

NOTIZIARIO dell'AFI

N.18 - ottobre 2026

ASSOCIAZIONE FILATELICA NUMISMATICA ITALIANA
"Alberto Diena"

ATTI DELLA CONFERENZA AVIOCOM 100

100 ANNI DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

AERONAUTICA PONTE MILVIO

Lungotevere Salvo D'Acquisto 21 - 00196 ROMA

24 ottobre 2026

La commemorazione "AVICOM 100" itinerante in tre diverse città: Torino, Vasto e Roma è stata organizzata da sei Associazioni di cui si riportano i Loghi. I tre cicli di Conferenze coprono simbolicamente le zone del Paese in cui ha trovato l'originario sviluppo l'aviazione civile.

AVIOCOM 100

L'obiettivo del progetto è stato quello di commemorare i

100 ANNI DELLA AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

attraverso un ciclo di Conferenze su aspetti storico-postali dedicati al tema e l'organizzazione di esposizioni filateliche che ripercorrono i primordi della AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

Associazione Filatelica Numismatica Italiana "A. Diena"- Roma

Associazione Italiana di Aerofilatelia Milano

Unione Filatelica Subalpina -Torino

Circolo Filatelico-Numismatico Vastophil "R. Piccirilli" - Vasto

Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica- Roma

Società Italiana Aviazione Civile Somma Lombarda (VA)

SOMMARIO

PRESENTAZIONE Pag. **2**

QUANDO IL CIELO UNI' IL MONDO
Clemente Ingenito **6**

L'IDROSCALO DEL LIDO DI ROMA "CARLO DEL PRETE"
Silvio Monti **21**

NASCITA E SVIPUPPO DEL TRASPORTO AEREO IN ITALIA
Luciano Sadini **32**

100 ANNI DI AVIAZIONE CIVILE ITALIANA NELLE MEDAGLIE
Riccardo Martina **52**

L'AEROPORTO DEL LITTORIO NELLA STORIA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA
Fabrizio Fava **62**

IL TEATRO DEL CIELO: ACROBAZIA, POTENZA E CONSENSO NELLE GIORNATE DELL'ALA DEL 1930 E 1932
Marco Di Cocco Alivernini **78**

AVIOCOM 100 – ROMA: SOCIETA' ANONIMA NAVIGAZIONE AEREA (1926 – 1934)
Flavio Riccitelli **88**

AVIOCOM 100 – ROMA NEL SEGNO DELLA RONDINE (1926 – 1934)
Flavio Riccitelli **100**

Il CONCORDE IN ITALIA E LA FILATELIA
Bruno Tagliamonte **114**

L'AVIAZIONE COMMERCIALE DEL FUTURO
Luigi Ambrosino **122**

PRESENTAZIONE

E' la prima volta che riportiamo su un numero del NOTIZIARIO AFI una serie di articoli realizzati per la CONFERENZA che ha avuto l'obiettivo di commemorare i 100 anni dell'Aviazione Civile Italiana. L'idea della Associazione Italiana di Aeronautica (AIDA) di realizzare un ciclo di Conferenze su aspetti storico-postali dedicate al tema dell'Aviazione Civile Italiana, è stata accolta dall'AFI "A. Diena" Roma, dall'Unione Filatelica Subalpina (UFS) Torino, dal Circolo Filatelico Numismatico Vastophil "R. Piccirilli" di Vasto, dall'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica di Roma (ANUA) e dalla Società Italiana Aeronautica Civile (SIAC) Somma Lombarda (VA).

*Lo scopo sotteso è stato quello di promuovere la cultura del collezionismo (filatelia e storia postale) e dell'aviazione in generale e per veicolarne meglio il messaggio pubblicitario, è stato proposto l'acronimo "**AVIOCOM 100**" che richiama l'Aviazione Commerciale italiana e i suoi 100 anni. Le Conferenze tenutesi in ordine cronologico a Torino (28-30.4.2026), Vasto (26-28.6.2026) e Roma (24.10 2026), hanno coperto simbolicamente le zone del paese in cui le prime linee aeree hanno trovato il loro originario sviluppo operativo. Ognuna delle sedi ha previsto, specifiche pubblicazioni ed esposizioni filateliche, medaglistiche e documentali.*

La Conferenza di Roma si è svolta presso il Circolo Aeronautica Ponte Milvio in Lungotevere Salvo D'Acquisto 21, 00196 Roma (figura 1).

Ricordo che all'inizio della primavera del 1926, venne emessa la prima serie di francobolli per la posta aerea italiana (figura 2), che ricevette il battesimo sulle acque dell'Adriatico e del Po. Dopo i primi quattro valori emessi, da: 60 centesimi, 1, 1,5 e 5 lire, si aggiunsero altri tre nel biennio seguente, i sette valori supportarono il primo servizio aereo civile e postale

regolare gestito dalla Società Italiana Servizi Aerei (SISA) che univa



Figura 1. Un aereo delle Frecce Tricolore, che ha volato fino a pochi anni fa, è conservato all'interno del Circolo Aeronautica Ponte Milvio, dove si è svolta la Conferenza di Roma.

le città di Torino e Trieste con diversi scali, dal 1° aprile 1926, (figura 3), mentre il 7 aprile si ebbe il primo volo della seconda rotta, sempre con idrovolanti, Genova, Roma, Napoli, Palermo della Società Anonima Navigazione Aerea (ANAV). I francobolli emessi presentavano lo stesso soggetto in colori diversi, il che fa capire che non ci fu particolare sforzo creativo, visto lo stesso disegno di quelli per la Posta Pneumatica (1913).



Figura 2. I sette francobolli di Posta Aerea emessi dal Regno d'Italia per supportare il Servizio postale aereo italiano.



Figura 3. Cartolina di Torino che riporta in primo piano il Ponte Vittorio Emanuele II sorvolato da un Idrovolante per uso civile sulla rotta Torino-Trieste della SISA (Società Italiana Servizi Aerei) operativa dal 1926 al 1935.

Per quanto riguarda la Conferenza AVIOCOM 100 di Roma nelle figure 4 e 5 si riportano il Manifesto della Conferenza AVIOCOM 100 del 2026 e la Cartolina con l'Annullo filatelico del giorno 24 ottobre 2026.



Figura 4.
Manifesto per la Conferenza AVIOCOM 100 del 2026 a Roma.



Figura 4. Avanti e retro della cartolina della Conferenza AVIOCOM 100 - Roma 24 ottobre 2026.



Angelo Piermattei
Presidente AFI "A. Diena"

QUANDO IL CIELO UNI' IL MONDO
Dal mare al cielo: pionieri, idrovolanti e la nascita dell'Aviazione Civile

Clemente Ingenito

Prima del cielo c'era il mare

Per secoli l'uomo ha guardato il mare come unico orizzonte possibile per superare i confini della geografia. Le grandi rotte marittime avevano unito popoli, aperto commerci, costruito civiltà. Attraversare l'ignoto significava affidarsi all'esperienza del navigatore, alla lettura del cielo, alla capacità di interpretare il vento, le correnti, i mutamenti del tempo. Quando agli inizi del Novecento il sogno del volo iniziò lentamente a trasformarsi in possibilità concreta, non fu un caso che molti dei primi pionieri provenissero proprio dal mondo della Marina. Erano uomini già educati alla disciplina della rotta, all'incertezza degli elementi naturali, alla responsabilità della decisione in condizioni spesso imprevedibili. Se il mare aveva insegnato all'uomo a navigare le distanze, il cielo avrebbe richiesto di imparare a navigare l'invisibile. In un'epoca in cui non esistevano radioassistenze, radar o sofisticati strumenti di bordo, volare significava ancora interpretare il mondo attraverso l'osservazione, l'intuito e il coraggio. In molti aspetti, i primi aviatori ragionavano come navigatori oceanici: osservavano il tempo atmosferico, calcolavano traiettorie, affrontavano l'incertezza con la consapevolezza che ogni scelta poteva fare la differenza. Chi vive il volo sa che, anche nell'era della tecnologia avanzata, ogni traversata conserva una dimensione profondamente umana: prima di essere tracciata su una carta, ogni rotta nasce nella mente di chi deve immaginarla, comprenderla e infine percorrerla. Fu in questo contesto

che alcuni uomini di mare iniziarono a intuire che il cielo non era soltanto uno spazio da attraversare, ma un nuovo oceano che unì il mondo.

Gli uomini del mare che impararono a navigare il cielo

Quando il cielo non aveva ancora strade, furono uomini abituati al mare a comprenderne per primi il linguaggio. Non si trattò di una coincidenza storica. Nei primi anni del Novecento, quando il volo era ancora un esperimento sospeso tra intuizione e azzardo, furono proprio gli ufficiali di Marina a rappresentare una parte importante della nascente cultura aeronautica italiana. Furono gli uomini formati alla navigazione, alla lettura degli elementi naturali, all'assunzione di responsabilità in condizioni spesso imprevedibili. Per chi aveva trascorso anni osservando orizzonti apparentemente immutabili, imparando a interpretare il vento, le correnti e il mutare del tempo, il cielo appariva come una nuova dimensione dell'incertezza, non troppo diversa dall'oceano. Cambiava l'ambiente, ma non la mentalità richiesta: capacità di orientamento, disciplina, pianificazione e soprattutto fiducia nel giudizio umano. Il mare aveva insegnato una lezione fondamentale: nessuna traversata può essere affrontata confidando esclusivamente nella tecnica. Ogni navigazione richiede preparazione, adattamento e la capacità di leggere segnali spesso impercettibili. Lo stesso sarebbe avvenuto nel volo pionieristico. In un'epoca priva di radioassistenze, sistemi satellitari e strumenti di navigazione evoluti, il pilota doveva saper interpretare il cielo quasi come un marinaio legge il mare. Le condizioni meteorologiche, la visibilità, l'orientamento geografico e perfino l'intuizione diventavano parte integrante della sicurezza della missione.

Fu proprio questa cultura della navigazione a rendere quasi naturale il passaggio di molti ufficiali di Marina (figura 1), verso l'avventura del volo.

Non sorprende quindi che alcune delle figure più rappresentative dell'aviazione pionieristica italiana provenissero proprio da quel mondo, capace di insegnare che ogni orizzonte, prima ancora di essere raggiunto, deve essere immaginato. Tra questi uomini destinati a lasciare un segno nella storia del volo emerge la figura di Mario Calderara (1879-1944), ufficiale di Marina, pioniere dell'aria e protagonista di una delle stagioni più affascinanti della nostra aviazione.



Figura 1. Ufficiali di Marina dei primi anni del Novecento / Aviazione Navale italiana. Molti pionieri della aviazione italiana provenivano dalla Marina, ambiente in cui disciplina della rotta, osservazione continua e gestione dell'incertezza costituivano già parte integrante della formazione professionale. Il passaggio dal ponte di comando al cockpit fu meno rivoluzionario di quanto possa apparire.

Mario Calderara — Il marinaio del cielo

Tra i pionieri che contribuirono a trasformare il volo da intuizione visionaria a concreta possibilità, la figura di Mario Calderara occupa un posto speciale. Non soltanto perché fu il "primo pilota brevettato d'Italia", ma perché rappresentò simbolicamente l'incontro tra due mondi destinati a cambiarsi reciprocamente: il mare e il cielo. Ufficiale della Regia Marina, Calderara apparteneva a quella generazione di uomini per i quali navigare

significava convivere quotidianamente con l'incertezza. La capacità di orientarsi, prevedere le condizioni atmosferiche, valutare il rischio e assumersi la responsabilità delle decisioni costituiva parte integrante della formazione professionale. Qualità che si sarebbero rivelate preziose anche nel nuovo spazio conquistato dall'uomo: l'aria. La sua curiosità verso il volo nacque in un'epoca in cui l'aeroplano appariva ancora fragile, quasi improbabile, sospeso tra entusiasmo scientifico e scetticismo generale. Fu proprio Calderara, tuttavia, a intuire con lucidità che il cielo avrebbe presto cessato di essere soltanto un limite geografico per trasformarsi in una nuova via di comunicazione tra uomini e nazioni.

*Nel **1909** ebbe l'opportunità di incontrare i fratelli Wright, entrando in contatto diretto con coloro che avevano dato concretezza al sogno del volo meccanico (figura 2).*

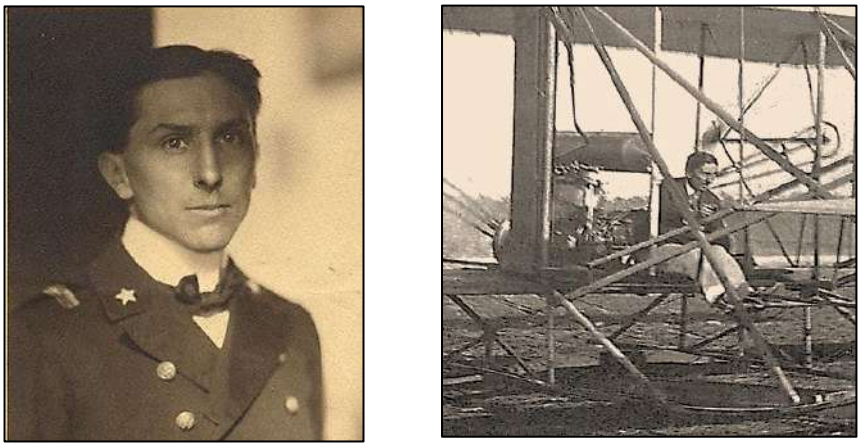


Figura 2. A sinistra il ritratto di Mario Calderara (1879–1944), in uniforme di ufficiale della Regia Marina. Fu il primo pilota brevettato d'Italia e rappresentò il ponte tra cultura marinara e aviazione pionieristica. A destra Calderara nel 1907 a bordo un velivolo pionieristico ispirato al biplano dei fratelli Wright, con i quali si incontrò, avviando così le prime esperienze italiane nel volo.

Non fu un semplice osservatore: Calderara partecipò attivamente alle prime

esperienze formative. Ciò che rende la sua figura particolarmente significativa nella storia dell'Aviazione Civile è forse la sua visione anticipatrice del rapporto tra acqua e volo. Da uomo di mare, comprese presto come laghi e superfici marine potessero rappresentare le prime grandi infrastrutture naturali dell'aviazione. Quando ancora gli aeroporti moderni erano lontani dall'esistere, l'acqua offriva spazio, sicurezza relativa e possibilità operative impensabili sulla terraferma. L'idrovolante divenne così non soltanto un mezzo tecnico, ma quasi una naturale estensione della cultura marinara applicata al cielo.

Decollare dall'acqua significava portare con sé un sapere antico, adattandolo a un mondo completamente nuovo. Non sorprende, dunque, che proprio uomini come Calderara abbiano contribuito a creare un ponte ideale tra navigazione marittima e navigazione aerea, gettando le basi di quella mentalità internazionale che, nel corso del Novecento, avrebbe permesso al cielo di diventare una strada capace di avvicinare continenti e persone. In fondo, ogni grande rivoluzione nasce prima di tutto da uno sguardo capace di immaginare ciò che ancora non esiste. E Mario Calderara fu tra coloro che seppero vedere nel cielo non un limite, ma una possibilità.

Bolsena: quando l'Italia insegnava il volo agli americani

Se il mare aveva insegnato agli uomini a convivere con l'incertezza, furono spesso le acque tranquille dei laghi a permettere all'aviazione di sperimentare il proprio futuro. Nei primi decenni del Novecento, quando il volo era ancora una disciplina in costruzione e le infrastrutture aeronautiche erano pressoché inesistenti, gli idrovolanti rappresentarono una soluzione tanto pratica quanto visionaria. L'acqua diventava pista naturale, spazio operativo e luogo di addestramento. In questo contesto,

laghi e coste assunsero un ruolo centrale nello sviluppo delle prime scuole di volo. Tra questi luoghi, il Lago di Bolsena occupa una posizione particolare, oggi forse poco conosciuta al grande pubblico ma significativa nella storia delle relazioni aeronautiche internazionali. Fu qui che prese forma una delle esperienze più interessanti dell'aviazione pionieristica legata agli idrovolanti, contribuendo alla formazione di personale che avrebbe poi trasferito quelle competenze oltreoceano (figura 3).

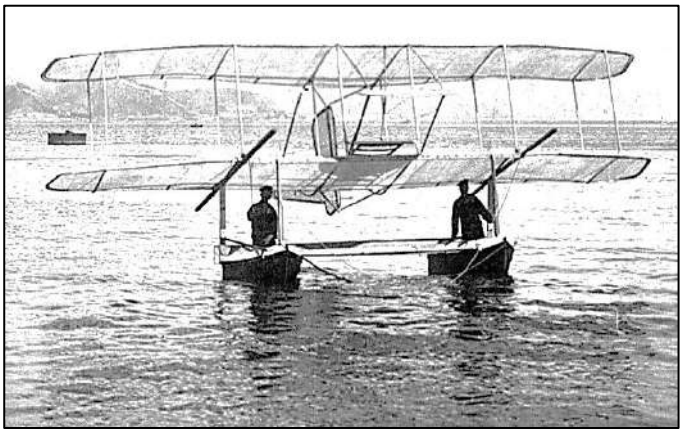


Figura 3. Aliante realizzato da Calderara nel 1911 sulle acque del Lago di Bolsena che ospitarono le attività formative legate all'aviazione marittima in una fase pionieristica del volo sugli idrovolanti che rappresentarono uno dei principali strumenti di sviluppo della aviazione nei primi decenni del novecento, trasformando laghi e coste in piste naturali.

In anni in cui il cielo non apparteneva ancora a nessuno e le regole del volo si costruivano quasi giorno dopo giorno, l'Italia rappresentava uno dei laboratori più avanzati nel campo dell'aviazione marittima. L'esperienza maturata dagli ufficiali di Marina, unita alla crescente capacità tecnica nel settore degli idrovolanti, suscitò interesse anche internazionale. Fu proprio in questo contesto che aviatori e personale straniero - tra cui americani destinati a sviluppare le future capacità del volo navale - entrarono in contatto con metodologie operative e conoscenze maturate nelle scuole italiane. Più che una semplice attività addestrativa, si trattò di un trasferimento di esperienza in un'epoca in cui ogni competenza conquistata

aveva il valore di una scoperta.

Guardando oggi quella stagione pionieristica, colpisce un aspetto spesso trascurato: prima ancora che le rotte aeree unissero il mondo, era già la "conoscenza del volo a viaggiare oltre i confini nazionali". Gli uomini che impararono a navigare gli oceani contribuirono anche a insegnare al mondo come attraversare il cielo.

Gli idrovolanti: quando l'acqua fu il primo aeroporto del mondo

Prima che esistessero aeroporti moderni, lunghe piste asfaltate e reti globali di collegamenti, il volo trovò nell'acqua il proprio spazio naturale. Per comprendere davvero i primi decenni dell'aviazione bisogna ricordare una realtà oggi quasi dimenticata: all'inizio del Novecento il cielo era ancora un territorio fragile, sperimentale, spesso ostile. Le infrastrutture erano limitate, i velivoli delicati, le possibilità operative ridotte. In questo scenario l'idrovolante divenne una soluzione tanto ingegnosa quanto rivoluzionaria. Laghi, baie e superfici marine diventavano "piste naturali". L'acqua offriva spazio, possibilità di ammaraggio e un ambiente in qualche misura più tollerante rispetto ai campi improvvisati utilizzati dall'aviazione terrestre. Per uomini provenienti dalla Marina, abituati a considerare il mare non come ostacolo ma come via di comunicazione, il passaggio all'idrovolante apparve quasi naturale.

Non si trattava soltanto di una scelta tecnica, ma di una continuità culturale. Il pilota di idrovolante manteneva una relazione particolare con gli elementi naturali: vento, stato dell'acqua, visibilità e condizioni meteorologiche continuavano a essere determinanti quanto lo erano stati per i navigatori marittimi. Volare in quegli anni significava convivere con margini ridotti, capacità limitate dei motori, riferimenti essenziali e decisioni spesso irreversibili. Il cielo non concedeva superficialità. In molti

casi, proprio come il mare, richiedeva prudenza, esperienza e rispetto. Eppure, proprio grazie agli idrovolanti, il sogno di collegare luoghi lontani iniziò lentamente a sembrare possibile. Se fino ad allora oceani e grandi distanze avevano rappresentato confini quasi invalicabili, l'aviazione marittima iniziava a suggerire una prospettiva nuova: attraversare il mondo poteva non essere più soltanto un'impresa eccezionale, ma una rotta concreta (figura 4). Gli idrovolanti non unirono ancora il mondo, ma prepararono uomini, tecniche e mentalità per farlo e quando arrivò il momento di guardare oltre i continenti, qualcuno comprese che il cielo poteva diventare un ponte tra popoli.

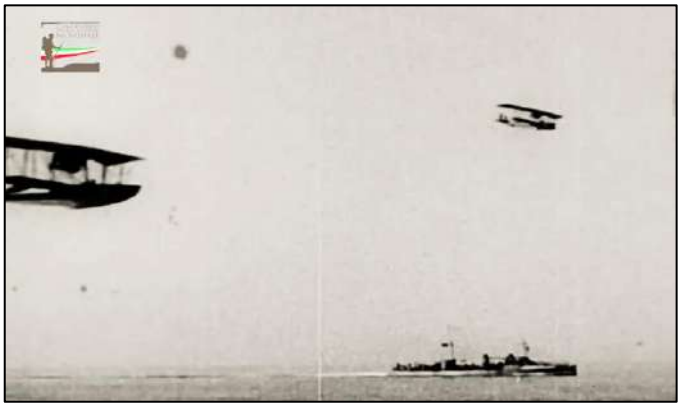


Figura 4. Idrovolanti in formazione su acqua. Prima delle grandi infrastrutture aeroportuali, laghi e superfici marine costituivano le prime "piste naturali" del volo.

Tra coloro che seppero interpretare questa visione, vi fu Italo Balbo che avrebbe lasciato un segno destinato a entrare nella memoria collettiva.

