero sulla verticale di Le Bourget.

La classifica finale vide tre S.79 Corsa piazzarsi sui tre gradini più alti del podio, nell'ordine:

I-CUPA, I-FILU e I-BIMU. A completare il successo italiano al sesto posto si piazzava I-TOMO e I-ROTR ottavo.

Il Comet, il Breguet e il Bloch si piazzarono rispettivamente 4°, 5° e 7°.

Gli altri si ritirarono.

Come immaginabile la clamorosa e schiacciante vittoria italiana ebbe ampia eco sulla stampa nazionale e non, con alcuni articoli stranieri che, pur con qualche remora, indicavano al proprio pubblico la Regia Aeronautica italiana come punto di riferimento.

Grandi festeggiamenti furono organizzati all'aeroporto del Littorio per il rientro dei vittoriosi equipaggi italiani.

(Tutte foto archivio storico Savoia Marchetti)



In alto: uno degli S.79 "Corsa" ripreso davanti agli hangar SIAI di Cameri. Il velivolo appare immacolato, come se la verniciatura fosse stata appena ultimata. Sullo sfondo si intravedono il prototipo civile del '79 I-MAGO ed un bombardiere con la tipica mimetizzazione a bande prebellica.

Top: one of the S.79 CS at SIAI plants in Cameri. The aircraft seems freshly painted. The I-MAGO aircraft (prototype of the civil version of the S.79) and an S.79 bomber are in the background

In basso: una locandina dell'evento

Below: a poster of the event



Bibliografia

- C.A.289 - Aeroplano tipo "Savoia Marchetti" S.79 - Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione, BOZZA DI STAMPA

- C.A. 313 ter-E - Catalogo nomenclatore per aeroplano S.M.79 da bombardamento 2° serie 24 aeroplani MM 21157-21180

- Borgiotti, Gori: Il Savoia Marchetti S.M.79: 1935-1945, STEM Mucchi editore, Modena 1994

- Gori: Il Savoia Marchetti S.M.79 :produzione/ evoluzione tecnica / versioni, Ufficio storico SMA, Roma 1994

- Mannone: Le ali del Littorio, Apostolo editore, Milano 2004

Fonti

Archivio Storico SIAI-Marchetti
Collezione Fred Nicolau
Archivio famiglia Zeni
Collezione K. Kort
Archivio Autore
Archivio Museo storico Secondo Mona.

In alto: folla di curiosi attornia lo I-13 alla conclusione dei festeggiamenti.

Top: a crowd of curious people around the I-13 after the celebrations.

In basso a sinistra: dettaglio dei "Sorci Verdi", gli ultimi due sembrano dirsi: "adesso gli facciamo vedere noi!"

Below: a detail of the "Green mice" insignia.

RINNOVA L'ISCRIZIONE 2014!

ricordati che Ali Antiche "vive" - oltre del lavoro di molti volenterosi - soprattutto grazie alle quote sociali...

puoi versare la quota di 30 euro tramite:

- bollettino ccp 38435103

- bonifico bancario: IBAN IT 17 T 07601 01000 000038435103

BIC/SWIFT: BPPIITRRXXX

intestati a "Associazione Gruppo Amici Velivoli Storici-GAVS"
perché non provi, almeno una volta, ad essere un SOCIO SOSTENITORE?

basta versare almeno il doppio della quota

DONA ALLE SEZIONI GAVS IL TUO 5 x MILLE!!!

TORINO codice fiscale 97548550017

ROMA codice fiscale 96247960584