

MalpensaNews

L'elicottero SV-20, la storia del sogno del volo verticale della S.I.A.I. Marchetti

Maria Carla Cebrelli · Saturday, July 8th, 2023

I lavoratori più anziani della S.I.A.I. Marchetti ricordano con piacere, e anche con un pizzico di nostalgia, **un innovativo progetto di elicottero, siglato SV-20**, che poteva portare questa storica azienda aeronautica varesina ai vertici del panorama elicotteristico internazionale. Siamo negli anni '60 del secolo scorso e la S.I.A.I. Marchetti è impegnata nel sviluppo e produzione di **diversi tipi di apparecchi da turismo e scuola** quali: l'S.205, l'S.208, l'S.202 "Bravo" (sviluppato con la ditta elvetica FAA) ed il bimotore S.210.

Non solo, questa azienda è impegnata anche in alcuni programmi internazionali che prevedono la costruzione di parti per i velivoli Fiat/Aeritalia F.104G e F.104S, G.91Y, G.222, Breguet Atlantic, Lockheed L1011 "Tristar" e Airbus, oltre alla revisione nelle officine di Malpensa dei caccia-bombardieri North American F-100 Super Sabre per conto delle forze aeree statunitensi. Vi è poi anche una modesta ma interessante attività nel campo dell'ala rotante intrapresa prima ancora che iniziasse la progettazione dell'elicottero SV-20 e la collaborazione industriale e costruzione su licenza di elicotteri per conto della ditta Agusta di Cascina Costa. Si tratta della messa a punto e costruzione di serie del modello di elicottero denominato SH-4. Sviluppato e prodotto in collaborazione con la ditta Silvercraft di proprietà dell'ing. Giovanni Barone Silvestri, è un piccolo elicottero bi-triposto progettato dall'ing. Emilio Bianchi che vola nel marzo 1965 e che il 4 settembre del 1968 ottiene l'omologazione da parte del Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) e della Federal Aviation Administration (F.A.A.).



Il mock-up in scala 1:1 dell'elicottero SV-20 ripreso sull'aeroporto di Vergiate

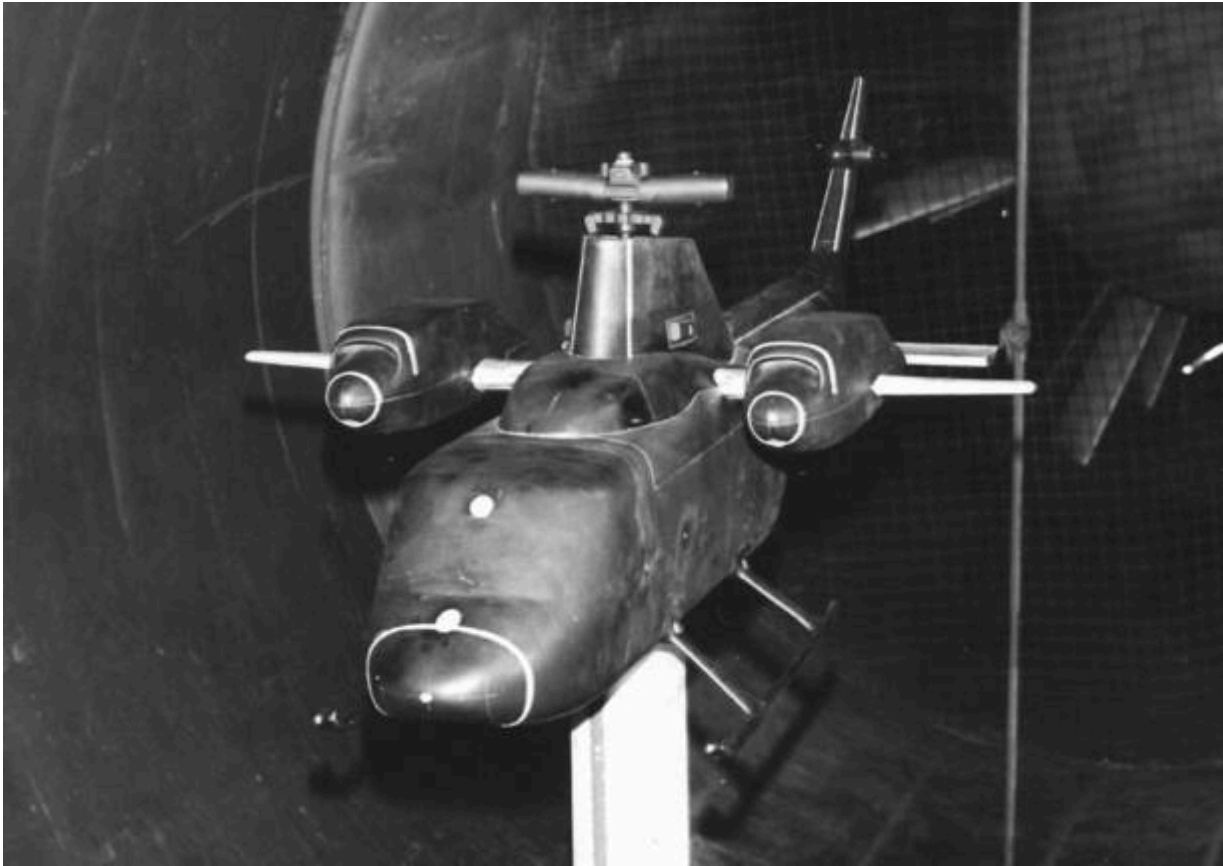
Economicità di esercizio, semplicità di pilotaggio e buone caratteristiche di stabilità, rendono questo elicottero particolarmente adatto per scuola, addestramento, lavoro aereo, osservazione e collegamento. Complessivamente ne verranno costruiti una ventina di esemplari, di cui diversi esportati all'estero, ma sopraggiunti problemi quali la morte del proprietario Silvestri e il fallimento della ditta motoristica Franklin, portano alla chiusura della Silvercraft.