Italo Balbo e il cielo che iniziava a unire i continenti

Tra coloro che seppero intuire il potenziale del volo come strumento di connessione internazionale, la figura di Italo Balbo occupa un posto di rilievo nella storia aeronautica italiana. Le grandi crociere aeree degli degli anni Trenta, culminate nella celebre trasvolata atlantica del 1933

verso Chicago e New York, rappresentarono molto più di una dimostrazione di abilità tecnica e organizzativa. Le formazioni ordinate di idrovolanti che attraversavano oceani e continenti contribuirono a trasformare nello immaginario collettivo qualcosa che fino a pochi anni prima appariva quasi impossibile: il cielo poteva diventare una via stabile di collegamento tra mondi lontani. Al di là del significato politico del periodo storico, quelle imprese lasciarono anche un'eredità concreta sul piano aeronautico: pianificazione delle rotte, coordinamento meteorologico, navigazione a lungo raggio, standardizzazione delle procedure e gestione di grandi formazioni in volo. Elementi che, negli anni successivi, avrebbero contribuito allo sviluppo di una cultura operativa utile anche alla futura Aviazione Civile. Per molti osservatori del tempo, vedere velivoli italiani attraversare l'Atlantico, come nel caso del "primo volo transatlantico in formazione di stormo" verso il Brasile (figura 5), significò intuire per la prima volta che le grandi distanze non sarebbero rimaste per sempre invalicabili. Prima delle rotte commerciali regolari, qualcuno aveva già dimostrato che il cielo poteva davvero avvicinare il mondo.

Le grandi trasvolate e il sogno di un mondo più vicino

Se gli idrovolanti avevano insegnato agli uomini che il cielo poteva essere attraversato, le grandi trasvolate dimostrarono che il cielo poteva anche diventare una strada capace di avvicinare mondi lontani. Negli anni tra le due guerre il volo cessò progressivamente di essere soltanto un'impresa tecnica o sportiva. Iniziò a trasformarsi in qualcosa di più profondo: una nuova idea di connessione tra popoli, città e continenti. Attraversare grandi distanze non significava più soltanto vincere una sfida contro la natura, ma immaginare una diversa geografia delle relazioni umane.



Figura 5. *Aerogramma per il "Primo volo transatlantico in formazione di stormo", dall'Italia (Orbetello) il 17 dicembre 1930 con 14 idrovolanti Savoia-Marchetti S.55A, 10 velivoli arrivarono trionfalmente a Rio de Janeiro il 15 gennaio 1931, dopo un viaggio di oltre 10.000 km.*

In questo contesto storico, l'Italia svolse un ruolo significativo nello sviluppo di una cultura aeronautica capace di guardare oltre i propri confini. Le grandi formazioni di idrovolanti che affrontarono rotte fino a pochi anni prima considerate impensabili non rappresentarono soltanto dimostrazioni di abilità tecnica e organizzativa, ma contribuirono a diffondere un messaggio nuovo: il cielo poteva avvicinare ciò che la distanza aveva sempre separato. L'aspetto forse più sorprendente di quella stagione pionieristica non fu soltanto il coraggio degli equipaggi, ma la capacità di costruire metodo là dove prima esisteva soltanto incertezza. Navigazione, coordinamento, pianificazione, meteorologia e disciplina operativa iniziarono a trasformare ciò che appariva eccezionale in qualcosa di ripetibile. Per chi proveniva dalla cultura marinara, il principio non era nuovo: ogni volo per una traversata richiede visione, ma sopravvive soltanto grazie alla preparazione. Anche nel cielo, come sul mare, il successo non dipendeva mai soltanto dall'audacia. Le grandi traversate ebbero anche un effetto simbolico straordinario. Popolazioni

lontane iniziarono a percepire il volo non più come curiosità tecnica riservata a pochi pionieri, ma come promessa concreta di vicinanza. Città separate da oceani sembravano improvvisamente meno distanti; l'idea stessa di confine iniziava lentamente a cambiare. Fu in quel momento che il cielo smise di essere soltanto uno spazio fisico e iniziò a diventare un luogo di incontro. Guardando oggi quelle imprese con gli occhi della modernità, abituati a raggiungere un altro continente in poche ore, è facile dimenticare quanto rivoluzionaria fosse stata quell'intuizione. Eppure, ogni volo contemporaneo porta ancora con sé una parte di quel sogno pionieristico: la convinzione che nessuna distanza sia davvero invalicabile. Prima che il mondo fosse collegato da rotte commerciali regolari, qualcuno aveva già immaginato che il cielo potesse trasformare l'idea stessa di lontananza.

Quando il cielo unì davvero il mondo

Se le grandi trasvolate avevano dimostrato che il cielo poteva essere attraversato, fu lo sviluppo della "Aviazione Civile" a trasformare quella visione in realtà quotidiana. Progressivamente, ciò che per i pionieri appariva straordinario iniziò a diventare familiare. Le rotte si consolidarono, le tecnologie migliorarono (figura 6), la navigazione divenne più affidabile e il trasporto aereo smise lentamente di essere privilegio per pochi per trasformarsi in uno strumento capace di avvicinare persone, economie e culture. Ma il cambiamento più profondo non riguardò soltanto il progresso tecnico. Per la prima volta nella storia dell'umanità, distanze che per secoli avevano richiesto settimane o mesi iniziarono a essere percepite in modo diverso. Continenti lontani apparivano improvvisamente più vicini, città prima irraggiungibili diventavano accessibili, culture differenti iniziavano a incontrarsi con una frequenza

mai immaginata. Non è un caso che, insieme ai passeggeri, furono proprio le "lettere" (figura 7) a testimoniare questo cambiamento.



Figura 6. Un DC -4 aereo di linea degli anni 40-50 (prime rotte civili internazionali). Con la nascita delle rotte civili, il volo cessò di essere privilegio di esploratori e pionieri per trasformarsi in strumento di connessione tra popoli e culture.



Figura 7. "Busta par avion" o aerogramma del 1951 emesso dalla Repubblica di San Marino.. La posta aerea fu tra i primi servizi civili a beneficiare delle nuove rotte aeree, portando messaggi in tempi prima impensabili.

La posta aerea rappresentò uno dei primi segni tangibili di una nuova epoca: messaggi, affetti, notizie e speranze potevano attraversare mari e confini in tempi prima impensabili. Prima ancora delle persone, furono le parole a viaggiare nel cielo. Per molti aspetti, la "Aviazione Civile" non nacque soltanto come conquista tecnologica, ma come rivoluzione culturale, volare significava iniziare a considerare il mondo non più come insieme di distanze invalicabili, ma come spazio condiviso. Rimane la necessità di preparazione, la capacità di interpretare condizioni mutevoli, il rispetto per ciò che non può essere completamente controllato. Chi vola sa che la tecnologia riduce l'incertezza, ma non la elimina mai del tutto. Esiste ancora una dimensione profondamente umana fatta di valutazioni, esperienza e responsabilità, in fondo, ieri come oggi, ogni rotta continua a

nascere prima nella mente di qualcuno disposto a immaginarla. ***Epilogo - Il cielo come ponte.*** *A cento anni dalla nascita della "Aviazione Civile" italiana, ripercorrere la storia dei pionieri significa ricordare qualcosa che rischiamo talvolta di dare per scontato: il cielo non ha semplicemente ridotto le distanze ma le ha trasformate. Dai marinai che impararono a navigare l'aria ai pionieri degli idrovolanti, dalle scuole di volo sorte sulle acque dei laghi alle grandi traversate che resero immaginabile ciò che sembrava impossibile, il Novecento aeronautico racconta una storia di visione, preparazione e coraggio. Prima che il mondo fosse unito dalle rotte commerciali, qualcuno dovette immaginare che anche il cielo potesse diventare una strada. Uomini che portavano con sé la cultura del mare, la disciplina della navigazione e la consapevolezza che ogni orizzonte, per quanto lontano, può essere raggiunto se si ha il coraggio di tracciare una rotta. Il significato più profondo della "Aviazione Civile" sta forse proprio qui: aver insegnato all'uomo che nessun orizzonte è davvero lontano quando esiste il coraggio per raggiungerlo.*

Bibliografia ***Fonti storiche principali:*** *-Archivio Storico della Marina Militare Italiana. -Archivio Centrale dello Stato, Roma. fondi aeronautica-Museo Storico dell'Aeronautica Militare, Vigna di Valle -Documentazione sulle crociere aeree degli anni 1930–1933.* ***Bibliografia essenziale****:-Rocca, G., I piloti del re. L'aviazione italiana nella Seconda Guerra Mondiale, Mondadori, Milano 1993. -Alegi, G. Gori, A., Idrovolanti italiani, Storia Militare, Parma -Pellegrini, G., Mario Calderara. Il primo aviatore italiano, edizioni speciali. -Mattioli, M., Macchi C.200 Saetta, Stem Mussolini-documentazione tecnica d'epoca.* ***Riferimenti filatelici selezionati*** *-Emissioni postali italiane dedicate alle crociere aeree del decennio (1930–1933).-Annulli speciali "Volo Roma–Chicago - New York" 1933. -Serie filatelica commemorativa del Centenario della Aeronautica Militare Italiana". -Archivio fotografico Museo Storico AM, Vigna di Valle. Fondo fotografico Istituto Luce.*

ORDINE DI MALTA
POSTE MAGISTRALI



Oltre nove secoli di storia e tradizione a portata di mano

Colleziona i francobolli dell'Ordine di Malta.
Scoprirai la storia di una delle più antiche istituzioni del mondo, la sua missione umanitaria e il suo patrimonio culturale.
Visita il sito e scopri le nuove emissioni del 2026.

PER INFORMAZIONI E ACQUISTI:
Via dei Condotti 68
Ufficio postale: Via delle Carrozze 79
00187 Roma, Italia
Tel.: +39.06.67581.211
E-mail: postemagistrali@orderofmalta.int
Sito web: postemagistrali.orderofmalta.int

1966 60 2026
POSTE MAGISTRALI

L'IDROSCALO DEL LIDO DI ROMA "CARLO DEL PRETE"

Silvio Monti

La storia dell'idroscalo di Ostia Lido nasce a partire dagli anni venti dapprima come stazione "Idro" della Regia Marina, poi come Idroscalo civile e militare della Regia Aeronautica per la gestione, da parte delle compagnie aeree civili, dei nuovi voli di linea nazionali ed internazionali. Grazie alla volontà del Sen. Paolo Orlando che con la moglie, la Contessa Alda Piola Caselli, profuse ogni suo sforzo per la realizzazione della città di Ostia Lido, come nuovo porto e giardino di Roma. Ed è sempre grazie alle iniziative del Sen. Orlando che nasce l'interesse a costruire un Idroscalo presso la foce del Tevere allorquando già verso la fine della 1° Guerra Mondiale, negli anni 1917/18, il Senatore conduce prima i dirigenti della Società Trasporti Aerei Internazionali e poi l'Ing. Carlo Pomilio della Ditta Fratelli Pomilio per la costruzione di aeroplani, presso il territorio di Ostia per individuare l'ubicazione più appropriata per la realizzazione di uno stabilimento per la produzione di aeromobili e per la realizzazione di un grande aeroporto/idroscalo. Notizie dell'utilizzo della foce del Tevere come idroscalo si possono trovare nell'ambito delle pubblicazioni filateliche riguardanti le comunicazioni postali, allorquando, si legge, "il Ministro delle Poste Luigi Fera approva un secondo esperimento di trasporto di posta con aeroplano" (il primo fu condotto il 22 maggio 1917 sulla tratta Torino – Roma con un aereo Pomilio P.C. 1, pilotato dal Ten. Mario de Bernardi). L'idrovolante, un Franco-British Aviation F.B.A. Company francese ormeggiato presso l'idroscalo di Ostia, pilotato dal Com.te Pil. Ruggero Franzoni parte il 27 giugno 1917 per raggiungere Napoli dove il

giorno seguente avrebbe compiuto la tratta aero postale Napoli – Palermo – Napoli. Nel giugno del 1919, Paolo Orlando, si reca presso la foce del Tevere per visitare l'area bonificata insieme al Cav. Ugo De Rossi del Lion Nero, pilota della Regia Marina (istruttore di volo di Francesco De Pinedo e Ajmone di Savoia), Com.te della Scuola per Idrovolanti di Taranto con il quale spera di avviare i lavori per la costruzione di un impianto di idroscalo sperimentale (Il Col. Ugo De Rossi diventerà il primo direttore dell'Idroscalo di Ostia). La foce del Tevere si presta benissimo allo scopo: la larghezza del fiume presso la foce e la lunghezza del tratto quasi rettilineo di cinque chilometri sino al ponte in ferro di Tor Boacciana risultano condizioni ideali per la realizzazione di un idroporto. Nacque così, tra il 1919 ed il 1920, un completo idroscalo a una sola darsena che durò in efficienza sino al 1922, quando, una repentina inversione delle correnti marine generarono una serie di burrasche che causarono una forte erosione del greto del fiume tanto che tra il febbraio e marzo dello stesso anno la Marina dovette urgentemente smantellare gli impianti esistenti, tra i quali un grande hangar metallico (figura 1) mentre una parte delle infrastrutture realizzate furono comunque inghiottite dalle onde.

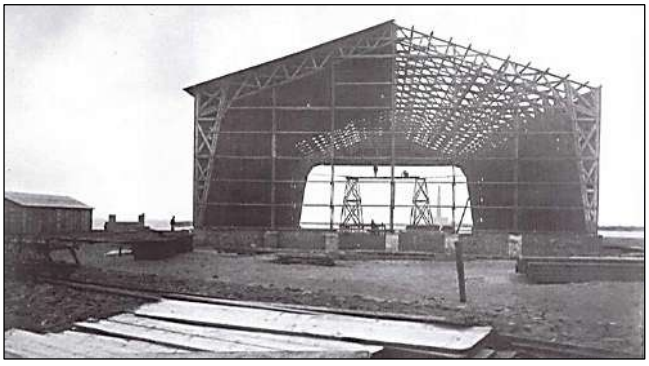


Figura 1. Hangar della Marina Militare in costruzione presso l'Idroscalo di Ostia, 15 marzo 1920, foto di libero accesso dalla rete internet.

Realizzazione del moderno Idroscalo

Con la nascita delle prime compagnie aeree civili e, quindi, con le concessioni governative delle prime tratte aeree diventa naturale per quest'ultime utilizzare, inizialmente, quanto ancora di utilizzabile presso la foce del Tevere per l'ammaraggio e il ricovero dei propri idrovolanti. Fu così che, come località per l'Aeroporto civile di Roma, venne scelta, dall'allora Comm.re Manlio Molfese Capo dell'Ufficio dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo presso il neonato Ministero dell'Aeronautica, l'area di Tor S. Michele in Ostia. La sistemazione e l'adattamento del sedime di Ostia ai fini aeronautici per la Capitale era considerata la soluzione più idonea, sia per questioni di ordine tecnico, sia per la presenza di un buon collegamento della Capitale con il litorale di Ostia grazie alle infrastrutture stradali e ferroviarie già realizzate e all'avanguardia per l'epoca, costruendo un nuovo tratto tra la Stazione di Ostia Scavi (oggi Ostia Antica) con Tor S. Michele si poteva realizzare un comodo ed efficiente servizio diretto Roma Termini – Idroscalo di Ostia. La zona, inoltre, si presentava molto conveniente per le esigenze aeronautiche in quanto adatta alla realizzazione di due campi di volo: uno "terrestre" ed uno "idro" contigui tra loro e allo stesso tempo il bacino di ammaraggio, costituito dal corso del fiume Tevere, si dimostrava idoneo al decollo e ammaraggio degli idrovolanti.

La particolarità del progetto dell'idroscalo, inizialmente intitolato "Enea" consisteva nel fatto che fu una delle prime proposte di realizzazione di un "idro-aeroporto", cioè un complesso infrastrutturale dotato sia di superfici di terra che di acqua, quale concezione ideale per un completo sistema aeroportuale per l'aviazione civile. Imponenti furono i lavori di ingegneria richiesti per rendere utilizzabile e funzionale il luogo paludoso e insicuro,

dalla micidiale pericolosità malarica.

La bonifica idraulica viene praticamente completata nel 1926 e già il 3 marzo, Mussolini, si reca presso l'Idroscalo per visitare i nuovi cantieri di lavoro per la sistemazione del sedime e dei moli in previsione dell'inizio ufficiale del collegamento aereo Genova-Roma-Napoli-Palermo. Dal 2 marzo i nuovissimi Dornier Wal della Società Anonima Navigazione Aerea (S.A.N.A.) immatricolati I-DAUR e I-DAER affidati, il primo, ai piloti De Briganti e Locatelli e il secondo a Tullio Crosio e Giulio Marsaglia, partono da Genova per effettuare le opportune ricognizioni di rotta con ripetuti ammaraggi nei vari idroporti di scalo, tra cui quello del Lido di Roma. Il 7 aprile 1926, l'I-DAUR, effettuerà il volo inaugurale della linea Nr. 3 (Genova - Lido di Roma – Napoli – Palermo) la seconda linea aerea regolare italiana attivata, denominata "Linea Aerea Nr.3" (figura 2).

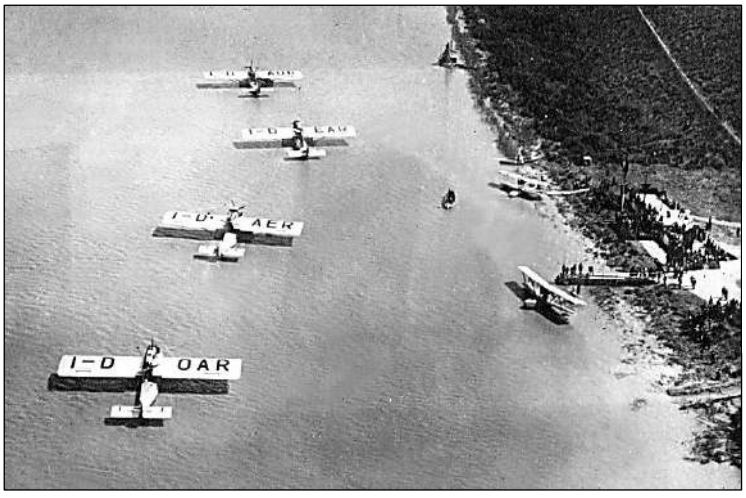


Figura 2. Fototeca Aeronautica Militare – 07/04/1926 inaugurazione linea Genova-Roma-Napoli-Palermo.

Il 10 aprile 1926 viene eseguito il primo volo regolare di ritorno sulla linea Palermo-Napoli-Roma-Genova e il 13 sulla rotta inversa Genova-Roma-

Napoli-Palermo. A tale data presso l'Idroscalo erano attivi, ancora in forma embrionale un solo molo e una "baracca" in legno per le attività aeroportuali della SANA (figura 3).



Figura 3. Fototeca Aeronautica. Veduta Hangar SANA.

I lavori per la realizzazione delle infrastrutture dell'Idroscalo di Ostia iniziarono nel 1926 per dotare la riva sinistra del fiume delle opere di sponda necessarie per l'esercizio delle attività idro aviatorie. Per l'innalzamento del terreno viene riutilizzato il materiale di risulta ricavato dal dragaggio del fiume nonché quello risultante dagli scavi effettuati presso l'area archeologica di Ostia Antica e portare così la quota del terreno al livello prefissato.

Successivamente, in ordine cronologico vengono realizzati gli edifici in legno della Direzione Aeroporto e Stazione Radio-Telegrafica (1926 - 1928) e le darsene, di varie dimensioni, per il ricovero degli idrovolanti (nel 1928/1929 se ne conteranno almeno 15). A seguire vengono realizzati un hangar a due campate di circa 50x60m inclusi di locali officine per la riparazione di motori e apparecchi, falegnameria e magazzino ricambi della Società Aerea Mediterranea S.A.M.

Il primo volo della nuova società viene fatto coincidere con il Natale di Roma (21 aprile 1928) sulla rotta Ostia – Olbia – Cagliari ed è effettuato da due idrovolanti della Società Idrovolanti Alta Italia (S.I.A.I.) Marchetti: il primo, un S 59, con ai comandi il Presidente della società, Marchese De Pinedo e il secondo, un S 55P (P=Passeggeri) pilotato dal Com.te Rigoberto Salminci con cinque passeggeri a bordo.

Negli stessi anni, sempre la Divisione Demanio, provvede per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, bonifica idraulica, dragaggio del fiume Tevere, costruisce la cinta muraria con i vari ingressi e realizza un hangar comprensivo di uffici e alloggi per l'idroporto della Regia Aeronautica. I lavori di sistemazione continuano con estrema velocità e la S.A.N.A. completa la sistemazione delle darsene, comprensive di una struttura di passerelle di collegamento per il comodo e veloce imbarco/sbarco dei passeggeri e delle merci dagli idrovolanti. Tra i lavori vi è il complesso di edifici per uffici, sale d'attesa riservate ai passeggeri e appalta la costruzione di un grande hangar (figura 4), di 75x50 m ed una altezza, al sommo della copertura che supera i 20 m, iniziato nei primi mesi del 1930 dall'impresa Ing. Depanis, verrà completato nel 1931.



Figura 4. Fototeca Aeronautica Militare. 1930 veduta aerea hangar della S.A.M. con aerostazione.

Nell'aprile del 1930, Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, accompagnato dal Gen. Giuseppe Valle, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dai Colonnelli Tedeschini, Lalli e Lodi e dal Comm.re Manlio Molfese, Capo dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo, si recano in visita ai lavori di sistemazione in corso di realizzazione da parte della S.A.N.A.

Con la morte del Magg. Carlo del Prete nel 1928 l'Idroscalo di Ostia viene intitolato a suo nome e con il foglio d'ordini n. 30 del 25 ottobre 1932, Benito Mussolini, dispone la sostituzione del nome "Ostia", termine con il quale si sono designati convenzionalmente fino a quella data gli impianti aeronautici alla foce del Tevere con la denominazione di "Lido di Roma". (figura 5).



Figura 5. Fototeca Aereonautica Militare, Direzione dello Idroporto del Lido di Roma. (1932)

Ritenuto il principale scalo italiano del traffico aereo sul Mediterraneo, l'idroscalo ostiense si avvarrà del continuo aggiornamento tecnico, specialmente per le attrezzature di assistenza al volo e manutenzione dei velivoli. Una imponente radio trasmittente e ricevente consente il collegamento con aeroplani in volo e con i principali scali aerei del mondo.

Nella seconda metà degli anni Trenta sul sedime aeroportuale dell'idroscalo, presso l'originario Hangar della S.A.N.A., ora Ala Littoria, si insedierà la Società Anonima Industrie Meccaniche Aeronautiche Navali (S.A.I.M.A.N.), società aeronautica che in un primo momento risultava essere interessata ai soli lavori di manutenzione e revisione di aeromobili e che amplierà successivamente la sua attività con la costruzione di velivoli da addestramento per la Regia Aeronautica.

La definitiva sistemazione dell'idroscalo si raggiunge nel 1934 e si presentava secondo uno schema caratterizzato da una serie di darsene, alle cui spalle corrispondevano diversi settori, occupati da una varietà di edifici che componevano l'organismo aeroportuale. Alla infrastruttura aerea si accedeva dalla via dell'Idroscalo che, giungendo dalla cittadina lidense, attraversava in tutta la sua lunghezza l'Idroscalo e costituiva l'asse principale che legava l'area operativa dalle darsene, dalle banchine e dagli scivoli, alle aviorimesse, alle officine e ai vari uffici e servizi. Via dell'Idroscalo aveva una diramazione che percorreva il muro di confine dell'idroscalo sul quale si aprivano numerosi ingressi.

