

*La fabbrica della memoria - 5*

# Quel lungo volo del biplano Sva Dai cieli di Genova l'industria italiana allarga i suoi confini

di **Alessandro Lombardo** \*

Quando si parla di **Fondazione Ansaldo**, la prima immagine che di norma viene in mente è quella del patrimonio archivistico custodito, uno tra i più cospicui e noti in ambito economico-industriale, che include raccolte fotografiche e cinematografiche, raccolte di testimonianze orali, di registri navali, disegni tecnici industriali, titoli azionari e obbligazionari. Ma, anche se è collocata al centro delle proprie finalità statutarie, questa complessa e incessante attività archivistica di acquisizione e salvaguardia è solo una parte del gran lavoro che quotidianamente viene svolto in Fondazione, è solo uno dei tanti ambiti nei quali questa istituzione culturale è impegnata. Si pensi, in proposito, all'impegno editoriale, alla didattica, alla comunicazione, alla divulgazione, alla ricerca, ai tanti problemi concettuali e metodologici posti da queste attività; si pensi all'innovazione tecnologica e organizzativa per la conservazione e la fruizione dei diversi materiali documentali; si pensi alla valorizzazione delle proprie attività e del proprio ruolo attraverso i più diversi eventi. Si pensi, infine, all'impegno sviluppato dalla Fondazione in ambiti scientifici specifici come quello, interdisciplinare, dell'archeologia industriale.

In questo campo la Fondazione ha dato, sin dal 1994, un non trascurabile apporto teorico e organizzativo come membro della Commissione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Culturale Ambientale e Industriale del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali; successivamente, nel 1997, ha dato vita, come socio fondatore, all'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (riconosciuta dall'International Committee for the Conservation of the industrial Heritage) e nel 2000, con la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova ha avviato una vasta azione per la promozione della tutela e della valorizzazione del patrimonio archeologico industriale della Liguria.

Oltre a ciò sono da ricordare le iniziative di recupero e restauro di decine di manufatti industriali d'epoca. Non c'è spazio per descrivere tutto il lavoro svolto fino ad oggi (tra i tanti restauri ricordiamo quello della locomotiva Ansaldo Fs 625.153 del 1922, dell'automobile Ansaldo Torpedo 4C del 1925, dell'autoblinda 41 Fiat-Ansaldo del 1941, del trattore TCA/60 del 1949) e mi limito ad un solo, anche se rappresentativo esempio, quello costituito dall'aeroplano SVA 5. Un biplano monomotore costruito in ben duemila esemplari durante la Grande Guerra sia nel Cantiere

Aeronautico Gio. Ansaldo & C. di Torino sia in quello, ancor più importante, di Borzoli mare (Sestri ponente).

Un aereo a suo tempo internazionalmente famoso e ancor oggi ricordato non tanto, credo, per le notevoli capacità progettuali e costruttive necessarie a realizzarlo (il primo volo, quello dei fratelli Wright, era di pochi anni prima) e neppure per la velocità e l'affidabilità dimostrata ma, soprattutto, per le stupefacenti imprese che lo hanno visto come protagonista indiscusso: dal raid della Serenissima del 1918, detto anche il "folle volo" dove il poeta D'Annunzio sistemato in uno SVA appositamente modificato "bombarda" di volantini tricolore una Vienna impaurita e attonita, sino allo straordinario volo da Roma a Tokio dove lo SVA di Arturo Ferrarin è il primo aereo a toccare il suolo giapponese, siamo nel maggio del 1920 e il Giappone tutto si ferma per tributargli i massimi onori.



Date queste premesse non c'è da stupirsi se nel 1987, con un archivio storico Ansaldo (poi Fondazione Ansaldo) impegnato nella valorizzazione della cultura e della storia aziendale, sia dia avvio ad un progetto di ricostruzione di uno SVA a partire da alcuni primi elementi costruttivi d'epoca. E' un progetto impegnativo, fortemente interdisciplinare, ma che riesce grazie alla collaborazioni di istituzioni diverse ed all'apporto gratuito ed entusiastico di esperti e di semplici appassionati. Disegni costruttivi, informazioni e tutte le parti mancanti, anche le più minute, ma sempre originali, confluiscono così da tutta Italia verso l'Ansaldo e permettono di realizzare un velivolo funzionante e così strutturalmente accurato che alcuni piloti insisteranno non poco per potere farlo volare. È impossibile elencare tutto quello

che ci è pervenuto e ci limitiamo ai pezzi più significativi: parliamo di parti come il motore SPA 6 A da 220 CV costruito nel 1917 dall'Ansaldo Fabbrica Motori di Sampierdarena, che ci è stato ceduto dal Comune di Faenza dove era conservato sin dal 1917; il serbatoio dell'olio che proviene dai magazzini del Museo del volo di Padova; le principali parti della trasmissione che provengono dall'Istituto di Meccanica del Politecnico di Milano per interessamento del compianto Prof. Andrea Curami; l'elegante elica acquisita grazie alla contessa Maria Fede Caproni, una delle animatrici del progetto; ricordiamo, ancora, il monumentale radiatore, conservato da un privato cittadino, il signor Di Giulio di Roma; il seggiolino, donatoci dal Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto e, infine, le ruote che sono state recuperate in

extremis dal Gruppo Amici Velivoli Storici di Torino. Un grande ed encomiabile lavoro di squadra, insomma, che ha reso onore agli ideatori del velivolo, gli ufficiali Savoia e Verduzio della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare di Torino ed al suo realizzatore, l'ingegner Giuseppe Brezzi, Direttore dei Cantieri Aeronautici Ansaldo. Nonostante la sua età (ha più di cento anni) e nonostante la sua apparente fragilità (la carlinga è in compensato e le sue ali sono di tela Ansaldo), questo gioiello dell'aviazione italiana – che dal 2001 è visitabile presso l'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova Sestri Ponente – è testimonianza di una grande storia industriale e di un altrettanto grande saper fare. Non c'è davvero che esserne orgogliosi.  
*\*consigliere Fondazione Ansaldo (5 – continua)*

©RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **I biplani**  
Una parata Sva 5, biplano monomotore costruito in ben duemila esemplari durante la Grande Guerra



📷 **Pronti al volo**

A destra Gabriele D'Annunzio davanti allo Sva prima di "bombardare" Vienna di volantini tricolore. A sinistra Alessandro Lombardo



—“—  
*Quello della  
Fondazione Ansaldo  
è un impegno a largo  
raggio, con editoria,  
didattica,  
comunicazione,  
divulgazione, ricerca*  
—”—

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3983