



SVA 9 Alenia Aermacchi: dagli USA a Le Bourget

di Giuseppe Sella ()*

Questo SVA 9 è stato trovato in un fienile da Mr. Herbert S. Fyfield, nel 1956, a Peekskill (N.Y.).

Negli anni successivi il velivolo fu sottoposto a restauro, effettuato da Reno Benner della *Aviation Techniques Inc.* di Irwinna (Pennsylvania) che ne consentì la certificazione di navigabilità FAA. L'impresa fu svolta con la consulenza e l'assistenza di molte persone: in Italia, in particolare, della signora di Arturo Ferrarin, della contessa Maria Fede Armani Caproni e di Piero Vergnano (le foto sopra, da un filmato dell'epoca, mostrano le prove di rullaggio).

Il mio accostamento allo SVA 9 ha avuto inizio nel novembre 1988 quando, nel corso di una riunione aziendale Aeritalia, vennero trattati argomenti connessi con l'acquisto del velivolo e, conseguentemente, col trasferimento dello stesso da Southbury (N.J.)/ Hartford a Torino.

Per le operazioni di prelievo, smontaggio e imballo del velivolo fummo incaricati Luciano Bertolo, come esponente delle Relazioni Esterne ed io come tecnico, al tempo responsabile del Controllo Qualità dello stabilimento di Torino.

Seguirono interventi di indirizzo tecnico per l'imballo del velivolo e la nostra trasferta in USA per il prelievo ed il trasporto del velivolo: trasporto effettuato via aerea su cargo atterrato alla Malpensa. Subito dopo l'arrivo a Torino, il via alle attività di restauro principalmente orientate al motore, alla sverniciatura delle

parti telate e della fusoliera, al controllo dell'integrità "CND"⁽¹⁾ e successive necessarie riparazioni e protezione superficiale delle parti metalliche (aste della tralicciatura delle semiali e del carrello).

Interventi completati poi: dalla messa in moto del motore, all'applicazione del prodotto tenditela su semiali ed impennaggi ed alla verniciatura della fusoliera. Operazioni portate a termine nel settembre 1989, dopo diversi mesi di intensa applicazione e cura, dal personale del Reparto Sperimentale Aeritalia e da me stesso che ne avevo seguito responsabilmente il programma di restauro ed il relativo avanzamento dei lavori.

La prima "uscita" del velivolo avvenne a Caselle Sud per un servizio fotografico, cui fece seguito la prima esposizione alla base AMI di Istrana (settembre 1989).

Successivamente, tra il 1992 ed il 1995, si ebbero due esposizioni dello SVA a Caselle Sud in occasione di eventi aziendali (consegna del primo Tornado "ECR" e primo volo del prototipo Eurofighter "DA3") nonché due esposizioni esterne presso le basi AMI di San Damiano (PC) e di Bari.

Tali esposizioni misero in evidenza la necessità di alcuni interventi manutentivi attuati dal GAVS Torino in quattro mesi di attività, tra febbraio e maggio 1997.

Al termine dell'attività succitata per la revisione generale del velivolo, l'Aeritalia affidò la tutela allo stesso GAVS Torino accreditando al nostro Gruppo tutte le operazioni negli anni successivi, sia espositive che di manutenzione.

Nel 2004 si rese necessario un ulteriore intervento manutentivo e la ricostruzione pressoché totale del container che normalmente lo custodisce e ne assicura i trasporti. Attività svolta in circa dodici mesi dal GAVS Torino presso il proprio laboratorio ospitato dalla ditta *Revelli Metallik* di Leini. Numerose le esposizioni del velivolo curate dal GAVS Torino dal 1997 ad oggi:

- in città italiane:

Napoli - una esposizione (1997)

Cameri - una esposizione (1997)

Ferrara - una esposizione (1997)

Roma - due esposizioni (1998 - 2003)

Milano - tre esposizioni
(2000-2008-2010)

Genova - una esposizione (2010)

Torino - sette esposizioni
(1999 - 2003 - 2006 - 2008 - 2009 - 2010 - 2012)

- Aziendali:

Caselle Sud - nove esposizioni
(1992 - 1995 - 1997 - 1998 - 2000 - 2002 - 2004 - 2005)

- ed infine l'esposizione al Salone Internazionale dell'Aeronautica 2013 a **Parigi Le Bourget**, nell'ambito delle manifestazioni del CENTENARIO ALENIA AERMACCHI.