Gli organismi edilizi erano raggruppati in singole unità che ospitavano, nell'ordine d'incontro sul percorso del viale interno, un gruppo di fabbriche per il Ministero dell'Aeronautica, dotato di una aviorimessa tipo Gleiwtz e altri edifici logistici tra cui una palazzina alloggi Sottufficiali, a debita distanza l'uno dall'altro, gli organismi delle compagnie di navigazione aerea della S.A.M. e della S.A.N.A., con le proprie aviorimesse, officine, uffici, ristorante e luoghi di intrattenimento, infine la Direzione dell'Idroscalo.

L'Idroscalo si dimostrerà pienamente rispondente allo scopo per circa un decennio, rilevandosi poi insufficiente con il progresso aviatorio, per le

difficoltà di manovra nel ristretto braccio del fiume e per il limitato pescaggio del fondale, (figura 6).



Veduta aerea dell'Idroporto "Carlo del Prete".

In occasione del decennale della costituzione della Regia Aeronautica, reduci dai successi conseguiti negli anni precedenti dalle formazioni della Regia Aeronautica nelle crociere mediterranee e atlantiche in Brasile, Italo Balbo, allora ministro della Regia Aeronautica (R.A.) decise di effettuare una nuova trasvolata di massa chiamata "del decennale" a ricordo dei dieci anni di costituzione della R.A.. Come meta della trasvolata fu scelta la città di Chicago che ospitava l'esposizione universale "Century of Progress", che si tenne tra il 1933 e il 1934 per celebrare il centenario della città americana.

Balbo completerà il percorso transatlantico di andata e ritorno e con ben 24 apparecchi completando l'impresa con successo subendo solamente due incidenti. La trasvolata si concluse alle 17.35 del 12 agosto quando la squadra ammarò sulla foce del Tevere.

Le accoglienze della popolazione romana furono veramente indimenticabili;

ad attendere la centuria atlantica all'Idroscalo di Ostia una folla di più di centomila romani, tutte le più alte autorità dello Stato, Civili e Militari, il principe Umberto II di Savoia, il Capo del Governo Benito Mussolini, che abbracciò a lungo in segno di riconoscenza il Generale Balbo il cui velivolo aveva per primo posato lo scafo sulle acque del Tevere (figura 7).

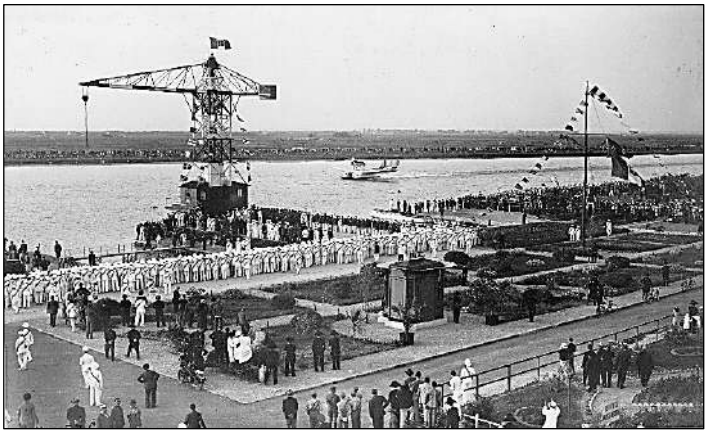


Figura 7. Uno degli SM 55 al rientro dalla Crociera Aerea del Decennale. Una Trasvolata fino alla città d Chicago che ospitava l'esposizione universale "Century of Progress" che si tenne tra il 1933 e il 1934 per celebrale il centenario della città Americana.

Declino dell'Idroscalo

Il superamento delle possibilità tecniche, offerte dall'idroscalo di Ostia, si incomincia ad avvertire intorno al 1936 quando le maggiori dimensioni degli idrovolanti non trovano sufficiente sicurezza sull'idroscalo romano; se per i primi tipi di velivoli in esercizio erano sufficienti aree limitate, con le accresciute velocità e dimensioni dei nuovi aeromobili, il cui peso poteva raggiungere le 10-20 tonnellate, occorreranno aeree più ampie e superfici più profonde per permettere il loro ammaraggio in sicurezza. Allo stesso modo, negli anni che precedono il 2° conflitto mondiale, si assiste ad un sempre maggior successo dell'aereo terrestre rispetto a quello idro che, per varie motivazioni di carattere tecnico, soccomberà definitivamente al

termine del conflitto. Inoltre, nell'ambito del progetto dell'Esposizione Universale Romana (EUR), per volere di Mussolini, si pensa di costruire un nuovo modernissimo aeroporto nella capitale romana in località "Magliana" da inaugurarsi prima della grande Esposizione mondiale. Il progetto dell'aeroporto proponeva una configurazione aeroportuale veramente originale per l'epoca, come si può vedere dalla figura 8 ed era intenzione di dotarlo di diverse piste di atterraggio e di un lago artificiale creato dal Tevere per l'ammaraggio degli idrovolanti.

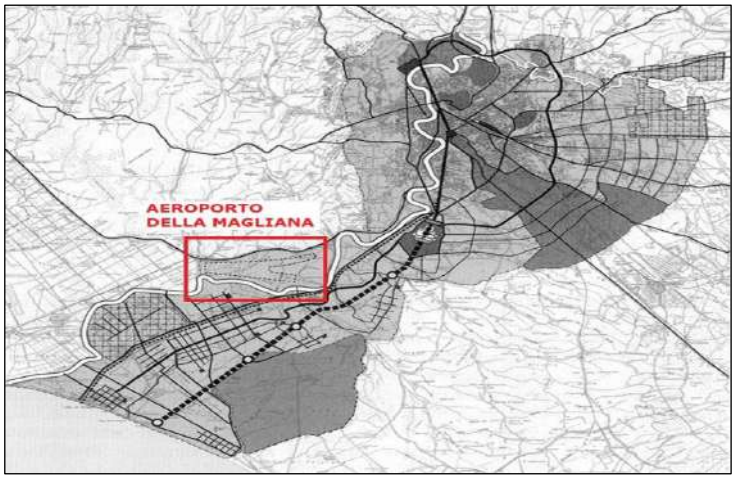


Figura 8. Il previsto aeroporto/idroporto della Magliana.

Il campo di atterraggio terrestre veniva ottimizzato mediante la realizzazione delle cosiddette curve "trilobate" le quali consentivano la creazione di tre piste di atterraggio della lunghezza utile di circa 2000 m e larghe dai 60 ai 100 m. In tal modo si assicurava il decollo e l'atterraggio degli aeromobili qualunque fosse la direzione del vento e il sistema di incrocio di piste risultava molto più conveniente ed efficiente del classico incrocio a quattro piste adottato in quasi tutti gli aeroporti in quel periodo. Nelle immediate vicinanze del campo era intenzione realizzare un bacino di

ammaraggio di forma ovoidale ottenuto mediante lavori di escavazione e di raddrizzamento dell'alveo del Tevere, raddrizzamento realmente realizzato e inaugurato dallo stesso Mussolini nel 1937.

Con l'entrata dell'Italia nel 2° conflitto mondiale, i lavori dell'Idroscalo della Magliana vengono interrotti così che il grande polo aviatorio (idroscalo e aeroporto) non verrà mai realizzato. Dopo l'armistizio del 1943 l'Idroscalo di Ostia verrà occupato dalle truppe Tedesche e lo stesso sarà sottoposto a incursioni aeree da parte delle forze alleate.

Nelle fasi che precedono la ritirata germanica, per l'avanzata anglo/americana, l'infrastruttura verrà quasi completamente distrutta dalle forze tedesche che non vogliono lasciare nulla di utilizzabile dalle forze alleate. Rimane qualche relitto di fabbricato, qualche contorta struttura di aviorimessa mentre fortunatamente si salverà la torre michelangiolesca di San Michele, (figura 9).



Figura 9. La Torre di San Michele venne progettata da Michelangelo Buonarroti ed edificata nel corso del XVI secolo per ovviare alla deviazione del corso del fiume causata da una disastrosa piena e fu utilizzata prima come dogana e postazione di difesa e avvistamento, poi come faro e infine radiofaro per l'idroscalo di Ostia fino a cadere in disuso dopo la fine della seconda guerra mondiale. Sulla destra si intravede la via degli Atlantici.

.

NASCITA E SVIPUPPO DEL TRASPORTO AEREO IN ITALIA

Luciano Sadini

Primi voli civili

Il 1° aprile 1926 la ***Società Italiana Servizi Aerei (S.I.S.A.)*** *con quattro idrovolanti Cant 10 Ter, due decollati da Trieste con destinazione Torino e due decollati da Torino con destinazione Trieste, inaugurano ufficialmente il primo collegamento commerciale da parte di una compagnia aerea italiana. Qualche giorno dopo, il 13 aprile, la* ***Società Anonima Navigazione Aerea (S.A.N.A)*** *con due idrovolanti Dornier Wal, uno con destinazione Palermo e l'altro Genova, inaugurano la linea Genova-Roma-Napoli-Palermo. Ancora il 1° agosto* ***l'Aereo Espresso Italiana (A.E.I)*** *con un idrovolante Savoia Marchetti SM 55C inaugura il primo collegamento internazionale, con partenza da Brindisi per Atene ed Istambul. Il 18 agosto la* ***Transadriatica****, con un velivolo terrestre, il monomotore Junkers F13, inaugura la linea internazionale Venezia-Klagenfurth-Vienna.*

L'Italia era però in ritardo, rispetto alle altre nazioni europee, nello sviluppo della aviazione civile. In Germania già dal febbraio del 1919 la compagnia Deutsche Luft Reederel aveva effettuato un primo collegamento, per trasporto di posta e passeggeri, tra Berlino e Weimar, (distante 193 km, con velivoli biplani A.E.G., residuati bellici, modificati con una cabina chiusa per trasportare due passeggeri). Il 22 marzo anche la Francia, con un velivolo Farman F 60 Goliath (un bimotore capace di trasportare 12 passeggeri) della "Compagnie des Messagieries Aeriennes", inaugurò un primo collegamento aereo tra Parigi e Bruxelles e il 25 agosto quello tra Londra e Parigi, in reciprocità, con la compagnia inglese Aircraft Transport e Travel (che operava con velivoli monomotore DH 9 che trasportavano 4 passeggeri). Con questi primi voli ebbe così inizio la grande storia dell'aviazione civile; progressivamente nacquero altre rotte commerciali fino a coprire, in pochi anni con varie compagnie aeree, vaste aree in Europa e nel resto del mondo.

Primi trasporti di posta ed emissioni francobolli di posta aerea in Italia

In Italia il primo impiego del mezzo aereo per uso commerciale iniziò nel 1911, quando si pensò di utilizzarlo per il trasporto veloce della posta, in occasione del "Circuito Aereo Franco-Italiano" che si svolse, dal 17 al 20 settembre, sul percorso Bologna-Venezia-Rimini-Bologna. Il pilota veneziano Dal Mistro, non era riuscito a partire con gli altri concorrenti, perché al suo velivolo, un Deperdussin appena consegnato dalla Francia, mancava il mozzo dell'elica che gli arrivò il giorno dopo. Il 19 mattina, gli fu concessa la partenza, a patto di trasportare un sacchetto di posta, che gli era stata affidata dal direttore delle poste di Bologna. Il velivolo decollò ed atterrò regolarmente a Venezia dove consegnò il pacco ai dipendenti delle poste che provvidero poi a smistare la corrispondenza. Questo esperimento venne ripetuto in occasione del raid aereo Milano-Torino-Milano del 29-31 ottobre 1911, dove sacchetti di posta, affidati ai piloti Verona, Maffeis e Manissero, su velivoli Bleriot, vennero trasportati nelle citate città e consegnati agli incaricati delle poste. La guerra di Libia e l'inizio della Prima guerra mondiale fermarono queste attività sperimentali che furono riprese, nel corso della guerra, quando sorse l'esigenza di far arrivare con celerità dispacci militari urgenti e posta militare. Nei primi giorni di maggio del 1917, idrovolanti della Franco-British Aviation (F.B.A.), della Regia Marina iniziarono a effettuare saltuariamente trasporti di posta nella tratta Civitavecchia-Olbia che diventarono poi regolari dal 18 maggio. Il Ministero delle Poste vedeva con favore l'impiego del mezzo aereo per il trasporto della corrispondenza e incoraggiò l'esecuzione di collegamenti autorizzando l'uso di uno speciale francobollo, il primo di posta aerea emesso al mondo, un espresso con la soprascritta: "ESPERIMENTO POSTA AEREA / MAGGIO 1917 / TORINO-ROMA · ROMA-TORINO" (figura 1). Per l'occasione fu pianificato un volo Torino-Roma-Torino, da compiersi il 19 maggio 1917 con pilota il Ten. Mario de Bernardi. Il volo, per le avverse condizioni meteo, fu rimandato al 22 maggio quando un velivolo Pomilio PC1, carico con 68 kg di corrispondenza e 200 copie

di quotidiani, decollò dal campo di Torino alle 11.20 e arrivò a Centocelle alle 15.23, coprendo una distanza di 600 km. Il velivolo però aveva subito dei danni in atterraggio, il pilota tornò così a Torino in treno (con l'aereo al seguito) da dove, una volta riparato, partì il giorno 26 maggio per tornare a Roma e ripartire il 27 maggio, con 61 kg di posta e 200 copie di giornali, con destinazione Torino. A causa di avverse condizioni meteo il pilota fu però costretto a un atterraggio d'emergenza sulla spiaggia di Lavagna, da cui riprese il volo il giorno dopo, per raggiungere Torino.



Figura 1. Velivolo Pomilio PC1 con il quale il Ten. Mario de Bernardi effettuò il volo Torino-Roma-Torino il 22 maggio 1917; per l'Esperimento venne emesso il primo francobollo di posta aerea al mondo.

Il 28 giugno 1917, con un idrovolante F.B.A., furono effettuati ulteriori voli postali sperimentali tra Napoli-Palermo con emissione di un nuovo francobollo di posta aerea (figura 2).

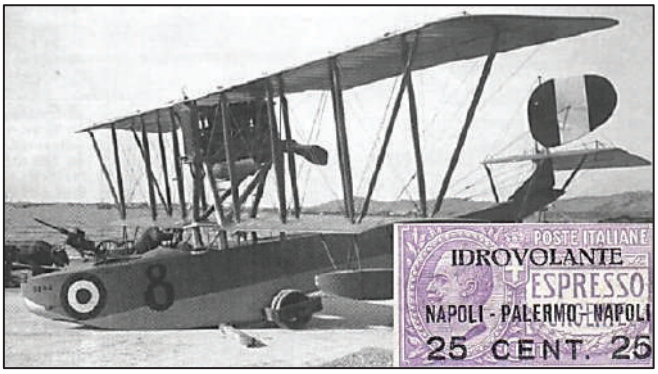


Figura 2. Idrovolante della "Franco-British Aviation Company" (FBA), protagonista del volo sperimentale di posta aerea Napoli-Palermo-Napoli effettuato il 28.6.1917 con francobollo emesso per l'evento.

Il 25 settembre 1917 il Cap. Giulio Laureati, con un velivolo S.I.A. 7B, effettuò un primo collegamento internazionale con trasporto di posta, per 1100 km, tra le città di Torino e Londra, in circa 7 ore (figura 3).



Figura 3. Velivolo SIA 7B con il quale il Cap. G. Laureati effettuò un volo diretto Torino Londra stabilendo il primato di distanza con un primo trasporto di posta internazionale.

Con la disfatta di Caporetto i collegamenti sperimentali di posta aerea furono interrotti per avere tutti i velivoli al fronte, ripresi agli inizi del 1918, con maggiore frequenza con idrovolanti della R.M. e velivoli terrestri del R. E.

Primi velivoli costruiti per il trasporto civile

L'ingegnere Gianni Caproni, titolare dell'omonima ditta di costruzioni aeronautiche, era un convinto assertore dello sviluppo del mezzo aereo per trasporto commerciale. Già prima della fine della guerra aveva iniziato a costruire un velivolo da trasporto, modificando il suo più grosso bombardiere bellico, realizzando il trimotore triplano CA 48 che poteva trasportare 17 passeggeri in una cabina chiusa, più 6 all'aperto (figura 4).



Figura 4. Il triplano CA 48, con 3 motori Liberty A12 da 400CV, poteva trasportare 17 passeggeri in cabina chiusa e 6 all'aperto.

Il velivolo venne subito impiegato in voli sperimentali per il trasporto di passeggeri sia in Italia sia all'estero. Purtroppo, il 2 agosto 1919, in uno di questi voli dimostrativi, il velivolo, partito da Venezia per Milano, per un cedimento strutturale, precipitò al suolo uccidendo tutti i partecipanti (4 uomini di equipaggio e 11 passeggeri tra cui giornalisti ed alti ufficiali). Fu questo il primo grave incidente subito dalla nascente aviazione commerciale. In Italia scosse molto l'opinione pubblica e probabilmente fece fermare, sul nascere lo sviluppo delle compagnie aeree da parte di investitori privati per l'alto rischio di subire notevoli perdite economiche in caso di incidenti.

Gianni Caproni, sempre convinto del grande sviluppo che avrebbe avuto il trasporto aereo commerciale, continuò a progettare e sfornare nuovi velivoli civili. Derivato dai suoi più piccoli bombardieri biplani, presentò, nel 1919, il trimotore CA 56 (per il trasporto di 6 passeggeri) e il bimotore CA 57 (per 8 passeggeri). Nel 1920 realizzò il trimotore, poi modificato in pentamotore, Ca 58-59 capace di trasportare 30 passeggeri in due cabine chiuse. Infine nel 1921 realizzò il primo gigante dell'aria, l'idrovolante noviplano CA 60 "Transaereo" che, spinto da 12 motori, poteva trasportare fino a 100 passeggeri (figura 5).

Durante le prove di collaudo, effettuate nel gennaio del 1922, in fase di decollo, per lo spostamento del carico nella carlinga, simulante 100 passeggeri, il velivolo si impennò, andò in stallo e cadde rovinosamente in acqua distruggendosi.

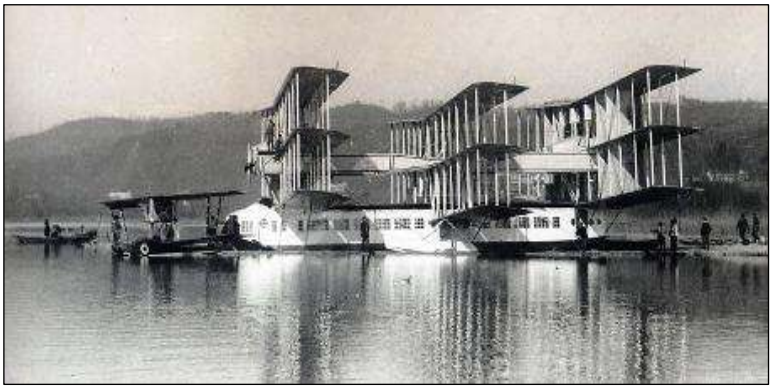


Figura 5. Caproni CA60, il primo gigante dell'aria che, spinto da 8 motori Liberty da 400CV, poteva trasportare 100 passeggeri.

Questo incidente, con le grosse perdite economiche che ne derivarono alla ditta, fecero porre a Gianni Caproni la parola fine nella costruzione di grandi aerei da trasporto civile.

Nel 1919, anche la Società Idrovolanti Alta Italia (S.I.A.I) e la Macchi si cimentarono nella realizzazione di due idrovolanti, monomotore per uso civile, i biplani: SIAI - S16 e Macchi M18, molto simili tra loro, capaci di trasportare 4-5 passeggeri in una cabina chiusa o aperta. Non avendo ricevuto ordini, entrambi vennero modificati in ricognitori militari e, in questa versione, acquisiti dalla Aeronautica Italiana e da altre nazioni (figura 6).

.



Figura 6. Idrovolante SIAI-S 16 con motore Fiat A12 realizzato nel 1919 per il trasporto di 4 passeggeri, in una cabina chiusa o aperta, che ebbe successo solo come velivolo militare.

Nel 1920 anche l'Ansaldo presentò il monomotore terrestre A300C (C per civile, derivato dal ricognitore A300) capace di trasportare 4 passeggeri in cabina chiusa, che fu acquisito solo all'estero, dalla compagnia belga SNETA, in 5 esemplari.

Prime compagnie aeree "private" e velivoli impiegati

L'aviazione civile si stava sviluppando in maniera progressiva in tutte le maggiori nazioni industrializzate, ma questo non avveniva in Italia, nonostante le capacità produttive offerte dalle nostre industrie aeronautiche. Anche a livello

giuridico e amministrativo, sin dal 1919 era stata costituita una Direzione Generale dell'Aeronautica di Stato, operante all'interno del Ministero dei Trasporti Marittimi, presto sciolta in favore della creazione di un Ufficio dell'Aviazione Civile messo all'interno del Ministero della Guerra. In quegli anni l'aviazione stava assumendo un'importanza sempre maggiore, sia per gli aspetti militari e industriali sia nei suoi servizi, e nel 1923 il nuovo capo del governo, Benito Mussolini, rese l'Aeronautica una forza armata indipendente, con il nome di Regia Aeronautica. L'Ufficio dell'Aviazione Civile venne così inserito nel neocostituito Commissariato per l'Aeronautica (elevato nel 1925 a Ministero dell'Aeronautica), con il preciso compito di far sviluppare e controllare la sua crescita. Il 18 ottobre del 1923, venne anche promulgato un Regio Decreto, il n. 3176, proprio per disciplinare la concessione dei servizi di trasporto tramite aeromobili a ditte e società private. Iniziarono a sorgere le prime compagnie aeree, solo sulla carta o in via sperimentale perché, per avviare le attività commerciali, queste attendevano la conversione in legge di tale decreto, indispensabile per ottenere le sovvenzioni statali, previste fino al 50 percento del costo di esercizio delle linee di collegamento che sarebbero state attivate. Nell'attesa (ancora lunga) le quattro società: S.I.S.A., S.A.N.A., A.E.I. e Transadriatica, che si erano costituite come compagnie aeree civili, iniziarono a prepararsi come tali, acquisendo velivoli, effettuando prove di collegamento e realizzando le necessarie infrastrutture a terra. Finalmente, il 31 gennaio 1926, quando venne convertito in legge il Regio Decreto n. 3176, le compagnie erano pronte ad attivare i collegamenti aerei concordati e concessi dall'Ufficio dell'Aviazione Civile.

