

SAVOIA S 13

Massimo Stilo

La serie degli idrovolanti a scafo Savoia proseguiva nel 1918 con il ricognitore Savoia S 13. Idro, biplano, biposto, con scafo in legno, montava un motore Isotta Fraschini V-6 da 250 CV. di questo tipo di aereo furono prodotti anche pochissimi esemplari monoposto da caccia.

Entrato in servizio nella Regia Marina, fu fornito anche a Spagna, Svezia, Norvegia, Giappone, Francia, Jugoslavia ed alle Reggenze del Carnaro durante l'impresa di D'Annunzio a Fiume.

L'S 13 segnò una svolta nella vita della Società Idrovolanti Alta Italia, che proprio grazie alle imprese compiute da questo modello acquistò ulteriore credibilità.

E' l'aereo che aprì la serie delle crociere ed imprese : il 7 luglio 1919, ad esempio, quando ai comandi del Collaudatore Emilio Taddeoli volò da Sesto Calende a Ginevra in 1 ora e 50 minuti superando il Sempione. Fu quindi il primo idrovolante a sorvolare ed attraversare le Alpi, Seguirono altre imprese come quella del 7 settembre 1919 dove il pilota Umberto Guarnieri ed il tenente di vascello Adalberto Campanacci volarono da Sesto Calende ad Amsterdam senza scalo in 6 ore e 30 minuti, sorvolando le Alpi in corrispondenza del San Gottardo.



SAVOIA S 13 B

Nel febbraio 1920 i due S 13 di Vespignani e Del Maschio volarono da Sesto Calende ad Atene e circa un anno dopo, nel giugno 1921, tre S 13 della Regia Marina, e precisamente quelli di Arcidiacono, Minciotti e De Sio, collegavano Sesto Calende a

Napoli in 4 ore e 35 minuti, proseguendo poi verso i Balcani e l'Asia Minore. Oltre a queste imprese l'idrovolante SIAI-Savoia si mise in luce anche nelle competizioni sportive come in Inghilterra, a Bournemouth, il 10 Settembre 1919, un S 13 "tipo corsa" di Guido Jannello con caratteristiche diverse, motore potenziato a 265 CV e quadripala, apertura alare ridotte a 8,10 m rispetto agli 11,08 di serie, fu l'unico dei partecipanti a concludere la prima edizione del dopoguerra del Trofeo Schneider in 1 ora ,49 primi e 18 secondi alla media di 201 Km/h. Purtroppo la vittoria non fu omologata causa di un presunto irregolare passaggio su un pilone non accertato a causa di nebbia. L'S13 fu anche trasformato in S 13 bis triposto per impiego civile, infatti trovò impiego nella crescente aviazione commerciale. Nel 1920 due esemplari andarono a Vienna per essere impiegati su una linea sul Danubio.

TIPO VELIVOLO	S 13
ANNO DI COSTRUZIONE	1918
MOTORE	I.F. V 6
POTENZA (CV)	1x250
APERTURA ALARE (mt)	11,08
LUNGHEZZA (mt)	8,99
ALTEZZA (mt)	3,16
SUPERFICIE ALARE (mq)	40,60
PESO A VUOTO (kg)	1.050
PESO TOTALE (kg)	1.450
VELOCITA' MASSIMA (km/h)	200
VELOCITA' DI CROCIERA (km/h)	180
QUOTA DI TANGENZA (mt)	6.200
AUTONOMIA (km)	850

SAVOIA S 16

Nasce nel 1919 ed è il più celebre idrovolante creato dall'Ingegnere Raffaele Conflenti.

Idrovolante concepito per trasporto passeggeri, primo nel suo genere in Europa, fu presentato al Salone di Parigi nel 1919 con cabina a sei posti, che si poteva aprire o chiudere in funzione delle richieste. Montava un motore FIAT A-12 da 300 CV, aveva un'apertura alare di oltre quindici metri, pesava 2400 Kg. a pieno carico ed aveva una velocità di crociera di 165 km/h. L'S 16 venne impiegato dalla prime compagnie aeree in diverse nazioni europee e, nel 1920, conquistò il primato di distanza per idrovolanti. Infatti, con ai comandi Umberto Maddalena, compì il lungo raid nell'Europa del Nord: Sesto Calende - Stoccolma - Riga - Reval- Helsinki- Isole Aland per un totale di 3375 Km. Ci fu anche una versione militare, l'S 16 bis, era bi-triposto e fu il primo idrovolante da bombardamento della Regia Aeronautica all'atto della sua costituzione.

