

**Massimo Stilo**

L'avvicinarsi dell'ottantesimo anno dalla fondazione coinvolge i molti Castellettesi che, ieri e oggi, hanno contribuito con la loro opera allo sviluppo commerciale e tecnologico di questa azienda, facendola assurgere a una delle piu' avanzate nel settore aeronautico. Lo stesso Castelletto sopra Ticino ha potuto contribuire in questo secolo allo sviluppo della SIAI. La sua storia, singolare e ricca di eventi, conta numerosi Castellettesi che hanno prestato la propria opera in qualita' di operai specializzati, tecnici di volo, progettisti, impiegati tecnici, ecc.



TRIMOTORE RAPIDO  
"SAVOIA-MARCHETTI"  
S.M. 79

Fu nel 1913 che il pioniere Domenico Santoni fondava la Savoia-Societa' Costruzioni Aeronautiche con stabilimento nel Milanese, prima a Turro poi a Bovisio, per la produzione su licenza francese di biplani di Henri e Maurice Farman. A questi segui' la costruzione, sempre con licenza estera, degli idrovolanti da 100 CV per la Regia Marina FBA (Franco-British-Aviation, ma battezzati dai piloti italiani "Fate Bene Attenzione").

Nel 1915 il Santoni avviava trattative con l'industriale di Sesto Calende Luigi Cape', proprietario di una grande segheria, ma con interessi che travalicavano il commercio del legname. Il 12 agosto 1915 vide la costituzione ad opera di Santoni e Cape' della Societa' Italiana Altitalia Idrovolanti (SIAI) per la prosecuzione della costruzione degli FBA in uno stabilimento di Sesto Calende, che possedeva anche un idroscalo con annessa una scuola di pilotaggio a S. Anna, sul Lago Maggiore. Nasceva la prima industria in Italia, una delle prime nel mondo, per la costruzione di idrovolanti.

Nel 1916 a Sesto Calende si raggiunse la produzione di un FBA al giorno. Nel 1917 veniva assunto in SIAI un brillante ingegnere specializzato in idrovolanti a scafo, Raffaele Conflenti, che segno' l'inizio di una proficua attivita' progettuale con l'S 8 a due posti affiancati, da ricognizione, con motore Isotta Fraschini da 170 CV. Alla fine della prima guerra mondiale la SIAI indirizzo' la sua attivita' verso i mercati esteri e la nascente aviazione civile, con la realizzazione di velivoli da impiegarsi per la ricognizione, per il trasporto passeggeri e per le competizioni sportive, come quella denominata Trofeo Schneider. Questo e' il panorama che incontra l'ingegner Alessandro Marchetti, chiamato nel 1922 a sostituire l'ingegner Conflenti, richiesto dall'avvocato Santoni a impiantare in Francia la CAMS. In pochi anni questo geniale "ciociaro" dalle straordinarie ambizioni e capacita' tecniche segna le tappe fondamentali dell'azienda.

Nella progettazione di un "idrovolante d'alto mare lancia siluri", richiesto dal concorso bandito dal Commissariato Aeronautico, egli da' forma con l'S.55 al suo principio della "funzionalita' a scapito dell'estetica". Definito dagli esaminatori "non interessante" e "non meritevole di essere riprodotto oltre il primo esemplare", viene riportato alla cronaca dai suoi stessi records mondiali: la Crociera Aerea del Decennale vide ventiquattro S.55 partire, nel 1933, al comando del generale Italo Balbo e di quell'evento riassaporo' il ricordo in un'intervista lo stesso ingegner Marchetti: "...furono i giorni piu' belli della mia vita. Ricordo quella notte, quando arrivarono trionfalmente sull'altra sponda dell'oceano. Nessuno dormiva, qui; ingegneri, operai, uomini, donne e ragazzi erano tutti davanti all'ufficio postale in contatto continuo con il ministero. Avevano vissuto per quasi due anni una preparazione fino all'estremo limite della serietà e del sacrificio. I nostri azzurri avevano vinto, anche noi con loro, noi tutti!".

Negli anni '30 la scelta della costruzione di apparecchi terrestri prevalente sugli idrovolanti fa nascere l'esigenza di acquisire terreni a poca distanza, a Vergiate, per impiantarvi un aeroporto con officine e linea di volo.

Nonostante, oltreoceano, l'evoluzione tecnica incoraggiasse l'impiego del metallo quale unico materiale da costruzione, ragioni economiche, commerciali, di riparabilità con pochi mezzi, facevano persistere, nella SIAI diretta dall'ingegner Marchetti, nella costruzione di fusoliere in tubi d'acciaio rivestite di tela con ala in longheroni di legno. "Il legno è generoso! e noi [Italiani] siamo poveri." recita la famosa frase dell'ingegnere. Di fabbricazione mista, dunque, e a tre motori (data l'insufficiente garanzia di affidabilità e potenza) fu l'SM 79, il cosiddetto "Gobbo Maledetto", che vinse la gara Intres-Damasco-Parigi (1937) e collegò a tempo di record l'Italia al Brasile (1938).

Negli stabilimenti di Sesto Calende, S. Anna, Borgomanero, Lonate Pozzolo e Cameri il personale, durante l'ultima guerra, raggiunge le undicimila unità, impegnate nello sforzo bellico. Senza alcuna euforia il Cape' teme che la guerra possa distruggere trent'anni di duro lavoro. E la direzione SIAI versa vari milioni di lire a favore del movimento partigiano della zona del basso Lago Maggiore.

Nel 1944, pensando al futuro, il quadrimotore da bombardamento SM 95 viene progettato come un possibile mezzo da trasporto passeggeri, contattando l'Alfa Romeo per la definizione del tipo di motore adatto.

Il dopoguerra segna un drastico ridimensionamento delle maestranze e, forse, proprio ragioni finanziarie fecero esprimere all'ingegner Marchetti parere sfavorevole all'acquisto della licenza di costruzione degli elicotteri del tipo Bell 97, provenienti dagli USA, a cui si mostreranno invece interessate le Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta, che inizieranno così la loro produzione dell'ala rotante.

Nel dopoguerra l'azienda di Sesto Calende ha sviluppato più di dieci programmi: nel 1966, l'SF 60, a pistoni, monoplano ad ala bassa e carrello retrattile, utilizzato anche dall'aeronautica militare italiana per l'addestramento base dei suoi piloti; nel 1969, l'SM 1019, velivolo da osservazione monoposto a turbina, impiegato anche nell'esercito italiano. Nel 1980 è stato potenziato il programma SF 260 con una nuova versione da addestramento primario turboelica SF 260 TP; nel 1981 è stato realizzato il bimotore turboelica da trasporto leggero SF 600 TP Canguro, che però non ha avuto successo. Infine, nello stesso anno, è stato prodotto il primo velivolo con motore turbofase da addestramento base S.211, partecipante al concorso JPATS negli USA per la scelta di un nuovo addestratore per l'aeronautica americana.