*La **S.I.S.A**. fu la prima ad operare, nata nel 1922, per opera dei fratelli Cosulich (Alberto, Guido e Oscar) proprietari dei grandi e famosi Cantieri Navali Triestini (CNT), inizialmente solo per effettuare voli di propaganda e turistici per i clienti che venivano in visita ai loro cantieri e poi come scuola di volo per l'addestramento dei piloti. Dal 1923 i fratelli Cosulich, a Monfalcone, accanto ai*

cantieri navali, costituirono le Officine Aeronautiche CNT che, con l'ing. Raffaele Conflienti, assunto quale Direttore Tecnico, iniziarono a produrre propri velivoli e nel 1925 presentò il Cant 10, un idrovolante biplano monoplano a scafo centrale per trasportare 4-5 passeggeri che venne acquisito in 6 esemplari, nella versione aggiornata chiamata Cant 10 Ter, proprio per essere impiegato nei suoi collegamenti aerei (figura 7).

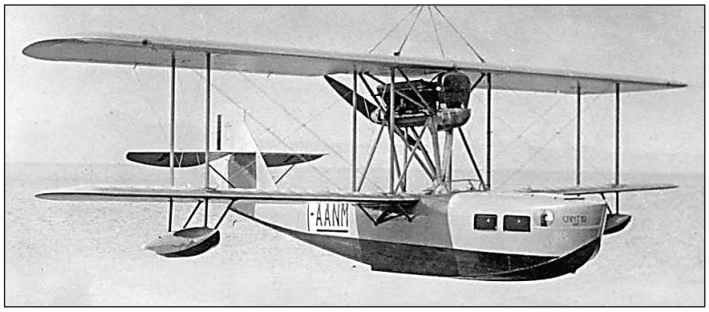


Figura 7. Il CANT 10 Ter, impiegato dalla SISA nei voli inaugurali Trieste -Torino.

La S.I.S.A già dal 1924 aveva iniziato ad effettuare prove di collegamenti aerei, prima con Venezia poi con Pavia e infine con Torino, per acquisire dati e informazioni circa i costi, i mezzi da utilizzare e le predisposizioni da realizzare a terra. In particolare, vennero costruite due aviorimesse su palafitte sul fiume Po a Torino e sul Ticino a Pavia per assicurare il ricovero e la manutenzione dei suoi velivoli. Il 1° aprile 1926, con due aerei Cant 10 Ter con partenza da Torino e due con partenza da Trieste, effettuarono, in assoluto, il primo collegamento aereo civile italiano. I velivoli si incontrarono a Pavia dove venne celebrata la cerimonia ufficiale dell'inaugurazione della Linea n°1, alla presenza di molte autorità politiche e militari. I voli, prima trisettimanali poi giornalieri, furono interrotti dalla metà di ottobre per le particolari condizioni metereologiche invernali della pianura padana, limitando la tratta alla sola Trieste-Venezia. Contemporaneamente però da Trieste venne attivata la prevista linea n° 2, per Zara con scalo a Lussimpiccolo (in Dalmazia, allora italiana ora Croazia). L'anno successivo, dal mese di marzo ripresero i collegamenti per Torino

impiegando, dal 1928, anche un nuovo idrovolante, il trimotore Cant 22, capace di trasportare 12 passeggeri in comode e capienti poltrone (figura 8).

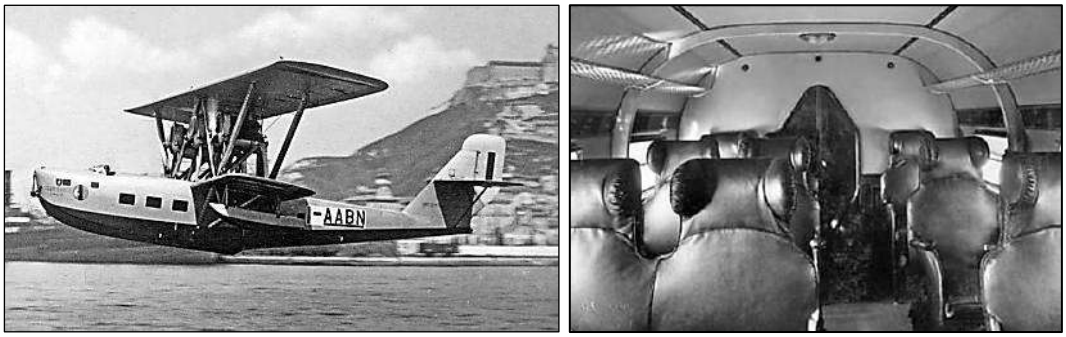


Figura 8. A sinistra un Cant 22 in decollo e a destra le comode poltrone dei passeggeri in cabina.

Gradualmente aumentò i collegamenti sia nell'area adriatica (con nuovi scali a Lussino, Brioni, Fiume, Ancona, Durazzo e Brindisi) sia nella pianura Padana arrivando fino a Genova e Marsiglia. La S.I.S.A. continuò ad operare, fino al 1934, sempre con regolarità, grazie all'ottima resa operativa fornita dai velivoli Cant 10 e Cant 22 che non subirono mai incidenti.

La ***S.A.N.A.*** *fu la seconda compagnia aerea a operare in Italia, nata nel 1925 per volontà di Rinaldo Piaggio il 7 aprile 1926 inaugurò la linea aerea n° 3, la Roma-Genova-Napoli, facendo decollare dall'idroscalo di Ostia, due idrovolanti Dornier J Wal il primo "I-DAER", con destinazione Napoli e Palermo, e il secondo "I-DAUR" con destinazione Genova. Gli idrovolanti Dornier J Wal, (figura 9) furono costruiti su licenza della CMASA (Marina di Pisa).*



Figura 9. Velivolo CMASA Dornier J Wal della SANA, costruito interamente in metallo, al cui interno potevano essere trasportati 10 passeggeri.

Era questo un idrovolante monoplano a scafo centrale con struttura e rivestimenti interamente metallici e due motori in tandem posti sopra la sezione centrale dell'ala che ebbe un grande successo di vendita in tutto il mondo, sia nella versione militare sia in quella civile, per le sue buone qualità di volo e di robustezza strutturale.

Negli anni a seguire la S.A.N.A., visto il deciso aumento dei passeggeri trasportati, oltre ad acquisire ulteriori Dornier Wall, in previsione dell'espansione delle linee verso le coste mediterranee della Spagna e dell'Africa (era previsto un collegamento in combinazione con la Imperial Airwais nella rotta per le Indie poi disatteso), ordinò in Germania due velivoli supergiganti Dornier X che potevano trasportare fino a 100 passeggeri. I costi di acquisizione e manutenzione di questi grandi velivoli (ognuno aveva ben 12 motori) erano però davvero ingenti e vista l'impossibilità di coprire le notevoli spese, la ditta rinunciò all'acquisto e i velivoli vennero poi presi in carico dalla Regia Aeronautica. In sostituzione la S.A.N.A. ordinò 6 Dornier Superwall, versione ingrandita del Wal con 4 motori capaci di trasportare 19 passeggeri. Con l'arrivo di questi velivoli, dal 28 ottobre, attivò le linee Roma-Napoli-Siracusa-Tripoli e Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona (figura 10).

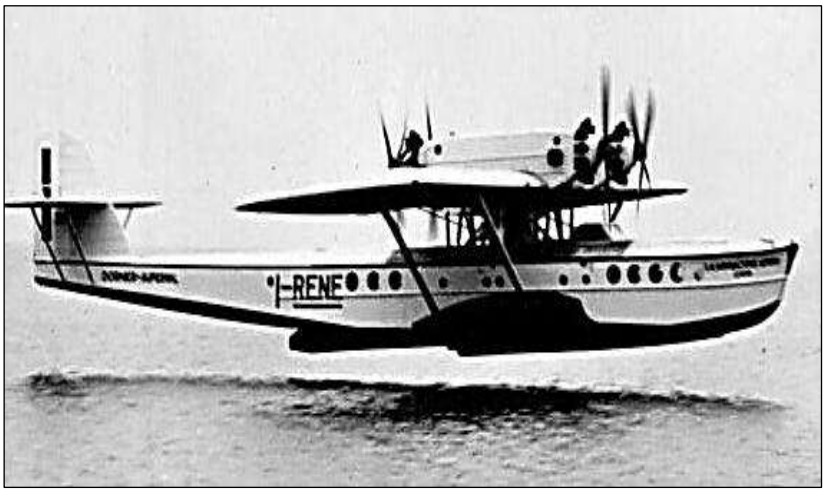


Figura 10. Dornier Superwal della SANA, con 4 motori Jupiter da 480cv, trasportava fino a 19 passaggeri.

Con i nuovi velivoli le linee si estesero fino a Siracusa, Malta, Tripoli e Bengasi e a ovest fino a Marsiglia, Barcellona e Gibilterra continuando regolarmente il suo servizio nel bacino del Mediterraneo Occidentale fino al 1934.

*La **A.E.I.,** nata nel 1923 si preparò per esercitare il primo collegamento aereo internazionale stabilendo accordi con le nazioni interessate per la realizzazione di tutte le strutture necessarie per lo scalo dei velivoli e il transito dei passeggeri. Il 1° agosto 1926 inaugurò i collegamenti con una cerimonia solenne, alla presenza di rappresentanti del governo italiano, greco e turco e di autorità militari e civili, con 3 velivoli Savoia Marchetti SM 55C, uno decollato da Brindisi per Atene, pilotato da un grande aviatore dell'epoca: il T Col Umberto Maddalena, uno decollato da Atene per Brindisi e uno da Costantinopoli per Atene. Gli idrovolanti SM 55C (figura 11) impiegati, capaci di trasportare fino a 10 passeggeri nei loro due scafi, nei loro voli di collegamento iniziali, presentarono numerosi inconvenienti tecnici, dovuti soprattutto alla bassa potenza dei motori installati.*



Figura 11. Savoia Marchetti SM55C della AEI, spinto da 2 motori LD da 400CV, poteva trasportare 10 passeggeri. A causa della scarsa potenza ed efficienza dei motori ebbe diversi problemi, risolti sostituendo i motori.

Il servizio, verso la fine dell'anno, fu così sospeso e ripreso solo nell'aprile dell'anno successivo, dopo aver acquistato anche 6 nuovi idrovolanti Dornier Wal, allestiti con cabine passeggeri di gran lusso, poltrone in pelle, rifiniture in legno pregiato, moquette sul pavimento e angolo bar con tavolinetti.

I collegamenti, anche grazie all'affidabilità dei nuovi velivoli, ripresero in

maniera regolare e negli anni successivi la A.E.I. continuò a esercitare i collegamenti per il Medioriente che, benché di prestigio e affascinanti per le destinazioni, non erano però altrettanto redditizi per il modesto numero di passeggeri trasportati. Nella rotta del Levante vennero inseriti anche ulteriori scali a Patrasso e Corfù ed estesi fino a Rodi, Castelrosso (isole del Dodecanneso italiano) e Beirut in Libano, continuando fino alla fine del 1934.

*La **Transadriatica**, fu fondata sul finire del 1925, ad Ancona, dal giovane imprenditore l'ing. Renato Morandi che nell'aprile del 1926 la trasferì al Lido di Venezia, a seguito dell'apertura del "Nicelli ", il primo aeroporto civile italiano. Tutte le altre compagnie aeree italiane, come abbiamo visto, per motivi di maggiore sicurezza operavano con velivoli idrovolanti, su rotte marine e/o lacustri, la Transadriatica fu l'unica a operare con aerei terrestri su linee interne. L'ing. Morandi, prima di avviare la compagnia, aveva studiato e lavorato presso la Junkers tedesca ed era convinto della modernità, sicurezza e potenzialità dei velivoli da loro prodotti. Acquistò i suoi aerei, gli Junkers F13, un moderno monoplano monomotore completamente metallico idoneo a trasportare 4 passeggeri (figura 12) e assunse anche personale tecnico della ditta tedesca. Questo per organizzare il relativo sevizio di manutenzione creando il laboratorio tecnico delle Officine della Transadriatica, a Venezia, che nel tempo acquisì alta professionalità, nelle revisioni di cellule metalliche e motori d'aeroplano.*



Figura 12. Junkers F13 della Transadriatica, di costruzione interamente metallica, poteva ospitare 4 passeggeri.

Il 18 agosto 1926 la Transadriatica, con i velivoli F13, inaugurò la linea aerea n° 5: la Venezia-Klagenfurth-Vienna, con voli trisettimanali svolti in reciprocità con la compagnia O.L.A.G. austriaca. L'anno successivo inaugurò la linea Venezia-Roma, con cadenza giornaliera, esercitata dal 1928 anche con i nuovi trimotori monoplani Junkers G24, in grado di trasportare 9 passeggeri oltre a tre membri d'equipaggio (figura 13).



Figura 13. Junkers G 24 della Transadriatica, spinto da 3 motori, portava 9 passeggeri in comode poltrone singole.

Nel 1928 in occasione dell'apertura del moderno aeroporto del Littorio, inaugurato, alla presenza del Capo del Governo Benito Mussolini e del capo di S.M. dell'Aeronautica Italo Balbo, la Transadriatica provvide subito a spostare i collegamenti per la capitale (fino ad allora effettuati sull'aeroporto di Roma Montecelio) e gli stessi uffici direttivi della società. Estese poi i collegamenti con ulteriori scali ad Ancona, Bari, Brindisi, Trento e Firenze e prolungò la rotta da Vienna fino a Monaco.

Purtroppo, il suo intraprendente presidente, il 29 ottobre 1930, per un incidente avvenuto sull'aeroporto del Littorio (fu colpito da un'elica in movimento) rimase ucciso. La società entrò in crisi e il 23 dicembre 1931 fu la prima, fra le compagnie civili, a essere acquisita dalla Società Aerea Mediterranea, di proprietà statale.

*Nel 1928 anche la Fiat si cimentò nella costituzione di una propria compagnia aerea l'**Avio Linee Italiane (A.L.I.)** che, dal 15 aprile 1928, inaugurò il collegamento Milano-Trento-Klagenfurt-Monaco con velivoli Fokker FV.II, in*

reciprocità con la OLAG austriaca e la Lufthansa tedesca. Il 28 ottobre attivò la linea Roma-Milano, impiegando sempre gli stessi velivoli F.VII o Romeo 10 (stesso velivolo costruito su licenza), fu una tratta molto ben frequentata e remunerativa per la compagnia, che aveva sede operativa a Milano, impostata su rigidi criteri aziendalistici, si imponeva come obiettivo la ricerca di rotte redditizie verso le capitali Europee (figura 14).

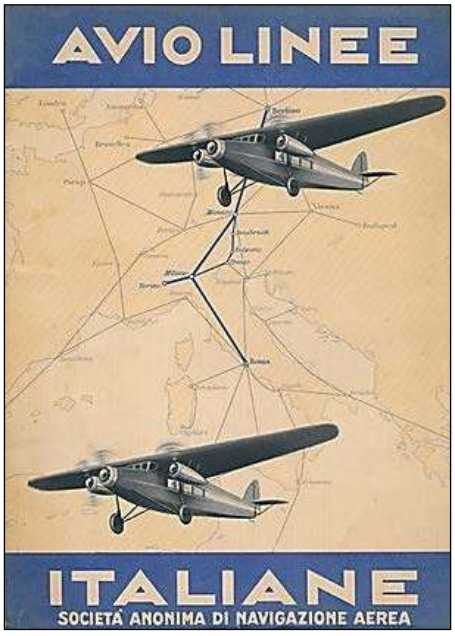


Figura 14.
Manifesto pubblicitario delle Avio Linee Italiane con indicate le linee esercitate. Sono riportati i due velivoli Fokker FV.II impiegati.

Nel 1931 inaugurò il collegamento Roma-Milano-Monaco-Berlino con un velivolo Fokker F.VII, in reciprocità con la Lufthansa e nel 1932 il collegamento diretto Milano-Zurigo mettendo in servizio il primo velivolo civile realizzato dall'Ing. Gabrielli: il Fiat G 2. Era questo un trimotore di costruzione moderna, interamente metallico, che oltre i due piloti poteva ospitare 6 passeggeri, venne costruito in un solo esemplare (volò intensamente fino al 1942 e fu poi venduto alla Varig brasiliana che lo impiegò fino al 1946) (figura 15). Successivamente l'A.L.I. estese gradualmente i collegamenti verso altre capitali dell'Europa centrale rimanendo attiva con nuovi velivoli di sua produzione (Fiat APR 2, G18

e G18V e un'eccezione di un Douglas DC2) fino allo scoppio della guerra.



Figura 15. Un aereo Fiat G.2, realizzato dall'ing. Gabrielli in un solo esemplare e impiegato dall'A.L.I. fino al 1942.

Compagnie aeree "statali ":

Società Aerea Mediterranea (SAM)

Italo Balbo, nominato Sottosegretario al Ministero dell'Aeronautica il 6 novembre 1926, nella sua visione politica dell'aviazione civile, non riteneva conveniente continuare a sovvenzionare compagnie aeree private. Impartì pertanto disposizioni per creare una nuova compagnia aerea con capitale statale, e dopo aver acquistato le azioni di una piccola compagnia aerea tedesca, l'Adria Aereo Lloyd, che gestiva le linee albanesi con 4 velivoli Junkers F13, il 26 marzo 1928 costituì la Società Aerea Mediterranea (SAM), con capitale interamente versato dal Ministero dell'Aeronautica. Quale presidente fu nominato il Col. Francesco De Pinedo che rimase in carica fino al 1929, quando si dimise per dissidi con Balbo e al suo posto fu nominato un altro grande aviatore il T.Col. E. Klinger. La nuova compagnia, oltre a gestire la Aereo Lloyd con le linee Tirana-Scutari, Tirana-Valona e Tirana-Koritza, il 21 aprile 1928 inaugurò con un Savoia Marchetti SM55P e un SM59 (pilotato quest'ultimo direttamente dal presidente De Pinedo) la linea Roma-Olbia-Cagliari che verrà poi esercitata con cadenza trisettimanale. Il 24 aprile inaugurò, con gli idrovolanti monomotori Savoia Marchetti SM 62, anche la linea Brindisi – Valona.

Nel 1930 attivò, con i velivoli SM55P (figura 16), tre rotte per la Tunisia: una

giornaliera Roma-Cagliari-Tunisi, una bisettimanale Roma-Tunisi e un'altra bisettimanale Roma-Palermo-Tunisi.



Figura 16. Idrovolante SM55P della SAM, aggiornamento della precedente versione civile, con 2 motori IF Asso da 500 CV per il trasporto di 10-12 passeggeri. Con i nuovi motori il velivolo diventò molto efficiente e prestante tanto da conquistare ben 16 record mondiali di velocità, carico e autonomia ed essere impiegato da Italo Balbo nelle due Crociere del Mediterraneo e nelle due dell'Atlantico.

Il 23 dicembre 1931 la S.A.M., acquisì la Transadriatica con tutte le sue linee e le strutture dell'aeroporto di Venezia (in particolare delle sue officine).
Dal 6 luglio inaugurò con frequenza trisettimanale il collegamento Roma-Brindisi e Brindisi-Valona-Tirana con i nuovi trimotori terrestri Savoia Marchetti SM 71 capaci di trasportare 8-10 passeggeri (figura 17).



Figura 17. Velivolo SM71 della SAM, trimotore di costruzione mista per il trasporto di 8 passeggeri.

Nel maggio del 1932 la S.A.M. inaugurò la nuova linea Roma-Venezia-Monaco-

Zurigo in reciprocità con la Swissair e dal 14 luglio la Roma-Salonicco in reciprocità con la E.E.E.S. greca. La Savoia Marchetti, nel periodo, fece volare il nuovo idrovolante SM 66, versione aggiornata del SM55P, più grande, con tre motori Fiat A24 da 750CV, capace di trasportare 14-22 passeggeri (figura 18).



Figura 18. Idrovolante SM66 della SAM, versione ingrandita e con 3 motori del SM55, poteva trasportare fino a 22 passeggeri.

L'aereo venne acquisito inizialmente in 4 esemplari dalla società S.A.M. e 2 dall'Aero Espresso Italiana per l'impiego nelle loro rotte mediterranee. Rimase poi a lungo in servizio con l'Ala Littoria fino ad arrivare ed essere impiegato come idrosoccorso nella Seconda Guerra mondiale. Nel 1934 ci furono grandi cambiamenti nell'ambito dell'aviazione civile italiana. La società S.A.M. infatti acquisì, per il termine delle concessioni, la S.A.N.A., la S.I.S.A. ed infine l'A.E.I., con tutti i loro aerei e servizi.

Nord Africa Aviazione (N.A.A.)

Con i fondi del Ministero delle Colonie in Libia fu costituita, nel 1931, la Nord Africa Aviazione (N.A.A.) utilizzando velivoli Caproni CA 101 (figura 19 per attivare la linea Tripoli-Sirte-Bengasi-Cirene-Derna-Tobruk, poi estesa fino a Sollum-Marsa Matruk-Alessandria (in Egitto) con cadenza bisettimanale e partenze da Tripoli coincidenti con l'arrivo degli idrovolanti della S.A.N.A.

provenienti da Roma.



Figura 19. Caproni CA 101C, versione da trasporto per 8 passeggeri del noto bombardiere coloniale.

Nei quattro anni d'attività, fino all'agosto del 1935, quando venne assorbita dall'Ala Littoria, la compagnia operò sempre con velivoli CA101 trasportando con la massima regolarità passeggeri e posta senza mai subire incidenti.

Ala Littoria.

Nel 1924, la compagnia S.A.M., che aveva acquisito quasi tutte le compagnie private italiane e aveva brillantemente operato in Italia e nel Mediterraneo, non forniva più nel nome "Mediterraneo" le aspettative di una grossa compagnia nazionale tesa a espandersi in attività mondiali.

Fu così che il 28 ottobre 1934 (giorno del XII anniversario della Marcia su Roma), la S.A.M. cambiò il nome in Ala Littoria S.A., di proprietà dello Stato, (figura 20), dove il nuovo nome sembra sia stato scelto direttamente da Mussolini, proprio per diffondere nel mondo il simbolo del suo governo. Il progetto di Italo Balbo, di avere un'unica compagnia aerea statale, era stato finalmente raggiunto, solo l'A.L.I. (di proprietà del gruppo Fiat) rimase esclusa da questo accorpamento.