(1) Sabbiatura e controlli per rilevazione di eventuali micro screpolature e rotture attraverso il processo di magnetoscopia e/o liquidi penetranti.

(*) **Coordinatore e responsabile delle attività SVA 9**

Evento indubbiamente il più importante tra tutte le precedenti esposizioni in quanto, per la prima volta, lo SVA 9 era portato all'estero, con la conseguente offerta ai soci del GAVS Torino di una trasferta eccezionale.

In successive riunioni in Alenia prendemmo atto del programma espositivo, ma da parte nostra evidenziammo le non piccole difficoltà operative ed i danni che il velivolo prevedibilmente avrebbe potuto soffrire, a causa della sua prevista collocazione in area non protetta.

Allo scopo comunque di preparare al meglio l'esposizione ed ovviare per quanto possibile agli eventuali danni, il velivolo è stato assemblato e sottoposto a prove di copertura con teloni (purtroppo poco efficaci in caso di pioggia e soprattutto di vento), prevedendo anche un sufficiente sistema di ancoraggio a terra dello stesso.

L'imprevista e fortunata disponibilità di un gazebo a pianta esagonale ha consentito allo SVA di essere sufficientemente protetto vanificando, almeno parzialmente, l'attività preventiva effettuata a Torino rendendo però molto più leggero l'impegno dei nostri soci, in particolare per quelli di presenza permanente per tutto il periodo espositivo.

Ottima la disponibilità e l'organizzazione Alenia per i viaggi dei soci GAVS Torino, il loro accorpamento al personale Alenia ed il trattamento logistico e alberghiero.

In totale nove soci hanno partecipato alle trasferte, praticamente suddivise in tre truppe:

1° gruppo: Conti - Conigliacco - Rickler - Doria - Sabbatini - Zambelli; viaggio Torino / Le Bourget su C-27J Alenia Aermacchi; attività: assemblaggio del velivolo e sistemazione container in area protetta;

2° gruppo: assistenza continua per tutta la durata dell'esposizione assicurata, su richiesta Alenia Aermacchi, da parte dei soci già in loco Doria - Sabbatini - Zambelli; attività: manutenzione del velivolo e funzioni di presidio, assistenza e di informazione ai visitatori;



3° gruppo: Borgarello - Casella - Durante (unitamente ai tre soci già presenti in loco); attività: smontaggio del velivolo e sistemazione dei componenti nel container per renderlo pronto per il rientro a Torino.

A missione compiuta i sei soci GAVS Torino sono rientrati con volo del C-27J Alenia Aermacchi.

L'esposizione dello SVA 9 ha riscosso molto interesse tra i visitatori: centinaia di fotografie sono state scattate al velivolo ed anche ... ai nostri soci che si sono dimostrati eccellenti accompagnatori e informatissime guide tecniche nell'illustrare le peculiarità del velivolo esposto (l'occasione ha inoltre consentito la divulgazione dell'esistenza del GAVS, le sue funzioni ed i restauri realizzati, la rivista Ali Antiche ed i riferi-

menti alle Sezioni, i siti ed i riferimenti della posta elettronica).

Tra i numerosissimi visitatori sono intervenute le delegazioni del Sud Africa, Canada, Argentina e di novanta cadetti dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli.

Molti i giornalisti della stampa aeronautica tra i quali Franco Lazzari di RID, Vago Muradian di Defence News e Roberto Gentili di JP4, il dott. Innocenzo Cruciani presidente della Scuola di giornalismo della RAI ed i governatori delle Regioni Piemonte (Cota) e Lombardia (Maroni) oltre a varie personalità del mondo aeronautico militare italiano ed estero.

Ed ancora: esponenti dei musei aeronautici di Parigi ("Musée de l'Air et de l'Espace"), Museo del Belgio e del Museo di Belgrado.



Sopra: Roma, Parco della Musica, 2003.

Top: Roma, Music Park, 2003.

Sotto: Le Bourget, 2013.

Bottom: Le Bourget, 2013

Sella ha aggiunto queste interessanti note riguardanti il container su menzionato: si tratta di una realizzazione di altissima qualità, che rappresenta il vero "stato dell'arte" nel suo campo.