Se per la S.I.A.I. Marchetti l'SH-4 è stato un primo tentativo di ingresso nel campo dell'ala rotante, il 24 gennaio 1969 rappresenta invece una data importante quando viene presentato ufficialmente alla stampa il progetto dell'elicottero SV-20 (S.I.A.I. Volo Verticale Serie 2) in due versioni: alato e compound. **Un elicottero in grado di raggiungere velocità di oltre 300 chilometri orari, tecnologicamente avanzato** e con buone possibilità di trovare impiego sia in campo civile che militare. Di questo interessante programma si inizia a parlarne nel corso del 1968, dopo che all'interno della S.I.A.I. Marchetti è stato creato uno speciale gruppo di lavoro denominato "Divisione Volo Verticale" con a capo l'ing. Emilio Bianchi (persona che aveva già maturato significative esperienze elicotteristiche negli USA e progettato l'SH-4).



Il prototipo dell'elicottero Silvercraft SH-4 (marche I-RAIX) pilotato dal collaudatore Dario Pavan

L'SV-20 rappresenta una grande scommessa per la ditta sestese, un elicottero monorotore con rotore anticoppia, due motori installati in gondole che garantiscono un buon rendimento alle prese d'aria e un'agevole manutenzione, una struttura aerodinamica per consentire alte velocità e realizzata prevalentemente in materiale composito calcolata per resistere ad atterraggi d'emergenza. Questo elicottero è **in grado di trasportare fino a 12 passeggeri** più due membri dell'equipaggio e può essere velocemente convertito in ambulanza e cargo, mentre la versione militare può essere impiegata in compiti di ricognizione e assalto. Alla fine del 1970 dell'SV-20 è completata la fase progettuale e di calcolo strutturale e si inizia quella costruttiva dei componenti dinamici, i rotori e la cellula. Viene anche realizzato un simulacro (mock-up) in scala 1:1 che è esposto al pubblico e agli addetti ai lavori all'interno dello stand della S.I.A.I. Marchetti in occasione di saloni aeronautici che si svolgono in Italia e all'estero. Un programma ambizioso che richiede notevoli investimenti di denaro (circa cinque miliardi di lire) di cui la ditta sestese spera che il 75% possano essere finanziati dal governo italiano, nell'ambito della legge sulla ricerca scientifica.



Il modellino dell'elicottero S.I.A.I. Marchetti SV-20 durante le prove in galleria del vento

L'attività di costruzione del prototipo, siglato SV-20A (Alato), prosegue alacrememente ma poi inizia a subire dei rallentamenti e la data del primo volo continua ad essere riprogrammata e spostata al 1974. **Intanto a livello societario avvengono dei cambiamenti: la famiglia Agusta nel corso del 1970 acquisisce il 30% delle azioni della S.I.A.I. Marchetti allo scopo di ampliare la propria attività anche nel settore dell'ala fissa** e dispone di idonei fabbricati nelle vicinanze di Cascina Costa per la costruzione di elicotteri e sue parti nelle officine di Sesto Calende, Vergiate e Borgomanero. Il destino dell'SV-20 è a questo punto segnato tanto che, **nel luglio del 1973, i vertici della S.I.A.I. Marchetti annunciano ufficialmente l'interruzione del programma**. Le ragioni vengono attribuite al mancato finanziamento pubblico del progetto e che Agusta, disponendo già di una gamma completa di tipi di elicottero, non ritiene interessante proporre sul mercato questo nuovo modello.

La "Divisione Volo Verticale" viene sciolta e abbandonata ogni attività elicotteristica non legata ad Agusta, mentre nelle officine di Vergiate, oltre alla produzione dei monomotori SF-260 e SM-1019, iniziano ad allinearsi sulla linea di volo elicotteri del tipo CH-47 "Chinook" e Sikorsky HH-3F frutto della coproduzione della S.I.A.I. Marchetti con l'Agusta. **Per diversi anni il mock-up dell'SV-20 viene conservato all'interno delle officine della S.I.A.I. Marchetti di Borgomanero, poi se ne perdono le tracce**. Piace comunque ricordare, per concludere questo excursus sull'elicottero SV-20, quanto l'autorevole docente universitario aeronautico Gianfranco Rotondi scriveva alla fine degli anni '60 su questa macchina: " il progetto cui oggi i tecnici della Divisione Volo Verticale della S.I.A.I. Marchetti si dedicano è indubbiamente tra i più avanzati e tra i più interessanti affrontati dall'industria aeronautica nazionale, resta solo da augurarsi che gli enti statali e pubblici del settore non trascurino le notevolissime possibilità del nuovo aeromobile, il considerevole progresso scientifico e tecnologico che la sua realizzazione determinerebbe, ed il suo ragguardevole potenziale sviluppo".

Tutti gli articoli della rubrica Fotografie volanti

This entry was posted on Saturday, July 8th, 2023 at 1:30 am and is filed under [Aeroporto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.