Il 1934 è quindi l'anno in cui finisce il periodo pioneristico delle prime compagnie aeree private italiane e inizia il nuovo periodo più sicuro come la compagnia di bandiera "Ala Littoria" che in pochi anni, espandendo i suoi

collegamenti in Europa, Mediterraneo e Africa, diventa la 4° compagnia europea per traffico e passeggeri trasportati e che, con la sua derivata LATI, Linea Aere Transatlantica Italiana, nel 1939 inaugura anche regolari collegamenti aerei con Rio de Janeiro e Buenos Aires nell'America del Sud, il tutto svolto con dei nuovi velivoli (idrovolanti Cant CZ 506C, Macchi MC 94 e MC 100 e terrestri Breda BA 44, Caproni Ca308, Ca 133 e Ca 148 e Siai Marchetti SM 73, SM 74, SM 75 e SM 83) tutti progettati e costruiti dalle industrie aeronautiche italiane con un'unica eccezione di alcuni Junkers Ju52 impiegati solo su rotte alpine.

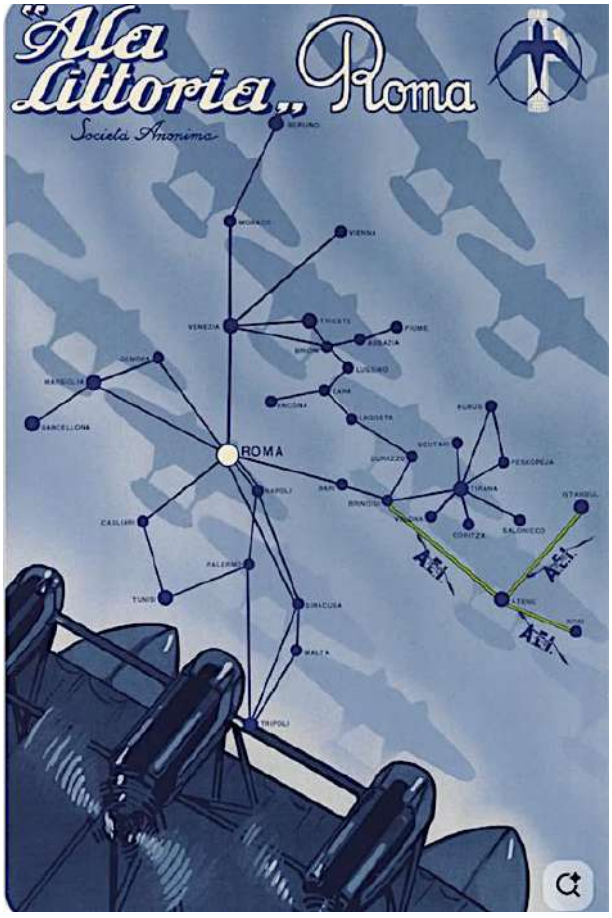


Figura 20. Manifesto pubblicitario dell'Ala Littoria del 1934 con indicate le rotte ereditate dalla SAM e dall'AEI.

L'ESCLUSIVA È NOSTRA, L'OPPORTUNITÀ È VOSTRA!

18 Ottobre ore 14

Grande Asta del periodo **Pionieri Aerofilia Italiana**
"Collezione Fiorenzo Longhi"

Richiedi il catalogo d'asta a **info@laserinvest.com**









LASER INVEST
CASA D'ASTE DAL 1983

SHOW-ROOM: Galleria Unione 5 • 20122 Milano • tel. +39.02.8412.0035
SEDE: Via Londra 14 • 46047 Porto Mantovano (MN) • tel. +39.0376.399.901
LASERINVEST.COM • info@laserinvest.com

100 ANNI DI AVIAZIONE COMMERCIALE ITALIANA NELLE MEDAGLIE

Riccardo Martina

In occasione della ricorrenza del centenario dell'istituzione delle prime compagnie di aviazione commerciale in Italia, mi è stato chiesto – in analogia con le celebrazioni per i cento anni dell'Aeronautica Militare festeggiati nel 2023 – di presentare una rassegna di medaglie commemorative o distintivi emessi in occasione degli eventi più significativi e alcune decorazioni istituite per premiare traguardi raggiunti o azioni meritevoli compiute. Non è stata una ricerca facile: le committenze militari furono per ovvi motivi molto più prodighe di quelle dedicate all'ambito commerciale. A seguito del formidabile sviluppo della tecnologia aeronautica avvenuto durante la Grande Guerra e consolidata la validità del mezzo aereo in termini di affidabilità, efficienza ed efficacia, nel 1923 il Governo italiano varò una serie di provvedimenti atti a favorire lo sviluppo aeronautico: in ambito militare costituendo una forza armata autonoma espressamente dedicata al dominio del cielo; in ambito civile sostenendo economicamente e finanziariamente i gruppi imprenditoriali a investire nell'aviazione commerciale. Dopo tre anni, il 1° aprile 1926, un Cant.10 della ***SISA*** *(Soc. Italiana Servizi Aerei) di Trieste inaugurò un collegamento aereo regolare lungo la tratta Trieste-Venezia-Pavia-Torino. Appena una settimana dopo, il 7 aprile, gli idrovolanti Dornier della* ***SANA*** *(Soc. Anonima Navigazione Aerea) di Genova decollarono alla volta di Palermo passando per Roma e Napoli (figura 1).*



Figura 1. Medaglietta commemorativa della SANA di Genova. Senza data, oro 18K e smalti, 28 mm. Collezione P. Monti. Al dritto, bandiera triangolare con scritta AEREA; al rovescio aereo in volo tra le nubi.

*Nello stesso mese, la compagnia **Transadriatica** aprì con i suoi Junker la strada del cielo da Venezia a Vienna (figura 2).*



Figura 2. Medaglia commemorativa della Transadriatica di Venezia. Opus: anonimo, 1931, argento 800, Ø 30 mm. Collezione P. Monti. Al dritto, logo della compagnia, al rovescio in alto aereo in volo su rilievi montuosi e in basso il Leone di S. Marco.

*Ad agosto 1926 fu la volta della società **Aeroespresso** (figura 3) a inaugurare un collegamento regolare verso oriente tramite velivoli Dornier lungo la linea Brindisi-Patrasso-Atene-Mitilene-Istanbul.*

Figura 3. Distintivo smaltato da giacca della compagnia Aeroespresso. Collezione P. Monti.



*Anche la FIAT – coniugando ricerca, sviluppo e interesse commerciale – sempre nel 1926 costituì una propria compagnia, la **ALI** (Avio Linee Italiane). Nota a margine, fu l'unica compagnia a superare il periodo bellico sopravvivendo fino al 1952 quando fu assorbita dalla LAI (figura 4).*

Figura 4. Medaglia della Società Aeronautica (SA) d'Italia, fondata dalla FIAT nel 1926 e specializzata nella produzione di velivoli e di motori per l'aviazione. Opus: anonimo. 1935, argento 800 smaltato, 32 mm. Collezione P. Monti. Al dritto, logo della Società e legenda, al rovescio aereo in picchiata con aerei sullo sfondo e bandiera al vento.



L'anno di svolta per l'aviazione civile fu il 1926, quando al Ministero dell'Aeronautica si insediò Italo Balbo che attuò una politica di potenziamento e di riorganizzazione finalizzata alla creazione di una grande compagnia statale. Il 21 aprile 1928 nacque la ***SAM*** *(Società Aerea Mediterranea) (figura 5) e furono inaugurati l'idroscalo di Milano e l'aeroporto del Littorio a Roma (figura 6) – l'odierno Roma Urbe– ove operava la CNA (Compagnia Nazionale Aeronautica), un'azienda attiva nel settore delle commesse aeronautiche ma soprattutto nella formazione e nel rilascio di brevetti di pilotaggio.*



Figura 5. Distintivi da giacca della SAM. Collezione P. Monti.



Figura 6. Medaglia commemorativa dell'inaugurazione dell'Aeroporto del Littorio a Roma. Opus: Perrone, Stabilimento S. Johnson (MI). 1928, bronzo, 30 mm. Collezione privata. Al dritto il motto dannunziano "Chi vola vince" e al rovescio le infrastrutture dell'aeroporto del Littorio.

Negli anni '30, l'Italia, ormai potenza mondiale aviatoria consacrata dai successi dei record individuali e dai trionfi dalle imprese delle crociere di massa, ospitava consessi e convegni internazionali. Nel 1932 a Venezia presso la sede della ***SAM***

*si tenne la XVIII sessione dell'**IATA** (International Air Traffic Association)[1], organizzazione fondata nel 1919 a L'Aia per promuovere la sicurezza e dotare di regole comuni e condivise il trasporto aereo (figura 7).*

.



Figura 7. Medaglia commemorativa della XVIII sessione IATA presso la SAM a Venezia. Opus: anonimo, 1932, argento 800, Ø 30 mm. Studio Faleristico s.a.s.
Al dritto il Leone di S. Marco, al rovescio l'epigrafe a ricordo dell'evento.

*Nel 1931 vide la luce la **NAA** (Nord Africa Aviazione) per assicurare i collegamenti con Tripoli, Bengasi e Tobruk (figura 8).*



Figura 8. Distintivi della Nord Africa Aviazione.
Lungo il bordo è leggibile il motto NON FLECTAR AUDACIA VINCIT.
Collezione P. Monti.

Il Giubileo straordinario indetto da papa Pio XI nel 1933 fornì l'opportunità di realizzare una nuova impresa aviatoria di rilevanza internazionale. Il 1° aprile una delegazione vaticana decollò da Roma alla volta della Terrasanta per consegnare un messaggio del Papa al Patriarca di Gerusalemme (figura 9). I comandi del Savoia-Marchetti S.71 furono affidati all'esperto pilota Leonida Schiona, noto per essere stato il primo aviatore a sorvolare oltre mille volte

[1] *Nel 1945 l'organizzazione assunse l'attuale denominazione di International Air Transport Association.*

la catena alpina.



Figura 9. Medaglia commemorativa della trasvolata Roma-Gerusalemme del 1933. Opus: Tamagnini, 1933, bronzo dorato, Ø 27 mm, 8,4 g. Ex Antium Numismatica. Al dritto logo dell'Ordine Gerosolimitano su ala di aquila, al rovescio paesaggio immaginario con i profili della basilica di S. Pietro a sinistra e il Golgota con le tre croci a destra.

L'apogeo della vetrina internazionale si raggiunse nel 1934 con l'Esposizione Aeronautica di Milano (figura 10). Da giugno a ottobre, al Palazzo dell'Arte, allestito e decorato per l'occasione dagli architetti e artisti più in voga all'epoca, quali Giuseppe Pagano ed Erberto Carboni, fu esposta la storia dell'aviazione italiana dalle origini ai giorni attuali. Accanto ai velivoli storici come lo Ansaldo SVA di D'Annunzio, usato per volare su Vienna, facevano bella mostra l'S.55 di Balbo reduce dalla Crociera Aerea del Decennale negli Stati Uniti unitamente agli ultimi ritrovati tecnologici dell'industria aeronautica italiana.



Figura 10. Medaglia commemorativa dell'Esposizione dell'Aeronautica Italiana a Milano. Opus: Monti, 1934, bronzo, Ø 50 mm, Johnson. Collezione privata. Al dritto, vittoria alata a braccia aperte assiste al sorvolo di aeroplani. Al rovescio, tra i simboli di Milano e del regime, epigrafe e testa virile su ala stilizzata.

Visto il successo commerciale, i collegamenti sia interni che esteri si moltiplicarono e diventarono regolari i trasporti passeggeri e i servizi postali.

Nel 1934 fu maturo il momento di istituire una compagnia di bandiera. La SAM, ove nel 1931 era già confluita la Transadriatica, incorporò le altre compagnie e il 28 ottobre 1934 mutò la propria ragione sociale in ***Ala Littoria*** *(figura 11), diventando di fatto la compagnia aerea di Stato.*



Figura 11. Medaglietta smaltata dell'Ala Littoria. Opus: anonimo, senza data, metallo bianco smaltato, Ø 32 mm. Studio Faleristico s.a.s. Al dritto, il logo della Compagnia, al rovescio, una legenda.

Nel corso dello stesso anno, il re Vittorio Emanuele III si trovava a Mogadiscio impegnato nella visita alle colonie in Africa Orientale in occasione del suo 65° compleanno. L'Ala Littoria approfittò per organizzare un volo speciale tra Roma e la capitale somala: il 10 novembre dall'aeroporto del Littorio decollò un S.71 pilotato da Francis Lombardi che, dopo aver fatto scalo a Tobruk e Massaua, atterrò a Mogadiscio proprio l'11 novembre, genetliaco del sovrano. Il volo di 6.200 km compiuto in poco più di 32 ore effettive e alla velocità media di 215 km/h aprì l'era dei collegamenti diretti tra l'Italia e l'Africa Orientale. Per commemorare l'evento fu commissionata una medaglia (figura 12), il cui esemplare in oro è conservato nel Fondo Balbo di Palazzo Aeronautica a Roma.



Figura 12. Medaglia commemorativa del volo Roma-Mogadiscio del 10-11 novembre 1934. Opus: Morbiducci, 1934, oro, Ø 40 mm. Fondo Balbo, Aeronautica Militare. Al dritto, ala stilizzata con stella, lupa capitolina su stemmi della Cirenaica, dell'Eritrea e della Somalia. Al rovescio, centauro armato di arco.

*Nel 1939 fu costituita la **LATI** (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) (figura 13) a cui furono affidati i collegamenti tra l'Italia e il Sud America. A causa del secondo conflitto mondiale, la compagnia, guidata da Bruno Mussolini, ebbe però vita breve. I voli furono sospesi nel 1941 per l'entrata in guerra contro USA e Brasile.*



Figura 13. Medaglia commemorativa della LATI. Opus: anonimo, Senza data, argento, Ø 32 mm, Collezione P. Monti. Al dritto, LATI su planisfero con meridiani, paralleli, Orsa Minore e Croce del Sud. Al rovescio, legenda.

*Il dopoguerra vide l'azzeramento – come in quasi tutti i settori – del panorama aviatorio militare e commerciale italiano ma, contestualmente, la sua rinascita. Nel 1946 fu fondata la **ALII** (Aerolinee Italiane Internazionali) che nel 1947 assume la denominazione di **Alitalia – Aerolinee Italiane Internazionali**. In parallelo operava la **LAI** (Linee Aeree Italiane), costola dell'americana TWA. Il 31 ottobre 1957 l'IRI, azionista di entrambe, decise per la fusione di Alitalia-ALII e LAI, dando vita a un'unica compagnia di bandiera nazionale (Figura 14).*



Figura 14. Medaglia commemorativa della Mostra del Traffico Aereo Civile tenutasi durante la XIX Fiera del Levante a Bari nel 1955. Argento 800, Ø 32 mm. Collezione privata.

Nel 1955 si tenne a Bari una mostra del traffico aereo civile (figura 14).

Negli anni '60 vengono anche adeguate e aggiornate le norme legislative per il conferimento delle medaglie e delle decorazioni legate alle anzianità di servizio e alle ricompense per premiare attività, studi o azioni che portino lustro e progresso all'aviazione italiana. In figura 15 riportiamo di seguito la medaglia al Merito Aeronautico, destinata al personale militare e civile che abbia svolto attività meritoria nel settore.



Figura 15. Medaglia Al Merito Aeronautico. 1966, argento, Ø mm. 40. Ex asta Inasta.

Nel 1967, per commemorare i primi venti anni dell'Alitalia fu emessa una medaglia ricordo (figura 16). Realizzata in argento e in bronzo, si presume che possa essere stato coniato anche qualche esemplare in oro riservato alle più alte cariche istituzionali e/o aziendali.



Figura 16. Medaglia commemorativa per i venti anni dell'Alitalia. Opus: Veroi, 1967. Argento 800, Ø 34,3 mm, 16,62 g. Collezione privata. Al dritto, aereo e legenda, al rovescio tra rami di quercia e alloro, logo di arco e freccia a forma di aquila.

Nel 1979 viene emessa una medaglia (figura 17) a ricordo dei quaranta anni del primo volo commerciale transcontinentale Italia-Brasile dell'allora LATI .



Figura 17. Medaglia commemorativa per i quaranta anni del primo volo Italia-Brasile della LATI. Opus: Zanelli, 1979. Bronzo, Ø 60 mm, Collezione P. Monti. Al dritto, loghi sovrapposti delle compagnie e al rovescio profili stilizzati sovrapposti degli aerei SM.83 e DC-10.

Gli ultimi decenni, con le note vicissitudini di alti e bassi che hanno visto coinvolta la nostra compagnia di bandiera, tra timori di fallimenti e partenariati stranieri per recuperare gli antichi fasti, non hanno visto una produzione medaglistica italiana di rilievo nell'ambito dell'aviazione commerciale, da sempre più avara rispetto alla sorella maggiore "militare". Ci auguriamo che nuove e stimolanti sfide con nuovi traguardi e nuovi obiettivi attendano nel futuro uomini e mezzi aerei dell'aviazione commerciale italiana, tali da essere immortalati negli affascinanti, artistici e preziosi tondelli di metallo.

Si ringrazia sentitamente l'amico collezionista Paolo Monti per la sua entusiastica disponibilità e i preziosi spunti forniti.

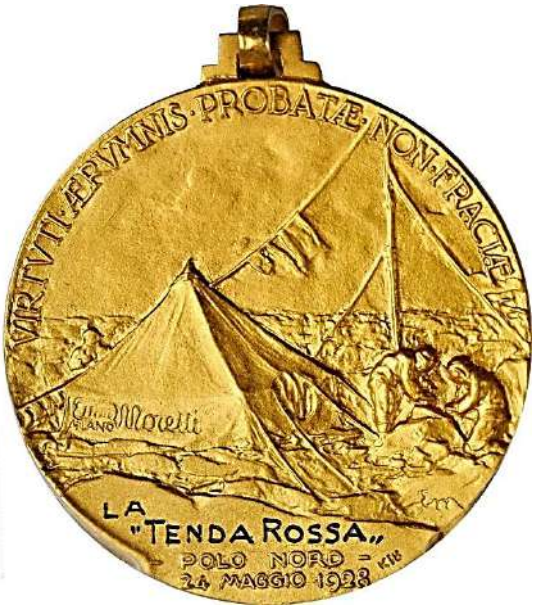
SITOGRAFIA E BIBLIOGRAFIA

https://it.wikipedia.org/wiki/Pagina_principale.

MANNONE G., 2025, *Piccola storia dell'aviazione civile italiana – Le Ali del Littorio*, Missaglia (LC).

MARTINA R., 2025, *Medaglie con le ali*, Roseto degli Abruzzi (TE).





La Sezione Numismatica dell'AFI "A. Diena" offre:
-valutazioni gratuite delle collezioni;
- il Servizio Novità;
-scambi vantaggiosi tra i soci;
-incontri periodici la domenica; (8.30-12.00) presso la Sede AFI in Lungotevere Thaon di Revel 3 Roma.

Cell. 333 800 1623

L'AEROPORTO DEL LITTORIO NELLA STORIA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

Fabrizio Fava

Per raccontare la storia dell'aeroporto del Littorio, oggi dell'Urbe (figura 1), bisogna raccontare le vicende di alcuni uomini estremamente legati al mondo dell'aviazione che fecero delle cose straordinarie in un momento estremamente difficile quale fu quello che seguì alla fine della prima Guerra Mondiale.



Figura 1. L'ingresso dello Aeroporto del Littorio, oggi dell'Urbe, sulla via Salaria.

La smobilitazione colpì pesantemente il settore aeronautico: vennero trattenuti in servizio solo un numero esiguo di piloti. Tutti gli altri, insieme ai motoristi, meccanici e specialisti si trovarono senza lavoro e senza alcuna prospettiva dato che non esistevano attività aeronautiche civili in grado di impiegarli. Fu in questo clima pieno di incertezze che un gruppo di reduci della 1° Guerra Mondiale, fra cui il conte Giovanni Bonmartini e il pilota pluridecorato Luigi Garrone, costituirono a Roma nell'agosto del 1920 una Cooperativa Nazionale Aeronautica (CNA) con lo scopo di raccogliere in un'unica struttura piloti, specialisti, tecnici per continuare a volare: la CNA creò sette aerocentri a

Mirafiori-Taliedo-Bologna-Padova e altri centri minori, mettendo su una bella flotta di aerei, tutti residuati bellici, e ciò già costituì un primo tentativo di creare una rete aerea civile nazionale. Ma questa iniziativa non ebbe alcun tipo di sostegno da parte delle istituzioni. Bonmartini e Garrone decisero di trovare altrove le risorse. E in occasione della visita in Italia di una delegazione commerciale russa, Bonmartini propose ai russi la creazione di una compagnia aerea civile che collegasse i due paesi. L'idea piacque e venne così stilato un protocollo d'intesa che prevedeva di effettuare il servizio aereo sulla tratta Roma-Zara-Belgrado-Bucarest-Odessa-Mosca e una fornitura all'aviazione russa di due biplani Atlantico-Rosatelli-Fiat (ARF). Il 21 ottobre 1921 i due biplani decollarono da Campoformido alla volta di Mosca ma a causa di un sabotaggio gli aerei precipitarono nei pressi di Tolmino e Garrone morì. Le conseguenze del disastro aereo furono fatali per la CNA ma Bonmartini decise di andare avanti lo stesso e trasformò la Cooperativa in una società per azioni il 31 luglio 1922, la ricapitalizzò e cambiò il nome in Compagnia Nazionale Aeronautica, chiuse tutti gli aerocentri e spostò materiali e personale all'aeroporto di Centocelle. La sistemazione di Centocelle durò poco. Nel 1923 vi fu il trasferimento di flotta e maestranze a Montecelio. Il periodo è quello della nascita della Regia Aeronautica e la CNA fu incaricata di fornire lezioni di volo agli ufficiali piloti richiamati in servizio prima di essere assegnati alle nuove squadriglie che la Regia Aeronautica andava costituendo. Lavoro questo che la CNA espletò con rigore e scrupolo e nel periodo dal 1924 al 1928 rilasciò 355 brevetti di volo. Tutto per un po' andò bene ma nel marzo 1924 la CNA fu costretta nuovamente a trasferirsi e finì al campo di aviazione di Cerveteri a 30 km a nord di Roma, dove però era tutto d'allestire. Ed è qui che il conte Bonmartini cominciò a pensare di dotarsi di un campo di volo proprio dove collocare scuole e officine. E con l'aiuto del principe Massimiliano Lancellotti cominciò a ispezionare aree a nord di Roma, nel 1925 iniziarono trattative per l'acquisto di un'area di 40 ettari lungo la vallata del Tevere sulla Flaminia, la "Tenuta Grottarossa". Questa iniziativa,

gradita al Ministero dell'Aeronautica, abortì nell'agosto 1926. L'interesse si spostò sull'altra riva del Tevere in un'area tre volte maggiore (Tenuta Torricella e Tenuta Serpentara) delimitata dalla Salaria e dalla linea ferroviaria Roma-Orte-Pescara. I proprietari rifiutarono le proposte economiche offerte loro e la situazione si sboccò con l'aiuto di Italo Balbo, nominato sottosegretario dell'Aeronautica il 6 novembre 1926 che appoggiò l'iniziativa. Balbo fece concedere alla CNA prestiti da un ente statale a un tasso bassissimo e stipulò con la CNA una Convenzione grazie alla quale la CNA otteneva dallo Stato un sussidio una tantum di 2 milioni di Lire, quale contributo diretto alle spese dell'opera e, cosa importantissima, un contratto quinquennale per i corsi di pilotaggio aereo per allievi piloti dell'Aeronautica come aiuto indiretto. Con la legge 10 aprile 1927 n.555 si giunse all'esproprio, a favore della CNA, delle aree prescelte e nel giugno 1927 la CNA ne entrò in possesso. Il Capo del Governo con lettera 5 agosto 1927 ordinò che il nuovo aeroporto si intitolasse "del Littorio". Tempi previsti per la realizzazione dell'opera: dieci mesi. Nel luglio del 1927 l'appalto fu aggiudicato dall'impresa Società Unione Industriale (SUI) del commendatore Alessandro Parisi che riuscì a ultimare l'opera in nove mesi. Spesa iniziale 10 milioni di Lire ma alla fine il costo si aggirò attorno ai 18 milioni. Fu un lavoro enorme: il campo d'atterraggio venne spianato a mano, rullato e provvisto di opere di drenaggio per il rapido deflusso delle acque piovane ma nulla si potette fare contro i periodici straripamenti del Tevere. Il Tevere presentava in corrispondenza del campo un rettilineo della lunghezza di 1000 metri, ottimo per l'atterraggio e il decollo degli idrovolanti. Per quest'ultimi venne installata una gru elettrica con un braccio di 16 metri e 10 tonnellate di portata. Una volta issati gli idrovolanti venivano posizionati su carrelli che via binari raggiungevano gli hangar. L'aeroporto aveva una rete stradale interna per collegare i vari edifici con i 5 ingressi posti sulla Salaria. La Regia Aeronautica pensò a sistemare l'impianto di illuminazione per i voli notturni e la stazione radio-telegrafica. L'aeroporto aveva un hangar principale "La casa delle ali"

(figura 2), una grossa struttura con annesse officine, magazzini, gli uffici della CNA costruita in cemento armato su due piani: il piano inferiore destinato al ricovero degli apparecchi della CNA, costituito da navate comunicanti fra loro mentre il piano superiore era destinato al ricovero degli aerei in transito.