L'impiego di uno speciale container per il trasporto aereo dei componenti il velivolo si era reso necessario sia per salvaguardare l'integrità dei componenti stessi, sia per il tipo di trasporto scelto.

Le indicazioni tecniche di massima (architettura del container e del carico dei componenti in esso collocati), furono trasmesse alla ditta Barribeau di Hartford, Connecticut, incaricata dello smontaggio del velivolo e delle successive azioni di trasporto via aerea.

La base del container così realizzato venne in seguito utilizzata come base di supporto ed ancoraggio della fusoliera per le prove di funzionamento del motore, messo in moto, anche a pieni giri, dopo la scrupolosa messa a punto effettuata con il prezioso intervento tecnico del compianto sig. Vallivero.

Nonostante che la configurazione strutturale metallica del container non fosse particolarmente solida e che nelle sue parti lignee si rivelasse scarsamente robusto (pavimento e fiancate) il container venne utilizzato per le prime trasferte espositive del velivolo. Eventi che resero evidente la necessità di operare un primo intervento manutentivo effettuato nel 1997 dal GAVS Torino presso il laboratorio di Leini.

Gli interventi furono rivolti in particolare nel dotare il container di doppia capacità di sollevamento bilanciata tramite una specifica braga sistemata in modo permanente sul tetto, ad uso gru, e di due canali posti sotto il pavimento per l'inserimento delle zanne di un mezzo di sollevamento.

Successivamente nel 2004 si resero necessari ulteriori interventi, operati dal GAVS Torino, molto più radicali dei precedenti, e più precisamente:

- a) - aumento dell'altezza utile di circa 25 cm;
- b) - conseguente adattamento delle porte di accesso anteriore e posteriore alla nuova altezza del container;
- c) - applicazione sul tetto del container di un telone impermeabile;
- d) - reso definitivamente solidale il collegamento pianale e fiancate tramite l'eliminazione del collegamento smontabile della parte superiore dal pavimento del container;
- e) - consistente irrobustimento della struttura metallica del pavimento;
- f) - sostituzione in toto di tutta la parte lignea, pareti laterali e pavimento, con pannelli multistrato di spessore e robustezza maggiore dei precedenti;
- g) - installazione di un impianto elettrico interno rendendolo funzionante tramite collegamento a rete esterna;
- h) - miglioramento di tutti i punti di ancoraggio delle semiali, della fusoliera e dei quattro box di contenimento dell'elica, dei montanti alari, dei simulacri delle tre mitragliatrici "Lewis" "Fiat" "Vickers", del dispositivo porta bombe e della macchina fotografica "Lamperti e Garbagnati";
- i) - costruzione di due cassettoni a pareti ripiegabili per l'appoggio espositivo degli accessori indicati al punto h);
- l) - allestimento della necessaria dotazione dell'utensileria e accessori vari quali: scatola porta utensili (con relativa tabella di controllo del contenuto effettuabile ad ogni termine di intervento), scale, prolunghie elettriche, cric di sollevamento, compressore elettrico, ruote di diametro ridotto, sostitutive delle originali velivolo, zeppe di sostegno velivolo nel periodo dispositivo, armadietto sanitario, porta documenti, tavolino di appoggio utensileria, attaccapanni, carrellino che, inserito nel pattino di coda, supporta e facilita la movimentazione del velivolo;
- m) - realizzazione di due rampe metalliche per facilitare l'accesso della fusoliera e ricostruito totalmente il sistema di bloccaggio della



stessa nel container;
n) - costruzione, sulla parete esterna sinistra, di una scaletta con poggiatesta ribaltabili, mancorrente e pedana di calpestio posta sul tetto del container.

Le dimensioni di ingombro del container sono:

- pianta 230 cm x 780 cm
- altezza 295 cm
- peso kg 3680 (a pieno carico)



Il container realizzato dal GAVS Torino. Dall'alto: pronto per la spedizione; in fase di caricamento; a carico completato con attrezzature di supporto (tutte foto GAVS Torino).

*The container, arranged by Turin section of GAVS. From top to bottom:
- ready for shipping
- during loading operation;
- fully loaded, with support devices.*

