



# SV4C: il Ghost Stampe degli

La flotta di velivoli storici italiani dell'Historical Aircraft Group si è recentemente arricchita di uno splendido Stampe degli anni '30.

PAOLO COLUCCI

**D**a poco più di un anno è entrato a far parte della flotta dell'Historical Aircraft Group Italy ([www.hag-italy.it](http://www.hag-italy.it)) un affascinante Stampe SV4C, biplano anni '30 di proprietà dei soci Alberto e Paolo Ottomaniello. Questa coppia di "fratelli volanti" (entrambi sono piloti professionisti presso importanti compagnie aeree) ha dovuto aspettare non poco per vedere concretizzarsi il sogno di volare, finalmente in Italia, per questo loro aereo acrobatico dai natali belgi, soprattutto a

causa di lungaggini burocratiche legate all'ente certificatore tedesco (l'aereo, importato dal Canada in Belgio dove è stato riassembleato e revisionato, è stato in seguito immatricolato D) e poi al maltempo che ha costretto lo Stampe ad una sosta forzata di alcuni mesi appena al di là delle Alpi. Insomma, come nelle migliori tradizioni di tutti i club fatti di appassionati veraci, non potevamo non infierire sulla frustrazione di Paolo ed Alberto così ansiosi di potersi finalmente portare a casa un SV4C,

ma siccome lo Stampe non arrivava mai, qualcuno in HAG ha ben pensato di "dargli del fantasma" e da qui il soprannome! In realtà questa versione dell'addestratore acrobatico col motore Renault 4-Pei costruito in Francia nel '47, ma progettato e realizzato già negli anni '30 da Jean Stampe e Maurice Vertongen, esiste eccome, ed ha meritata fama, specie nel campo del volo acrobatico. Difatti prima che nel 1966 Auguste Mudry decidesse che fosse tempo che si imparasse a

fare acrobazia non più sui biplani, bensì su un sinuoso monoplano dall'affascinante ala ellittica (il suo Cap10B), la voltige in Europa occidentale era soprattutto fatta su questo aggraziato biplano. Vero è che a fare compagnia allo Stampe vi erano anche i Bücker Bü 131 Jungmann e i de Havilland DH82A Tiger Moth, quest'ultimo unicamente nella versione espressamente modificata per le competizioni acrobatiche, cioè trasformato in monoposto e col serbatoio del carburante elimina-



*Lo Stampe ripreso in volo ad Anversa il giorno della partenza per l'Italia. A destra, dall'alto: Paolo Ottomaniello e Peter Foster; l'aereo, smontato, viene caricato in un container per il trasporto dal Canada ad Anversa; l'abitacolo anteriore; quello posteriore.*

# i Otto volanti



to dall'ala superiore e trasferito nell'abitacolo anteriore. Ma sia i francesi, che gli inglesi (quindi praticamente la quasi totalità degli atleti dell'epoca al di qua della cortina di ferro), utilizzavano soprattutto l'SV4, un biplano nato da una serie di progetti realizzati a partire dagli anni '20, ma concretizzatosi in un periodo successivo, sfociando nella piena maturità progettuale e costruttiva solo negli anni '40.

Da allora non ha cessato di "mettere vittime", sia per quell'appeal legato al design aeronautico della golden age of aviation, sia per le sue doti acrobatiche ancora (per fortuna!) lontane dalle spigolosità del codice Aresti, e infine perché si tratta a tutti gli effetti di un warbird essendo stato, sino al 1969, l'addestratore di primo periodo della allora Force Aérienne Belge, l'Aeronautica Militare belga (65 esemplari nella versione

SV4B a motore de Havilland Gipsy Major sostituiti, poi, dal nostro SF260).

Tornando ai giorni nostri, a quanto pare neppure degli incalliti professionisti del volo digitale hanno saputo resistere al suo spartano, ma indiscutibile fascino. Malgrado, infatti, le mani di Alberto e Paolo siano abituate a schiacciare, tirare e ruotare tasti, "pirulini" e manopole varie che comandano liner da qualche mila tonnellata e milioni di euro, i loro cuori vengono un giorno stregati da questo biplano, tanto da vendere il loro precedente vintage, un Cessna 140 del 1946, per acquisire lo Stampe. Lo trovano in Canada dove è impegnato a regalare l'emozione del volo attraverso le due paia di ali alla coppia canadese Peter e Leili Foster, suoi proprietari sin dal 2000. Prima che a loro CF-ZXW è appartenuto a Robert "Bob" C.