Figura 2. Veduta aerea del Littorio con la Casa delle Ali, la Regia Dogana, l'Albergo e la "Casa dei piloti".

Si scendeva sulla pista tramite uno scivolo e sotto c'erano i binari che raggiungevano la sponda del Tevere ove c'era l'imponente gru. Gli aerei venivano issati e ricoverati al primo piano per mezzo di cavi e motori elettrici. Sul lato destro della struttura c'era una torretta per l'osservazione e segnalazioni che raggiungeva i 18 metri d'altezza, antesignana delle moderne torri di controllo! All'interno dell'hangar c'era un avveniristico impianto di rifornimento carburante per gli aerei con più colonnine per l'erogazione che attingevano ad un serbatoio della capacità di 200.000 litri. Progettista dell'infrastruttura l'ing. Felice Trojani che parteciperà alle vicende dei dirigibili Norge e Italia, e progettista dell'hangar di Kingsbay (Ny-Alesund) alle isole Svalbarg come pure della torre d'attracco. A lato della Casa delle ali c'era la palazzina per gli uffici della Regia Dogana, il Comando Aeroporto, uffici di Polizia, uffici delle linee aeree e dell'Aero Club d'Italia. La "Casa dei Piloti" (figura 3) era una sorta di caserma dove alloggiavano gli allievi piloti dell'aeronautica così come previsto dalla Convenzione, opera dell'architetto Ghino Venturi: nei suoi 5 piani trovavano posto aule di studio, alloggi, mense, cucine, il Comando Scuola, il

servizio sanitario, magazzini e persino una sala di scherma.



Figura 3. La "Casa dei piloti".

Casa dei piloti fino al 1933, fino a quando il contratto per l'addestramento dei piloti militari con la CNA non venne più rinnovato e l'edificio divenne sede della Direzione dell'Ala Littoria. Accanto alla Casa dei Piloti c'era l'Albergo diurno e notturno con servizi di ristorazione, sala da thè e bar, comprendeva l'ufficio postale, telegrafico, telefonico, turistico, servizi bancari e servizio bagagli (figura 4). La struttura era dedicata ai passeggeri ma era a disposizione di tutti.



Figura 4. Veduta dell'Albergo dell'Aeroporto che offriva molteplici servizi.

Appendice salottiera di un mondo di viaggiatori ma anche di sport perché nella struttura aeroportuale era stato allestito un grande impianto polisportivo che occupava un'area di 26000 mq. con campo di calcio, pista d'atletica, campi da tennis, per la pallacanestro, una palestra coperta. In un secondo tempo, agli inizi del 1931, fu costruita una pista per gare automobilistiche e motociclistiche dotata

di curva parabolica. E così Roma ebbe il suo aeroporto come Parigi, Londra, Berlino e la sua storia entrò a far parte della storia dell'aviazione civile italiana. Il 21 aprile 1928 avvenne l'inaugurazione (figura 5). Fu un grande successo del regime: il Littorio fu una prova tangibile dei risultati della rivoluzione fascista, che voleva un'Italia nuova, giovane, potente.

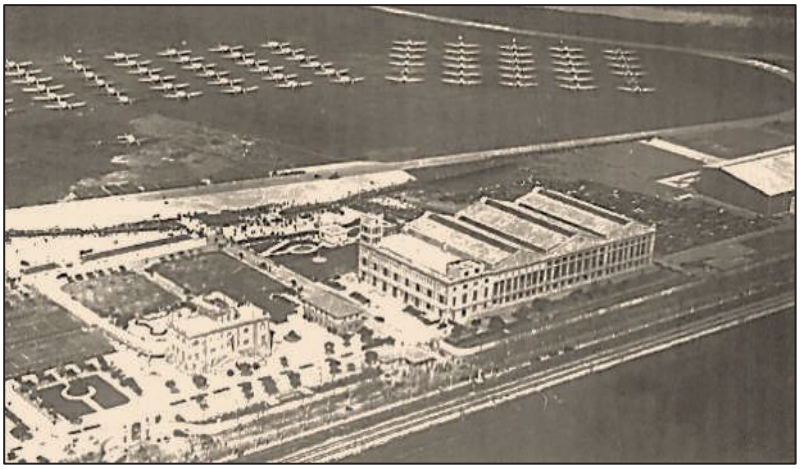


Figura 5. La vista aerea del Littorio il giorno dell'inaugurazione, il 21 aprile 1928.

Colpo d'occhio incredibile: tutta la flotta CNA allineata accanto agli aerei delle industrie aeronautiche nazionali: la Breda col nuovo trimotore A.14, la Caproni con il Ca.73 che era il primo velivolo in Italia realizzato con struttura interamente metallica, un apparecchio RO.1 giunto da Napoli e poi gli aerei delle compagnie: un Fokker trimotore dell'A.L.I. e uno Junkers monomotore della Transadriatica.

Sul Tevere erano ormeggiati 2 idrovolanti un Cant 22 trimotore dei Cantieri Triestini e un S.59 protagonista, di lì a poco, della Crociera del Mediterraneo Occidentale compiuta dal 26 maggio al 2 giugno da ben 51 aerei S.59. E in bella mostra c'era l'aereo SM.55 Santa Maria II di De Pinedo reduce dalla Crociera delle due Americhe. Ma il grande trasvolatore non c'era: era impegnato nell'inaugurazione della nuova linea della Società Aerea Mediterranea (S.A.M.), prima compagnia aerea italiana di proprietà statale, costituita appena il mese

prima per la rotta Ostia-Olbia-Cagliari. De Pinedo, presidente della S.A.M., su un S.59, faceva da scorta al SM.55 pilotato dal Comandante Rigoberto Salminci che portava a bordo 5 passeggeri (figura 6).



Figura 6. Lettera del 21.4. 1928 della SAM, viaggiata con il primo volo Ostia-Cagliari.

Subito dopo venne spostata sul Littorio la linea Venezia-Roma della linea aerea Transadriatica. A sua volta l'Avio Linee Italiane (A.L.I.) inaugurò il volo diretto Milano-Roma il 29 ottobre 1928 (figura 7).



Figura 7. Lettera inviata a Alberto Diena in occasione del 1° volo Milano-Roma del 29.10.1928 con aereo Fokker F.VIIb/3m.

La CNA aprì presso la Galleria Colonna un'agenzia di viaggi e turismo aereo per i servizi delle linee aeree, al fine di prenotare o avere informazioni per utilizzare il mezzo aereo. Nei primi otto mesi il volume di traffico aereo fu ancora modesto ma la CNA cominciò ad organizzare i primi grandi eventi: il 27 maggio 1929 allestì la 1° Mostra Nazionale dell'Aeromobile da Turismo, la prima del genere con possibilità di effettuare anche voli di prova. La mostra si chiuse il 9 giugno

1929 e vide la partecipazione di 51 espositori fra cui 7 case costruttrici di aeromobili e 3 case costruttrici di motori. La 2° edizione nel 1930 ebbe uguale successo ma meno pubblico perché troppo vicina alla 1° Giornata dell'Ala. Nel mese di luglio 1929 arrivò a Roma l'aereo Pathfinder (figura 8).



Figura 8. Busta ricordo per l'arrivo a Roma del "Pathfinder" spedita poi a Venezia col volo di linea Transadriatica.

Era la prima volta che un aereo partito dagli Stati Uniti atterrava a Roma. I piloti Roger Williams e Lewis Yancey decollati da Old Orchard nel Maine dopo 34 ore e percorsi 5400 km sull'Atlantico e dopo una sosta tecnica in Spagna, il giorno 11 luglio 1929, atterrarono a Roma. La propaganda del Regime esaltò oltremodo la cosa sfruttando il fatto che Williams aveva origini italiane e che l'aereo era un Bellanca progettato dall'ing. Giuseppe Bellanca nato a Sciacca ed emigrato nel 1911 negli Stati Uniti. In onore dei piloti americani Balbo organizzò per la domenica 14 luglio 1929 una manifestazione aerea con i piloti del 1° Stormo di Campoformido, al comando del T.Col Rino Corso Fougier con velivoli CR.20 presi in prestito dal 7° Gruppo Autonomo di Ciampino (a Campoformido volavano sui CR1). Il 6 Ottobre del 1929 la CNA organizzò il Circuito Aereo del Lazio manifestazione questa che nel 1930 diventò, per volere di Balbo, Giro Aereo d'Italia al fine di promuovere l'aviazione turistica, con il patrocinio dei giornali: Il Popolo d'Italia e La Gazzetta dello Sport. Nonostante la difficoltà del percorso ben 3500 km al traguardo arrivarono il 75% dei partenti e vinse il Col. Paride Sacchi su Breda 15S. L'edizione dell'anno successivo ebbe uno starter d'eccezione: Benito Mussolini che alle 5 di mattina di venerdì 17 luglio 1931

all'aeroporto del Littorio dette il via ai 37 apparecchi da turismo iscritti alla gara, suddivisa in sei tappe per un totale di 6294 km. La gara fu vinta dal Cap. Ambrogio Colombo su Breda Ba.33 responsabile della Scuola di Alta Acrobazia presso l'aeroporto di Bresso. Il 18 maggio 1930 venne realizzato il grande raduno aviatorio a Firenze organizzato sempre dalla CNA, cui seguiranno altre giornate aviatorie ad Arezzo Tarquinia Viterbo Terni con la collaborazione dei locali aerocentri. Poi l'8 giugno 1930 venne realizzata la 1° Giornata dell'Ala, spettacolare esibizione aerea, con 300 aerei coinvolti che dettero spettacolo per oltre tre ore con esibizioni collettive ed individuali (figura 9).





Figura 9. In alto la Cartolina ricordo della 1° Giornata dell'Ala che reca sul chiudilettera il timbro rettangolare "II Mostra Nazionale dell'Aeronautica da Turismo" tenutasi al Littorio il mese prima.

Qui a sinistra il Manifesto di Morbiducci per la 1° Giornata dell'Ala, promossa dalla CNA con l'esibizione aerea di 300 aerei che dettero spettacolo per oltre tre ore con esibizioni collettive e individuali.

Dal 2 dicembre 1930 venne data possibilità anche ai privati di iscriversi a corsi di volo per conseguire il brevetto di volo (Foto 10).





Figura 10.
Il libretto di volo previsto dalla CNA per i privati aviatori, una volta conseguito il brevetto di volo.

Nella mente dei fondatori del Littorio ci fu, fin dall'inizio, l'idea di far diventare l'aeroporto un centro di molteplici attività, oltre che aeronautiche e di turismo aereo, anche di tipo sportivo. A tre anni dall'inaugurazione del Littorio, la società anonima Puricelli Strade e Cave, la stessa che aveva già realizzato l'Autodromo di Monza, costruì in poco più di quattro mesi di intenso lavoro con maestranze reclutate a Ferrara dal commissario per l'emigrazione interna, la pista automobilistica del Littorio. Pista perimetrale al campo di volo in cemento armato che si sviluppava per 4400 metri, larga 12 metri confluiva in una spianata di 110 metri davanti ai box posti di fronte alle tribune con 5 curve e 3 rettilinei e una curva sopraelevata lunga 150 metri e alta 7. L'Automobil Club prese in gestione la pista che venne inaugurata il 31.05.1931 con il Gran Premio Motociclistico: la gara principale, quella delle 500, fu vinta da Terzo Bandini su una moto inglese Rudge. Il 7 giugno 1931 il Gran Premio Automobilistico di Roma, fu vinto da Ernesto Maserati pilota e costruttore su Tipo V4 16 cilindri. L'8 giugno 1931 si tenne la Corsa Automobilistica dei Giornalisti, che in

precedenza si svolgeva alle Tre Fontane. La CNA mise in programma manifestazioni combinate aereo-auto e aereo-moto. Nella gara aereo-auto Vittorio Suster con un Caproni Ca.100, sconfisse Tazio Nuvolari su Alfa Romeo 8 cilindri 2300 per soli due secondi (figura 11).





Figura 11. A sinistra una foto scattata al traguardo della gara auto-aereo, Vittorio Suster con il Caproni Ca.100 battè Tazio Nuvolari su Alfa Romeo 8 cilindri 2300.
A destra il francobollo del 1992 per i cento anni dalla nascita di Nuvolari.

Poi gara aereo-moto, dove Piero Taruffi campione motociclistico su Norton 500 vinse contro il Fiat AS1 pilotato da Furio Niclot Doglio ingegnere e collaudatore della CNA.

L'8 dicembre 1931 davanti a 30000 spettatori grande spettacolo: un incontro aero calcistico fra un apparecchio rappresentante la squadra della Lazio e con a bordo il giocatore Augusto Mattei II e un apparecchio rappresentante la squadra della Roma con a bordo il giocatore Mario De Micheli. La gara di velocità se la aggiudicò la Lazio per 2 punti a zero.

Altro grande evento della manifestazione fu il volo acrobatico di Mario de Bernardi che, con il suo Caproni CA.113 monomotore biplano biposto specifico per acrobazie, mandò il pubblico in visibilio (figura 12). L'aereo conquisterà nel 1934 il record d'altezza con Renato Donati, 14433 m e con Carina Massone Negroni nel 1935 il record d'altezza femminile di 12043 m.

Il successo della 1° Giornata dell'Ala – manifestazione a cadenza biennale – fa sì



Figura 12. A destra un manifesto per il volo acrobatico di Mario de Bernardi a bordo dell'aereo Caproni Ca, 113; a destra un timbro che ricorda nel 1993 Mario De Bernardi.

che già a gennaio del 1932 iniziarono i preparativi. Per le acrobazie furono scelti i piloti del X Gruppo del 4° Stormo allora di stanza a Gorizia. L'evento si tenne il 27 maggio alle ore 16.00 e vi parteciparono 400 velivoli. L'anno 1932 fu un anno di primati per la CNA: l'attività industriale portò allo sviluppo di motori alcuni dei quali si aggiudicarono ben quattro record d'altezza due nel 1932 e due nel 1933. Il 10 dicembre 1932 il record d'altezza fu ottenuto da un aereo da turismo di 1° categoria Fiat AS , motore CNA 7, pilotato da Renato Donati, che raggiunse i 9283 m (figura 13).



Figura 13. Aereo Fiat AS1 pilotato da Renato Donati che raggiunse nel 1932 l'altezza record di 9283 m.

Il 28 dicembre 1932 Furio Niclot Doglio decollato da Ostia con un Fiat AS 1 versione idrovolante da turismo di 1° categoria raggiunse 7362 metri sempre con

motore CNA. Record questo che nel 1933 migliorò due volte. Ma nel 1933 ebbe fine l'attività di scuola di pilotaggio della CNA. Balbo decise – poco prima di lasciare l'Aeronautica – di non rinnovare i contratti con le scuole di volo civile, oltre alla CNA, anche alla Breda e alla SAI, perché l'Accademia Aeronautica era ormai in grado di provvedere alla formazione dei piloti militari. Subito dopo l'aeroporto passò al Demanio pur restando sempre aeroporto civile. La CNA continuò ancora per un po' la sua attività industriale (in quel periodo produceva su licenza i Breda BA.25 aereo biplano monomotore d'addestramento) poi venne assorbita dal Gruppo Caproni e lì al Littorio furono prodotti i Caproni 100 (circa 150 esemplari) fra giugno '35 e giugno '37 successivamente usciranno dalle officine del Littorio 85 esemplari del SAIMAN 202 monomotore da turismo ad ala bassa. Con la guerra i 600 operai passarono al nuovo proprietario il conte Ettore Manzolini della Società Romana Costruzioni Meccaniche che fabbricava armi e bombe. Il 28 ottobre 1934 nacque l'Ala Littoria S.A. e nel 1935 il Littorio divenne "Aerocentro di Roma" che subentrò alla CNA e incentrò la sua attività su voli di propaganda, sul turismo aereo e gare aeree sportive. Voli di propaganda tipo battesimo dell'aria: le tariffe al tempo erano 40 lire per volare sul campo; 75 lire per volare su Roma; per i viaggi 250 lire per ogni ora di volo. Turismo aereo: famosi gli avioraduni del Littorio tenutesi nell'estate del '35 eppoi nel '37-'38 e '39. Era una gara turistica: gli aerei da turismo facevano tappa presso varie città italiane. Erano gare di regolarità: l'edizione del '35 fu vinta da Furio Niclot Doglio ma la manifestazione fu anche una passarella per mostrare nuovi aerei come nell'edizione del '39 dove venne presentato il SAI 7 Ambrosini (figura 14) dell'ingegnere Stefanutti. Aereo da turismo veloce che entrò nella storia dei primati di velocità il 29 agosto 1939 con Giorgio Parodi che completò il percorso di 100 km alla velocità media di 392,584 km/h.

Con la guerra di Etiopia e poi di Spagna il Littorio divenne aeroporto armato di 2° classe. Il 1° gennaio 1938 cessò di essere aeroporto armato e venne intitolato al Comandante Cesare Carra, pilota civile caduto in servizio il 27 settembre 1936



Figura 14. Aereo SAI 7, (nato come aereo da competizione e turismo alla fine degli anni '30 e successivamente evoluto in addestratore) è uno storico monoplano leggero ad ala bassa progettato dall'ingegner Sergio Stefanutti e prodotto dall'azienda italiana SAI Ambrosini di Passignano sul Trasimeno.

nella baia di Bengasi a seguito di un incidente con il suo Cant. Z.506 dell'Ala Littoria. Il progresso dell'aviazione e il suo rapido sviluppo commerciale richiedeva continui ammodernamenti delle strutture aeroportuali. Il traffico aereo che faceva capo al Littorio e all'idroscalo di Ostia era decisamente aumentato: nel 1936 l'Ala Littoria aveva ormai 42 linee regolari copriva bene le tratte nazionali ed europee e i collegamenti con le colonie con la famosa linea dell'Impero. Le attrezzature aeroportuali del Littorio cominciavano ad essere insufficienti. L'Idroscalo di Ostia, dal canto suo, aveva un grave difetto di base e cioè quello di offrire un'unica direzione per il decollo e un'unica direzione per l'ammarraggio. Un po' come era successo a Milano che, per l'aumentato traffico aereo fu deciso il trasferimento dell'aeroporto da Taliedo a Linate, che poi venne inaugurato il 21 ottobre 1937, anche a Roma si pensò di costruire un nuovo aeroporto in zona "Magliana" in un'ampia area che costeggiava il Tevere. Il progetto però non ebbe seguito.