Manteneva un motore da 300 CV Fiat A-12 bis, era armato con una mitragliatrice brandeggiabile da 7,7 mm in prua e poteva portare fino a 200 Kg. di bombe.



SAVOIA S 16

TIPO VELIVOLO	S 16
ANNO DI COSTRUZIONE	1919
MOTORE	FIAT12 bis
POTENZA (CV)	1x300
APERTURA ALARE (mt)	15,50
LUNGHEZZA (mt)	9,97
ALTEZZA (mt)	3,67
SUPERFICIE ALARE (mq)	59,15
PESO A VUOTO (kg)	1.700
PESO TOTALE (kg)	2.500
VELOCITA' MASSIMA (km/h)	190
VELOCITA' DI CROCIERA	165
(km/h)QUOTA DI TANGENZA (mt)	3.120
AUTONOMIA (km)	900

S A V O I A S 1 6 T E R

Nel 1920 la SIAI realizzava l' S 16 ter.

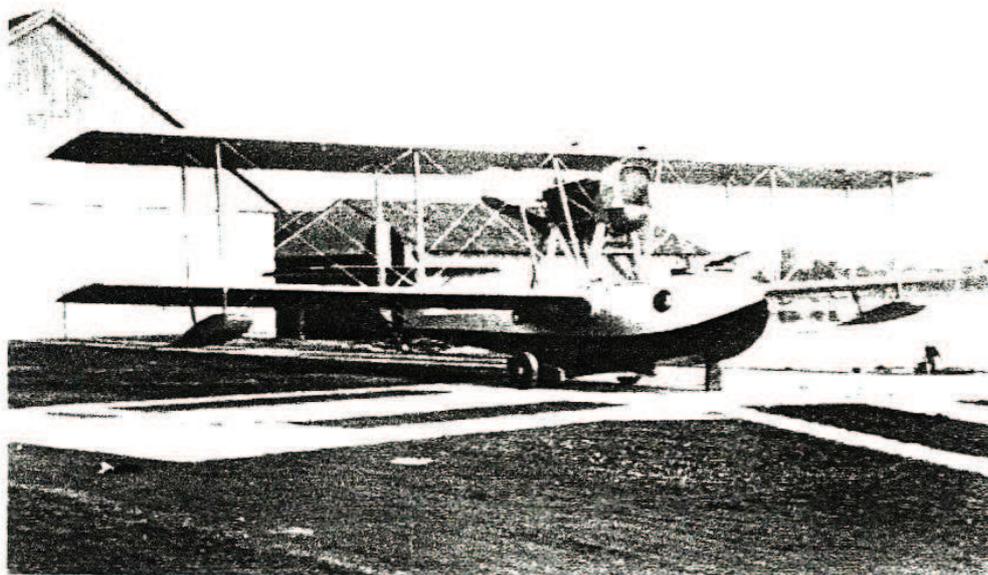
Anfibio da bombardamento e ricognizione che migliorava la versione S 16 e S 16 bis militare. Montava un motore più potente, il Lorraine – Dietrich da 400 CV.

Più veloce quindi dell'S 16 bis nel 1924 diventava la punta di diamante dei reparti idrovolanti della Regia Aeronautica e nello stesso anno, ai comandi del Capitano Centurione, conquistava il primato mondiale di quota per idro con 500 Kg. di carico salendo a 4597 metri.

al motorista Ernesto Campanelli, il 20 Aprile a bordo dell'S 16 Ter Gennariello, decollò da Sesto Calende alla volta dell'Australia e del Giappone.

Questo lungo volo, Sesto Calende-Melbourne – Tokio-Roma del Gennariello, si concluse appunto a Roma il 7 Novembre dopo 370 ore di volo e 55000 Km coperti in 67 tappe.

TIPO VELIVOLO	S 16 ter
ANNO DI COSTRUZIONE	1920
MOTORE	Lorraine
POTENZA (CV)	1x400
APERTURA ALARE (mt)	15,50
LUNGHEZZA (mt)	9,97
ALTEZZA (mt)	3,67
SUPERFICIE ALARE (mq)	60
PESO A VUOTO (kg)	1.670
PESO TOTALE (kg)	2.570
VELOCITA' MASSIMA (km/h)	190
VELOCITA' DI CROCIERA (km/h)	175
QUOTA DI TANGENZA (mt)	-
AUTONOMIA (km)	900



SAVOLA S 16 M (versione militare)