Gairns. Egli si innamorò degli SV4 quando nel 1963 volò a Redhill, in Inghilterra, sugli Stampe del locale ed internazionalmente famoso The Tiger Club.

Bob riuscì a comprarne uno solo otto anni più tardi, nel 1971, trovandolo abbandonato in fondo all'hangar di un aeroporto parigino con addosso ancora la vecchia immatricolazione F-BCXX (numero di costruzione 530, uscito dalla fabbrica francese di Sartrouville della Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord - S.N.C.A.N. nel febbraio del 1947). Il restauro fu lungo e laborioso, soprattutto per colpa di solleciti inevasi e problemi burocratici da parte delle autorità ae-

ronautiche francesi, tanto che nel 1974 Bob decise di portare il suo biplano in Inghilterra. Ma anche qui le cose non andarono proprio per le brevi visto che l'immatricolazione canadese arrivò solo nel 1989. Quindi Mr. Gairns volteggiò nei cieli del nord America col suo SV4C per almeno dieci anni, sino al 1999 quando purtroppo perse la vita in un incidente di volo in alianti; dell'anno dopo l'acquisto da parte dei Foster, che lo hanno tenuto basato sull'aeroporto di Brampton.

Ed è proprio qui che i fratelli Ottomaniello, nel 2011 e dopo una lunga serie di mail e telefonate, sottopongono CF-ZXW ad una pre-buy inspection, lo provano e



decidono quindi di portarselo a casa. In realtà D-EZXW, queste le marche odierne del Ottos' Ghost Stampe ci metterà altri due anni per arrivare sull'aviosuperficie di Legnago dove è hangarato. Come quarant'anni prima la burocrazia degli organi competenti aeronautici (stavolta quelli tedeschi), ha rallentato non poco le cose: per lunghi mesi ha impedito a questo biplano di staccare le ruote dall'aeroporto di Anversa per dirigersi a sud, oltre le Alpi e lungo una trasvolata di 1200 km. Poi ci si è messa di mezzo anche la meteo e quell'ostico Renault... ma questa è tutta un'altra (e sempre molto travagliata!) storia: fatevela raccontare da Monsieur Huit! ■

*Lo Stampre, lasciate le marche canadesi, è stato immatricolato D-EZXW. In alto a sinistra nella pagina a fronte: la targhetta di identificazione del motore.*



**Dall'alto:** l'aereo in sosta a Tannheim, in Austria, durante il trasferimento in Italia; la revisione annuale effettuata a Legnago l'anno passato. **Sotto:** di nuovo Paolo Ottomaniello davanti al suo Stampre con la maglietta dell'HAG.



ENGLISH  SUMMARY

## The Ghost Stampe of the Flying Eights

*A new plane joined the fleet of the Historical Aircraft Group Italy, a Stampe SV4C of the brothers Alberto and Paolo Ottomaniello. They had to face so many hurdles and delays that their biplane was nicknamed the Ghost. This version of the biplane, powered by a Renault 4-Pei was designed in the '30s and built in France in 1947 by SNCAN, c/n 530. It was the primary trainer of the Belgian Air Force until 1969 and it is considered a better aerobatic plane than even the Bücker Bü 131 Jungmann or the Tiger Moth. The Ottomaniello brothers are airline commanders, they sold their veteran Cessna 140 to buy this Stampe in Canada.*

*It was registered CF-ZXW, belonging to Peter and Leili Foster, their previous owner was Robert C. Gairns, who had bought it as F-BCXX in France in 1971, but its restoration was slow and it was registered in Canada only in 1989. The Italian brothers bought it in 2011, but it took it two years to arrive in Legnago, Italy, where it is now based, with the registration D-EZXW, having to fulfill all requirements of the German authorities, before it could take off from Antwerp's airport. The ferry flight to Italy, 1,200 kms, flying above the Alps, was also a demanding affair, with the weather and problems with the Renault engine contributing their share of troubles.*