Nel 1939 con la Linea Aerea Transatlantica Italiana (L.A.T.I.), che però aveva la sua base operativa e direzionale a Guidonia, si arrivava in Sud America. Il servizio di linea, inaugurato il 22 dicembre 1939 prevedeva due tratte: una europea che in due giorni portava all'Isola del Sale via Lisbona e l'altra atlantica che in nove ore portava dall'Isola del Sale a Recife, 3086 km di traversata e da lì sei ore dopo a Rio de Janeiro altri 2249 km. Anche con l'avvicinarsi della guerra

l'attività di volo al Littorio proseguì senza soste, e l'aeroporto vide nuovi frequentatori come gli addetti militari delle ambasciate. All'inizio del 1940 la flotta dell'aviazione civile era costituita da 132 aeromobili che, all'atto dell'entrata in guerra furono militarizzati e passarono quasi integralmente alle dipendenze del Comando Servizi Aerei Speciali per costituire il "nucleo comunicazioni" e il "gruppo trasporti" che opereranno anche sull'aeroporto del Littorio. Il primo bombardamento di Roma del 19 luglio 1943 distrusse l'aeroporto e le vittime in quell'area furono più di 200. Con la caduta del fascismo, il 25 luglio 1943, l'aeroporto cambiò il nome in Aeroporto dell'Urbe. Si riuscì a rimettere in sesto la pista e dopo l'8 settembre l'aeroporto venne usato dai tedeschi ma nel periodo della loro occupazione subì altri bombardamenti. Con l'arrivo degli alleati a Roma questi preferirono utilizzare l'aeroporto di Centocelle e quello di Ciampino: gli inglesi si insediarono a Ciampino Sud e gli americani a Ciampino Nord e lasciarono l'aeroporto dell'Urbe a disposizione della Luogotenenza del Regno e al governo in carica che comunque preferì appoggiarsi a Ciampino, tant'è che Umberto II quando partì per andare in esilio il 13 giugno 1946 partì da Ciampino. Viceversa, il padre, Vittorio Emanuele III dopo aver abdicato il 9 maggio 1946, andò in esilio in Egitto in nave partendo da Napoli. Le clausole dell'armistizio prevedevano severe limitazioni nell'utilizzo degli aerei. Di conseguenza, la ripresa dell'aviazione civile fu molto lenta anche perché mancava un po' tutto e si realizzò grazie agli aiuti internazionali. I primi voli di linea civile italiani del dopoguerra della Linea Aerea Italiana (L.A.I.), decollarono dall'aeroporto dell'Urbe per Milano il 14 aprile 1947 e viceversa da Milano il 16 aprile (figura 15) con un DC.3 recuperato da materiali di guerra e riconvertito all'uso civile. Effimera fu la rinascita dell'Urbe, subito dopo tutto il traffico commerciale si sposterà definitivamente a Ciampino e l'aeroporto diventerà sede di aeroclub, scuole di volo a motore e a vela, e base di elicotteri ma è lì che nacque la avventura aerospaziale italiana perché il Prof. Ing. Luigi Broglio vi sviluppò il progetto San Marco (figura 16), un progetto di



Figura 15. A sinistra una busta per il volo inaugurale Milano-Roma del 16 aprile 1947; sotto una foto di un DC.3 della L.A.I usato per quel volo.



cooperazione tra Italia e USA che portò alla messa in orbita del primo satellite italiano, il San Marco 1 che fu anche il primo satellite al mondo lanciato, in autonomia, da un Paese diverso da USA e URSS. L'aeroporto dell'Urbe fu anche sede di uno storico concerto del gruppo irlandese U2, il 18 settembre 1997, che si esibì davanti a più di 50000 spettatori.

Figura 16. Francobollo italiano emesso nel 2014 in occasione dei 50 anni dal lancio del primo satellite italiano nell'ambito del progetto S. Marco.



IL TEATRO DEL CIELO: ACROBAZIA, POTENZA E CONSENSO NELLE GIORNATE DELL'ALA DEL 1930 E 1932

Marco Di Cocco Alivernini

Le "Giornate dell'Ala" del 1930 e del 1932 rappresentarono molto più che semplici esposizioni di velivoli e alta abilità di volo. Esse furono meticolose e spettacolari manifestazioni, coreografate nei minimi dettagli, attraverso le quali l'allora governo intese comunicare al popolo italiano e al mondo intero un'immagine precisa e potente: quella di un'Italia moderna, audace, tecnologicamente avanzata e militarmente inarrestabile, saldamente guidata verso un futuro di grandeur nazionale. In questo contesto, l'acrobazia aerea collettiva, in particolare, emerse non come semplice virtuosismo sportivo, ma come il linguaggio più efficace per tradurre in emozione e consenso popolare le ambizioni di potenza del regime. La genesi di questo fenomeno va ricercata nella visione di uomini come Rino Corso Fougier (1894-1963) considerato il "profeta e padre spirituale del volo acrobatico" italiano (figura 1).



Figura 1. Gen. Rino Corso Fougier "profeta e padre spirituale del volo acrobatico" italiano.



Figura 2. Manifesto pubblicitario del 1938 per l'esibizione della Royal Air Force a Hendon.

La sua "folgorazione" avvenne nel 1928, durante la Crociera del Nord Europa guidata da Italo Balbo, quando assistette alle esibizioni della Royal Air Force a Hendon (figura 2). Tuttavia, più che un'ammirazione passiva, l'esibizione generò in lui una reazione propositiva: l'acrobazia individuale, seppur brillante, dei piloti inglesi gli apparve troppo legata allo stile personale. Fougier intuì che la vera forza comunicativa e, di riflesso, il potenziale addestrativo, risiedevano altrove: nella disciplina, nella precisione e nella spettacolarità del volo collettivo. Il pilota militare, nella sua visione, doveva essere prima di tutto un "perfetto pilota in senso sportivo", per poter padroneggiare il mezzo con assoluta padronanza in ogni situazione, in particolare quella bellica. Da questa concezione nacque un metodo che trasformò i reparti da caccia, a partire dal 1°, 2°, 3° e 4° Stormo di Campoformido, in vere e proprie scuole di eccellenza acrobatica, dove la "mania del singolo saltimbanco" fu sostituita dalla "nuova regola collettiva". L'obiettivo era forgiare piloti dal fisico temprato, dai riflessi fulminei e da un'intuizione infallibile, capaci di rendimenti "quasi impossibili" persino con mezzi non eccelsi come i Fiat CR.20 (figura 3).



Figura 3. Piloti e specialisti intorno al velivolo Fiat CR20.

Il palcoscenico delle Giornate dell'Ala, fu l'Aeroporto del Littorio, centro aeronautico romano, che nel luglio del 1943, con la caduta del fascismo, avrebbe cambiato nome in Aeroporto dell'Urbe. Finito di costruire nel 1929, si trovava sulla via Salaria, esiste ancor oggi ridotto a poco più di una scuola volo, e

rappresentava all'epoca una delle infrastrutture aeronautiche più moderne d'Europa, progettato per essere un aeroporto civile e turistico in grado di competere con le migliori realizzazioni del continente. La sua costruzione aveva richiesto soluzioni ingegnose a causa della natura del terreno, soggetto alle frequenti esondazioni del Tevere: l'immenso hangar principale, significativamente denominato "Casa sulle Ali", era stato infatti edificato su una robusta struttura di palafitte che lo sollevava al di sopra del livello di massima piena, consentendo alle decine di apparecchi per la scuola e per il volo turistico in esso custoditi di essere sempre al riparo dalle acque. L'edificio fu poi distrutto dai bombardamenti alleati. L'architettura del complesso aeroportuale era stata curata con particolare attenzione all'estetica, e l'insieme degli edifici con i loro cinque ingressi conservava volutamente l'aspetto di una di quelle ville romane che punteggiavano la campagna circostante, offrendo allo sguardo un'impressione di buon gusto per la semplicità armonica delle linee, la solidità delle costruzioni e la perfezione dei dettagli. All'interno dell'hangar, sulla parete di fondo, campeggiavano a grandi caratteri azzurro cupo tre massime che riassumevano lo spirito con cui il Conte Bonmartini e il Principe Lancillotti, ideatori e realizzatori dell'aeroporto, avevano condotto i lavori, portandoli a compimento in soli nove mesi: "Scarse parole", "cieca disciplina, tenace operosità", "freddo coraggio". L'aeroporto non era soltanto una infrastruttura funzionale, ma un vero e proprio centro di vita e di servizi per il mondo dell'aviazione: disponeva di un albergo progettato per offrire all'ospite e all'aviatore il più confortevole dei soggiorni, con stanze raccolte ma accoglienti, un ufficio turistico per ogni necessità di informazione, servizi bancari, telefono, telegrafo e una cucina eccellente diretta dall'abile maestro Lanza. Gli ideatori avevano previsto anche un'ampia area polisportiva attrezzata con stadio, campi da tennis, da calcio, da tamburello, per le bocce, una pista per le corse podistiche e una palestra coperta, installazioni che sarebbero state fruite vantaggiosamente anche dagli allievi della Scuola di Pilotaggio che la Compagnia Nazionale Aeronautica (CNA) gestiva con successo sin dal 1922 e che

proprio al Littorio aveva trovato la sua definitiva sistemazione, in una grande caserma costruita con criteri moderni, dotata di aule per l'insegnamento teorico, infermeria, locali accessori, uffici per il comando e palazzine per gli ufficiali, una piccola reggia fornita di ogni comodità per i futuri aviatori. Ideata dal comunicatore per eccellenza, il "corpo" della propaganda aeronautica, il ministro dell'Aeronautica Italo Balbo, anch'esso "illuminato" dalle manifestazioni di Hendon, la prima Giornata dell'Ala, dell'8 giugno 1930, fu il primo grande banco di prova di questa filosofia. Di fronte a cinquantamila spettatori, con le tribune gremite di autorità tra cui il Re Vittorio Emanuele III e il Capo del Governo Benito Mussolini, il cielo divenne un palcoscenico. La manifestazione non fu una semplice parata, ma un'articolata narrazione in dodici episodi, pensata per illustrare la duttilità e la potenza dell'arma aerea in ogni suo aspetto. Si partiva dalla memoria, con la sfilata di apparecchi "storici" della Grande Guerra, per legare le glorie passate alle promesse del futuro. Si passava poi alla dimostrazione di superiorità tecnica, con l'abbattimento simulato di un pallone da osservazione tramite mitragliamento incendiario e il conseguente lancio dei paracadutisti, un episodio che coniugava spettacolo e cruda efficacia bellica. Il momento forse più rappresentativo della nuova scuola acrobatica fu l'esibizione dei reparti da caccia: il "gioco dell'ago" eseguito dal VII Gruppo, con un velivolo che attraversava un cerchio volante, e le geometrie perfette disegnate in cielo da cinquantaquattro CR.20, che formavano una "spina di pesce" e un arco con la freccia simbolo del 1° Stormo. L'acrobazia, qui, non era più fine a sé stessa, ma diveniva espressione di ordine, controllo e armonia collettiva, valori che il regime intendeva proiettare sulla nazione intera. La dimensione propagandistica emerse in modo ancora più esplicito con l'episodio dello "Attacco di guerriglia coloniale". Un raid di "predoni arabi" contro coloni italiani veniva represso nel sangue dall'intervento dell'aviazione, che con bombe e mitragliatrici distruggeva un villaggio. Non era solo intrattenimento: era la rappresentazione plastica e giustificativa dell'impresa

coloniale italiana, presentata come una missione civilizzatrice e di difesa, resa possibile dalla superiorità aerea. Bisogna considerare che l'anno precedente, con la presa di Cufra, era stata soppressa la ribellione coloniale libica. Parallelamente, episodi come l'attacco a un ponte nemico con lancio di paracadutisti o l'assalto finale a una base aerea simulavano con realismo le teorie del generale Giulio Douhet sul bombardamento strategico e quelle di Amedeo Mecozzi sull'aviazione d'assalto. Il tutto era orchestrato con una regia moderna: una stazione radio manteneva il contatto con i velivoli, garantendo la sincronia delle operazioni. Anche gli elementi più poetici, come l'undicesimo episodio dedicato al volo a vela, con i suoi alianti silenziosi, avevano una loro funzione: mostrare la completezza della cultura aeronautica italiana, capace di spaziare dalla potenza bellica alla purezza del volo. Il gran finale, con i fumogeni che disegnavano in cielo la parola "Italia" e il nodo Savoia, trasformava il firmamento in una bandiera, mentre la cortina fumogena calata sull'aeroporto suggellava la perfetta riuscita dello "spettacolo". Il significato politico era inequivocabile: il duce, allontanandosi dall'evento alla guida della sua Torpedo, si mostrava come il timoniere di questa modernità trionfante.

La spettacolarizzazione dell'evento venne documentata anche dalla filatelia con l'emissione di due cartoline speciali e quattro vignette erinnofile a cura del Ministero della Aereonautica in fogli da 30 esemplari. Una piccola parte della corrispondenza, solo quella affrancata con la sopratassa aerea, essendo giorno festivo, venne inoltrata per via aerea il giorno seguente. In figura 4 è riportata una cartolina viaggiata per via aerea da Roma a Zurigo affrancata con tre francobolli di posta ordinaria della serie Imperiale del Regno d'Italia: due da 7 ½ cent. violetto scuro e uno da 10 cent. bruno. Sulla cartolina sono presenti anche tre vignette ufficiali emesse per la manifestazione, una con "aerei sul Colosseo" un altro riporta un'ala stilizzata e l'ultimo riporta "un'ala su fascio littorio ed aerei". I timbri sono del tipo "circolare a lunetta" e un timbro lineare in cartella violetto riporta "II Mostra Nazionale / Aereomobile /da/ Turismo / Aereoporto del

Littorio/ Roma.



Figura 4. Cartolina speciale per la "Prima Giornata dell'Ala" dell'8 giugno 1930. Venne affrancata con tre francobolli della serie "Imperiale" e tre erinnofili emessi per la manifestazione. All'arrivo fu affrancata da un francobollo svizzero, obliterato con un timbro tondo di Zurigo (Svizzera).

Due anni dopo, il 27 maggio 1932, la Seconda Giornata dell'Ala portò questa spettacolarizzazione a livelli più alti. Le dimensioni stesse dell'evento erano state moltiplicate: duecentomila persone, secondo le cronache, si riversarono all'Aeroporto del Littorio. La pioggia e il vento, lungi dal rovinare la festa, divennero una prova ulteriore del valore e della preparazione degli aviatori italiani. La 71ª Squadriglia del 1° Stormo, in sella ai Breda 19, eseguì una serie di manovre che rasentavano l'impossibile: volo rovesciato in formazione a triangolo "ala/ala", un'impressionante serie di manovre a bassa quota (figura 5).

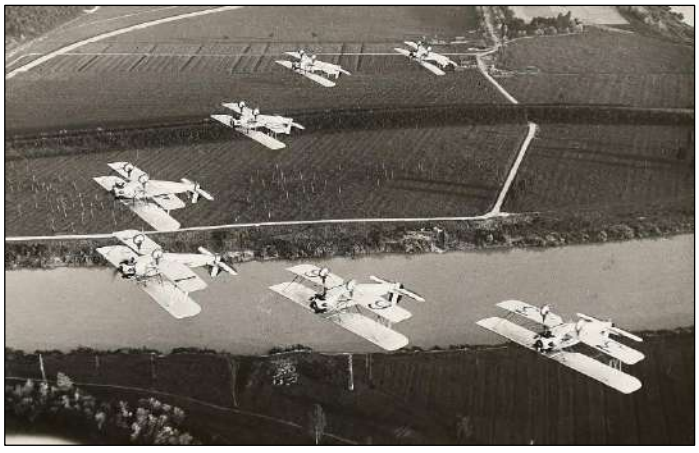


Figura 5. Giornate dell'Ala 1932, Breda 19, della 71ª Squadriglia del 1° Stormo in volo rovescio.

Il culmine, destinato a rimanere nella leggenda, fu l'esibizione di tre squadriglie guidate dal colonnello Fougier, i cui ventisette apparecchi erano "legati da nastri, visibili da terra, che rimasero intatti dopo ogni manovra". L'apoteosi fu rappresentata da tre "looping" consecutivi eseguiti all'unisono dall'intera formazione, una prodezza che nessun'altra aeronautica al mondo aveva mai osato tentare. Questa immagine di ventisette aerei che si ribaltano insieme nel cielo, mantenendo una formazione perfetta e senza spezzare i fragili nastri, è la metafora più potente dell'ideale fascista: l'individuo completamente assorbito e disciplinato nella collettività, capace di imprese sovrumane grazie alla ferrea volontà e all'obbedienza assoluta al comando. L'episodio bellico finale della Seconda Giornata, la simulazione di un attacco massiccio a un centro industriale e a un porto fluviale, fu anch'esso una tappa fondamentale. Messo in scena con una cura registica impressionante, esso traduceva in immagini vivide le teorie douhetiane: ricognizione, spazzamento della difesa aerea, annientamento delle postazioni nemiche e, infine, il "martellamento" da parte dei bombardieri. Le sirene, le esplosioni simulate, il crepitio delle mitragliatrici, i palloni di sbarramento che si incendiavano e cadevano, gli aerei "nemici" precipitati: tutto contribuiva a creare una "visione apocalittica e tragica" che al contempo terrorizzava e affascinava le masse. L'obiettivo era duplice: da un lato, familiarizzare il popolo con l'idea della guerra moderna, presentandola come uno spettacolo affascinante e inevitabile; dall'altro, rassicurarlo sull'invincibilità della propria aviazione, capace di sferrare e vincere un conflitto di quelle proporzioni. Il paradosso, come sottolinea acutamente la cronaca, è che questa messinscena di potenza nascondeva le reali lacune dell'industria aeronautica italiana, che non sarebbe stata pronta per un conflitto moderno. La propaganda, in questo senso, costruiva una realtà virtuale che prescindeva da quella effettiva. Le Giornate romane dell'Ala non furono episodi isolati, ma il modello per una serie di manifestazioni analoghe che diffusero il verbo aeronautico in tutta la penisola e all'estero. La "Sagra del Cielo" di Milano, tenutasi all'Aeroporto di

Cinisello il 15 giugno 1930, appena una settimana dopo la prima Giornata romana, ne fu una replica in scala, ma con un successo di pubblico ancora più impressionante, stimato in oltre centomila persone (figura 6).





Figura 6. A sinistra il Manifesto pubblicitario per la "sagra del Cielo" di Milano. In alto il gigantesco bombardiere Caproni Ca 6000.

Il programma ricalcava fedelmente i temi cari al regime: la memoria (il volo del Caproni 6000, (figura 6) l'abilità tecnica (il "gioco dell'ago" in edizione migliorata) e la potenza bellica. La presenza di Italo Balbo e di Arnaldo Mussolini in tribuna d'onore sottolineava l'importanza politica dell'evento, che estendeva la coreografia del consenso dalla capitale al cuore industriale del Nord. Anche in questo caso, l'acrobazia collettiva fu protagonista, con i quaranta piloti del IV Gruppo Caccia di Fougier che replicarono l'attacco al pallone frenato, offrendo al pubblico milanese lo stesso spettacolo di potenza coordinata. Anche città come Torino, pur in dimensioni ridotte, furono coinvolte in questo processo di nazionalizzazione popolare dell'aviazione. La manifestazione aerea di Mirafiori del 7 luglio 1932, definita una riduzione in scala della Seconda

Giornata dell'Ala, ne riprese la struttura e i temi principali. L'esibizione del grande pilota Mario De Bernardi sul suo "Caproncino" apriva le danze con un repertorio di acrobazia individuale di altissimo livello, a ricordare le radici sportive di questa disciplina. Ma il clou, come a Roma, fu riservato all'acrobazia collettiva della squadriglia di Campoformido sui Breda 19, che eseguì le stesse e complesse manovre (la "S" di Pegoud, il volo rovesciato in formazione, le viti orizzontali lente) davanti a trentamila spettatori, tra cui spiccavano il duca di Ancona e il senatore Agnelli. La cerimonia di consegna dei brevetti ai nuovi piloti, inserita tra un'esibizione e l'altra, legava ulteriormente lo spettacolo alla costruzione concreta della nuova Italia aeronautica. Torino, città simbolo dell'industria automobilistica, veniva così iniziata al culto dell'ala, proiettando l'immagine di un paese che univa la potenza dei motori terrestri a quella, ben più affascinante, dei motori aerei.

Le manifestazioni aeree degli anni Trenta, e in particolare le Giornate dell'Ala del 1930 e del 1932, costituirono un capitolo fondamentale della strategia comunicativa del fascismo. Esse rappresentarono un uso sistematico e consapevole dello spettacolo di massa per fini politici, e l'acrobazia aerea ne fu il linguaggio più efficace. Grazie alla visione di comandanti come Fougier, il volo acrobatico si trasformò da esercizio individuale a espressione corale di una forza disciplinata, armoniosa e invincibile. Queste manifestazioni, insieme alle loro "filiali" a Milano e Torino, non si limitarono a celebrare l'aviazione, ma contribuirono attivamente a creare un immaginario collettivo fatto di audacia, modernità e potenza militare, in quel momento al passo dei tempi, costruendo un consenso popolare che, per quanto effimero e basato su una rappresentazione spesso distorta della realtà, fu innegabilmente vasto e profondo. Il cielo d'Italia, in quegli anni, divenne uno schermo gigante sul quale il regime proiettava la propria ambizione, facendo sognare le masse di un destino di grandezza che si sarebbe infranto, pochi anni dopo, contro la ben più cruda realtà della guerra.



SITO WEB SEMPRE AGGIORNATO CON LE ULTIME NOVITA'
E RICCO DI OFFERTE ED OCCASIONI

www.romanphil.com











vieni a trovarci al nostro negozio!



Via Alcide Degasperi, 23
00165 Roma
Tel./fax 06.39.36.70.24
info@romanphil.com

AVIOCOM 100 – ROMA
SOCIETA' ANONIMA NAVIGAZIONE AEREA (1926 – 1934)

Flavio Riccitelli

Alla manifestazione di Torino abbiamo ricordato la compagnia S.I.S.A. (Società Italiana Servizi Aerei), protagonista delle prime due linee aeree civili italiane, la Torino – Trieste (Linea N.1) e la Trieste – Zara (Linea N.3); ad essa è seguito a Vasto il ricordo della compagnia Aero Espresso Italiana, protagonista della quarta linea aerea civile italiana, la Brindisi – Atene – Costantinopoli (Linea N.4). Qui a Roma è arrivato il momento di commemorare la compagnia S.A.N.A. (Società Anonima Navigazione Aerea), protagonista della terza linea aere civile italiana, la Genova – Roma – Napoli – Palermo (Linea N.2).

1. La linea Genova – Palermo

Pochi giorni dopo l'apertura della linea Trieste-Torino, venne attivato un secondo regolare collegamento, questa volta nel bacino del Tirreno, da nord a sud, da parte della S.A.N.A., costituita a Genova il 19 gennaio 1925 per iniziativa della Piaggio, ulteriore esempio quindi di imprenditoria industriale che si interessò al trasporto aereo commerciale. La sua caratteristica peculiare fu l'impiego dell'idrovolante Dornier Do. J Wal (figura 1), costruiti a Marina di Pisa dalla società "Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A." (C.M.A.S.A.),

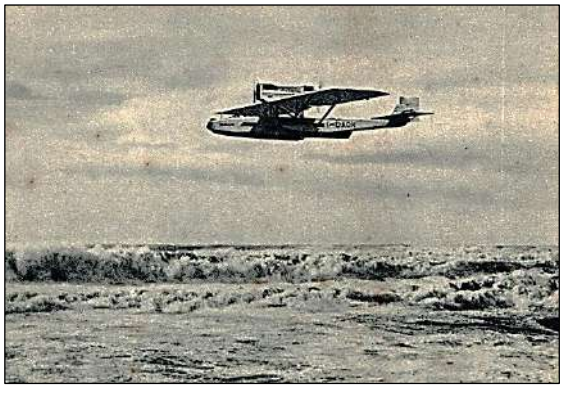


Figura 1. Idrovolante Dornier Do. J Wal immatricolato I-DAOK, uno dei primi entrati nella flotta della SANA e registrato nel novembre 1926.

nata sempre a Genova nel 1921 e facente parte dello stesso gruppo Piaggio. Questo apparecchio, progettato dal geniale tecnico tedesco Claude Dornier, fu costruito in Italia in molte decine di esemplari per aggirare le restrizioni imposte alla Germania con il trattato di pace di Versailles.

Si trattava di un idrovolante monoplano, ad ala alta e a scafo centrale, affiancato da due pinne laterali e con rivestimenti metallici. Era spinto da due motori in tandem installati sopra la sezione centrale dell'ala (Rolls-Royce Eagle IX da 360 Hp ciascuno); poteva ospitare comodamente 8-10 passeggeri, più il pilota e il motorista. Con questo aereo, a una velocità di circa 150 km/h, venne aperta la linea Genova – Roma – Napoli – Palermo di 970 km (denominata Linea N.2), data in concessione alla compagnia genovese. L'inaugurazione avvenne il 7 aprile 1926 all'Idroscalo di Ostia, con la prevista partecipazione del Capo del Governo Benito Mussolini. L'attentato compiuto quella stessa mattina dall'irlandese Violet Gibson sulla piazza del Campidoglio impedì a Mussolini di essere presente alla cerimonia. Quel giorno il corriere postale venne affidato ai due idrovolanti, in partenza dall'idroscalo di Ostia, uno diretto a Genova (figura 2) e l'altro a Napoli e Palermo (figura 3).



Figura 2. Cartolina del volo inaugurale Roma-Genova del 7 aprile 1926. Affrancatura: 1 Lira, come da tariffa prevista per l'interno.



Figura 3. Lettera espresso del volo inaugurale Napoli-Palermo del 7 aprile 1926. Affrancatura: 1.90 Lire, come da tariffa prevista per l'interno (porto ordinario /15 gr. 0.60 Lire, espresso 0.70 Lire, sovrattassa aerea /15 gr. 0.60 Lire). La lettera reca l'affrancatura di 0.30 Lire per fermo posta pagato a destino.

I voli regolari si ebbero il 10 aprile tra Palermo e Genova e il 13 aprile sul percorso inverso. Di questi voli esiste, per le varie tratte, una completa documentazione postale. Il corriere da Palermo venne timbrato in partenza con l'annullo "Posta Aerea Palermo" (figura 4), mentre quello da Genova venne timbrato in partenza con l'annullo "Genova Ferrovia" (figura 5). Da notare che a Genova venne applicato un timbro speciale ovale con aereo stilizzato "Posta Aerea – volo inaugurale Genova – Palermo" e vennero usati anche timbri lineari.



Figura 4. Lettera espresso del primo volo regolare Palermo-Genova del 10 aprile 1926. Affrancatura: 1.90 Lire, come da tariffa prevista per l'interno (porto ordinario/15 gr. 0.60 Lire, espresso 0.70 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 0.60 Lire).



Figura 5. Lettera primo volo regolare Genova-Palermo del 10 aprile 1926: Affrancatura: 1.20 Lire, come da tariffa prevista per l'interno (porto ordinario/15 gr. 0.60 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 0.60 Lire)

Nella fase iniziale, la linea ebbe una frequenza trisettimanale, divenendo giornaliero a partire dal 7 ottobre, escluse le domeniche, ma nel 1929 la linea venne divisa in due tronchi, facenti capo a Roma: • Roma – Genova, •Roma – Napoli – Palermo.

Questa suddivisione, con il susseguirsi di alcune varianti, rimase sostanzialmente inalterata fino al 1934, quando come si vedrà la compagnia venne assorbita dalla S.A.M.

Tra il 1930 e il 1933 la regolarità raggiunse il 95% sulla Roma-Genova e il 92% sulla Roma-Palermo, mentre la percentuale di rendimento era sul 31%. Secondo

le statistiche del 1930, il tratto Roma-Genova era quello che, nella rete aerea italiana, trasportava la maggior quantità (oltre 13 tonnellate) di posta e giornali, mentre i passeggeri trasportati sommavano a 5.000.

2. Verso il Mediterraneo occidentale e Gibilterra

Alla Roma-Genova venne affiancata, nel 1928, la linea Roma - Genova - Marsiglia - Barcellona, di 1.200 km, servita dai più capaci e veloci idrovolanti quadrimotori Dornier Superwal (figura 6); si trattava di una versione maggiorata del Dornier Wal, anche se di architettura analoga, ma costruito in Germania.

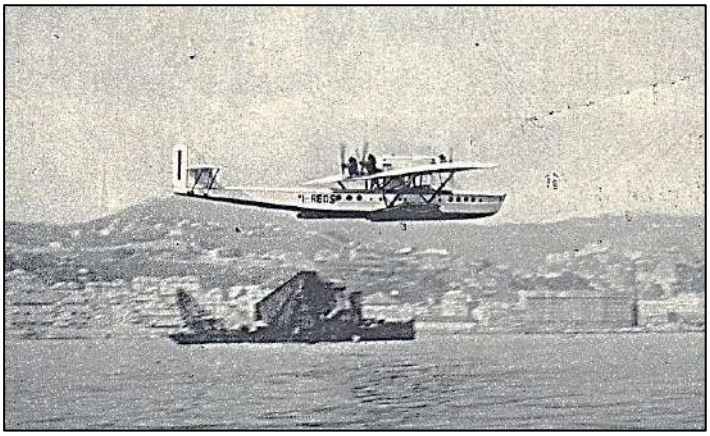


Figura 6. Idrovolante Dornier Superwal con matricola I-REOS, che poi si renderà protagonista dello sfortunato tentativo di collegamento Genova-Alessandria d'Egitto.

L'aereo disponeva di quattro motori Jupiter da 500 Hp in tandem e con una velocità massima di 210 km/h poteva trasportare 20 passeggeri, oltre a 4 uomini di equipaggio. Tuttavia, i sei esemplari acquistati dalla S.A.N.A. non ebbero il successo commerciale atteso e si privilegiarono i più economici Dornier Wal.
Dopo aver previsto un volo sperimentale, peraltro non effettuato, per il 28 ottobre 1928 (figura 7), l'inaugurazione ufficiale ebbe luogo il 15 novembre 1928, lo stesso giorno del non fortunato volo Roma-Tripoli, che vedremo successivamente.
Il servizio fu inizialmente previsto con partenze settimanali (da Roma lunedì con arrivo martedì, dopo una sosta a Marsiglia, da Barcellona mercoledì, con arrivo giovedì, dopo una sosta a Genova) con un tempo effettivo di volo di 9 ore.



Figura 7. Lettera del volo sperimentale Roma-Barcellona del 28 ottobre 1928. Il volo fu rimandato al 4 novembre successivo e comunque non ebbe luogo. Il dispaccio fu dunque inoltrato per via ordinaria. Affrancatura: 2.45 Lire, come da tariffa prevista per l'estero (porto ordinario/20 gr. 1.25 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 1.20 Lire).

Intanto, il 1° giugno 1928 venne avviato un servizio sperimentale di trasporto accelerato e gratuito della corrispondenza dagli Stati Uniti. Gli idrovolanti della S.A.N.A. raggiungevano le navi italiane in viaggio sulla rotta nord-atlantica al loro arrivo a Gibilterra e prelevavano la posta della nave diretta in Italia. Riguardo all'inaugurazione ufficiale di tale servizio, sugli aerogrammi noti, trasportati dal piroscafo italiano Conte Grande da New York, venne apposto un timbro speciale lineare violetto, su due righe, recante la dicitura "FIRST ITALIAN AIR TRANS- / MEDITERRANEAN SERVICE" e l'affrancatura annullata con diversi timbri meccanici. Essi erano destinanti a diverse località italiane (Genova, Roma, Torino) ed estere (Barcellona, Madrid) (figura 8).

A partire dal 1930 vennero nuovamente impiegati gli idrovolanti Dornier Wal e la frequenza della linea divenne trisettimanale. Il prezzo dei biglietti che inizialmente era stato fissato in 1.300 lire per l'intera tratta, nel 1930 venne ridotto a 1.050 lire. Il servizio divenne giornaliero a partire dal 1931 e tale rimase fino al 1934, quando vennero istituite due linee trisettimanali, in alternanza fra loro:

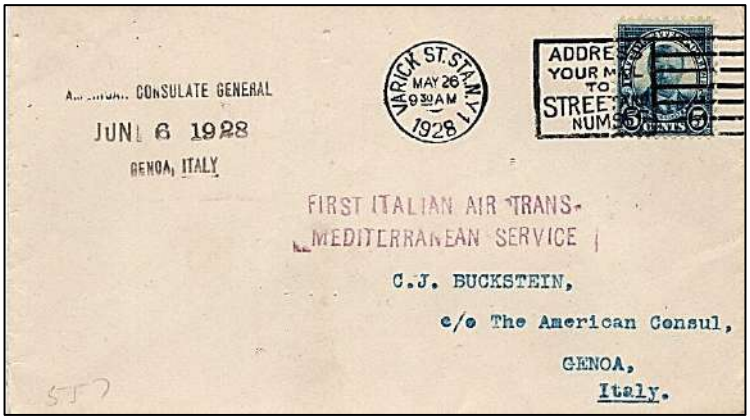


Figura 8. Lettera del primo servizio sperimentale di trasporto gratuito per via aerea della posta proveniente dal Nord-America. I primi aerogrammi noti, trasportati dal piroscafo italiano "Conte Grande" da New York, recano la data del 26 maggio 1928.

- *Roma – Marsiglia, denominata "Freccia Azzurra diretta"*
- *Roma – Genova – Marsiglia – Barcellona, denominata "Freccia Azzurra turistica"*

Come proseguimento di questa rotta, nel 1930, tra Genova e Gibilterra, fu istituito un vero e proprio servizio di "posta aeronavale", che veniva svolto con idrovolanti Dornier Wal, che ammaravano a Gibilterra in prossimità dei piroscafi del Lloyd Sabaudo provenienti da New York o là diretti, per il ritiro o la consegna del dispaccio postale. In questo modo si venivano a guadagnare circa tre giorni di tempo nel trasporto della corrispondenza, analogamente a quanto avveniva con i piroscafi tedeschi, a partire dal 1929, con la posta catapultata.

Questo servizio, avviato il 7 settembre 1930 col trasporto a Genova della posta imbarcata sul "Conte Biancamano", continuò fino al giugno 1932, effettuando, sebbene non in forma regolare, numerosi viaggi in coincidenza con i passaggi delle navi da Gibilterra. Inizialmente gli aerogrammi trasportati, sia quelli provenienti dall'Italia, sia quelli in arrivo dagli Stati Uniti furono timbrati con annullo rettangolare in cartella "NAVIGAZIONE AEREA S.a./POSTA AEROMARITTIMA/LLOYD SABAUDO" con cui si intendeva certificare il particolare trattamento combinato (figura 9). Una volta arrivata a Genova, la corrispondenza veniva instradata per via ordinaria. A seconda delle necessità



Figura 9. Lettera spedita da New York il 5 agosto 1931 e trasportata dal piroscafo italiano "Conte Biancamano" fino a Gibilterra, dove ha proseguito con un volo della S.A.N.A. fino a Genova e poi per via ordinaria a destinazione, come evidenziato dal timbro in cartella.

l'idrovolante faceva scalo a Marsiglia, Barcellona, Cartagena e approdo finale ad Algeciras; in determinati periodi i voli arrivavano fino a Cadice.

3. Verso le Colonie e Malta

Con la concessione alla S.A.N.A. della linea Roma – Tripoli, si apriva un nuovo capitolo per l'aviazione civile italiana, nel quadro delle comunicazioni fra l'Italia e i suoi territori coloniali. Tra l'altro, Tripoli era al centro di un importante impulso economico, determinato dall'annuale Fiera Campionaria e da iniziative culturali che interessavano i luoghi archeologici della Leptis Magna, che stimolarono anche un sostanzioso flusso turistico.

La linea Roma – Tripoli faceva scalo a Siracusa e si sviluppava su un percorso totale di 1.210 km, con gli idrovolanti Dornier Wal. Il suo volo inaugurale (figura 10), tuttavia, non fu privo di inconvenienti, dato che il giorno dell'inaugurazione. Il 15 novembre 1928, un guasto tecnico costrinse l'idrovolante a una sosta fuori programma a Napoli; il volo fu ripreso il giorno successivo, ma nuovamente interrotto, questa volta definitivamente, a Siracusa. Il corriere postale, sia quello originato da Roma, sia quello di Siracusa proseguì per via mare e giunse a Tripoli il 17 novembre 1928.

Della ripresa del servizio se ne riparlò, con voli di prova, nel gennaio successivo e questa volta con un risultato positivo (figura 11).

L'inizio effettivo di un regolare servizio avvenne l'11 gennaio 1929 sul percorso Tripoli – Siracusa – Roma, utilizzando l'idrovolante Dornier Superwal, con una frequenza settimanale e un tempo di percorrenza di 9 ore e 45 minuti, compresa la sosta intermedia.



Figura 10. Lettera diretta a un militare facente parte del volo inaugurale Roma-Tripoli del 28 ottobre 1928. Il volo non ebbe luogo a causa di avverse condizioni atmosferiche e il dispaccio fu inoltrato per via ordinaria. Il volo fu rimandato al 4 novembre ed effettivamente realizzato il 15 novembre successivo. Affrancatura: 0.80 Lire, come da tariffa prevista per l'interno (porto ordinario ridotto/15 gr. 0.30 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 0.50 Lire).



Figura 11. Lettera del volo di prova Tripoli-Roma del 6 gennaio 1929. Affrancatura: 1.00 Lira, come da tariffa prevista per l'interno (porto ordinario/15 gr. 0.50 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 0.50 Lire).

Era previsto anche uno scalo facoltativo a Napoli. La documentazione postale del

primo volo non manca e reca gli annulli di partenza da Tripoli dell'11 gennaio e di arrivo a Siracusa del 14 gennaio e a Roma del 15 gennaio. Dal 1° gennaio 1930 la frequenza divenne trisettimanale (lunedì, mercoledì e venerdì da Roma, martedì, giovedì e sabato da Tripoli) con sosta anche a Napoli.

Dal 1° gennaio 1930 la frequenza divenne trisettimanale (lunedì, mercoledì e venerdì da Roma, martedì, giovedì e sabato da Tripoli) con sosta anche a Napoli. Nel 1931, esattamente il 17 giugno, mantenendo la suddetta frequenza, veniva aperto lo scalo di Malta; pure in questa circostanza fu approntata la relativa documentazione postale (figura 12), con il timbro lineare violetto "1st Air Mail".



Figura 12. Lettera del volo inaugurale Valletta-Roma del 18 giugno 1931.

Il 1932 fu un anno veramente importante per questa linea che vedeva un sempre maggior utilizzo da parte dei passeggeri e un incremento del traffico postale e merci. A conferma del felice sviluppo della linea, nel 1933 si ebbe lo sdoppiamento della stessa, anche in questo caso, su due percorsi, a giorni alterni, tale da renderla giornaliera:

- *"Freccia rossa diretta", con partenza da Roma il lunedì, mercoledì e venerdì; da Tripoli il martedì, giovedì e sabato. Essa prevedeva il solo scalo di Siracusa e impiegava poco più di 7 ore;*
- *"Freccia rossa turistica", a giorni alternati col precedente; faceva scalo a*

Napoli, Siracusa e Malta per un totale di 9 ore.

Nel 1933 entrarono in servizio gli idrovolanti SIAI Marchetti SM.66 di cui la S.A.N.A. acquistò tre esemplari. Questo mezzo rappresentava la versione migliorata rispetto al SM.55, sia per capacità che per velocità.

4. La linea Genova – Roma – Atene – Alessandria d'Egitto

Nel quadro di una progressiva espansione della sua attività la compagnia genovese nel 1928 aveva ottenuto il consenso del Ministero dell'Aeronautica, ad avviare trattative col Ministero dell'Aria inglese per ottenere la concessione d'esercizio per il tratto Roma – Atene – Alessandria d'Egitto della linea Londra – India, che la Imperial Airways stava per inaugurare. Una linea quest'ultima che sarebbe risultata di grande prestigio e importanza strategica e che ripercorreva, in versione più moderna, l'antico collegamento ferroviario denominato "Valigia delle Indie". Il collegamento Italia – Egitto, oltretutto, era più che giustificato, sia dai notevoli interessi economici, sia dai molti italiani là residenti.

In attesa di giungere alla definizione di un accordo tra le parti, tra il marzo e l'aprile 1929 vennero aperte due linee parallele attraverso il Mediterraneo, una gestita dalla Imperial Airways e l'altra gestita dalla S.A.N.A.:

- *Londra – Karachi, via Parigi, Basilea Genova, Roma, Napoli, Corfù, Atene, Suda, Tobruk, Alessandria d'Egitto, aperta dalla Imperial Airways il 30 marzo 1929 e gestita con frequenza settimanale;*
- *Genova – Roma – Atene – Alessandria d'Egitto, aperta dalla SANA il 12 aprile 1929; il servizio rimase attivo fino al 15 gennaio 1930.*

Il volo inaugurale Genova-Alessandria, che ebbe documentazione postale, fu molto avventuroso e si rilevò più che altro un volo di ricognizione. Infatti, l'idrovolante impiegato, il Superwal I-RIDE, nella sosta notturna a Napoli andò completamente distrutto, a seguito di un improvviso incendio (si pensò anche ad un sabotaggio da parte degli inglesi). A sua volta, l'idrovolante di riserva I-REOS (figura 6), giunto nella rada di Tobruk, entrò in collisione con una grande trave galleggiante che ne sfondò la chiglia. Riparato con mezzi di fortuna l'aereo lasciò

Tobruk il 5 maggio successivo raggiungendo finalmente Alessandria.
Nel frattempo, le trattative con gli inglesi si interruppero, a seguito del cambio di indirizzo del governo inglese, che non volle riconoscere la ripartizione degli oneri e dei ricavi derivante dall'accordo. E così, a partire dal 30 marzo 1929, la Imperial Airways diede inizio all'esercizio completo della linea, con la tratta Londra/Croydon-Parigi-Basilea coperta dall'aereo terrestre Armstrong Whitworth Argosy, il settore Basilea – Genova per via ferroviaria, quindi il tratto da Genova ad Alessandria con l'idrovolante Short S.8, e infine il percorso fino a Karachi con gli aerei terrestri De Havilland DH66. Il viaggio completo veniva coperto in 7 giorni (figura 13).



Figura 13. Lettera del volo inaugurale Genova-Karachi della Imperial Airways. Affrancatura: 2.45 Lire, come da tariffa prevista per l'estero (porto ordinario/20 gr. 1.25 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 1.20 Lire).

Ma con la successiva rottura definitiva dei negoziati l'Italia negò agli inglesi il permesso di transito sul proprio spazio aereo e a partire dal 12 novembre 1929 la linea britannica fu costretta a percorrere, per pochi voli, una rotta alternativa attraverso i Balcani. Da parte sua anche la S.A.N.A. in autunno chiuse la sua linea da Genova ad Alessandria d'Egitto. In pratica, le due linee funzionarono in parallelo per circa sette mesi.
Per quanto riguarda i due esemplari dei grandi idrovolanti Dornier Do-X, anche

essi costruiti in Germania, che nel frattempo erano stati consegnati alla compagnia italiana, proprio per gestire la linea Genova-Alessandria, essi furono messi in esercizio sperimentale sulla Roma-Tripoli (figura 14). Ma questa tipologia di aereo risultò assolutamente inadeguata e antieconomica (si arrivò ad un massimo di 15 passeggeri per volo). Essi furono quindi rilevati dalla Regia Aeronautica e per sopire le polemiche, il Ministero fece poi intendere che essi erano stati ceduti dalla Germania in conto riparazioni di guerra.

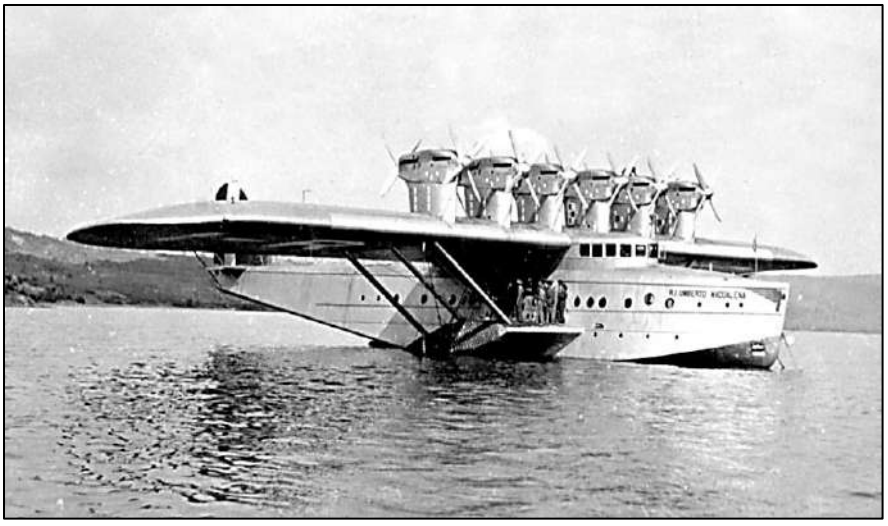


Figura 14.. Idrovolante Do-X "Umberto Maddalena".

L'attività della S.A.N.A. in questo settore si estese anche ad un collegamento tra Palermo e Tripoli, effettuato con un Dornier Superwal. Aperto con un volo inaugurale in data 25 agosto 1930, esso proseguì fino al gennaio 1932, ultima data in cui compare nel Bollettino del Ministero delle Comunicazioni, come linea abilitata al trasporto postale.

Le linee Palermo – Genova, Roma – Tripoli e Roma – Barcellona restarono attive fino al 1° luglio 1934, data in cui la compagnia genovese venne assorbita dalla S.A.M. Nell'arco della sua attività gli aerei della società trasportarono oltre 65.000 passeggeri con una regolarità di volo del 99%.

AVIOCOM 100 – ROMA
NEL SEGNO DELLA RONDINE (1926 – 1934)

Flavio Riccitelli

Quella che qui andremo ad analizzare è la quarta compagnia, in ordine di tempo, la Società Italiana di Navigazione Aerea Transadriatica, che andò ad aprire la quinta linea aerea, e per giunta anch'essa internazionale, la linea Venezia – Vienna (Linea N.5). La Transadriatica era la sola compagnia italiana ad impiegare velivoli terrestri e quando chiuse i battenti, oltre a un prezioso bagaglio di esperienze, lasciò in eredità un simbolo (figura 1) quello della "rondine", destinato a rappresentare le fortune dell'aviazione civile italiana, tenuto conto che divenne il logo prima della Società Aerea Mediterranea (S.A.M.), anch'essa oggetto di analisi, e poi dell'Ala Littoria.



Figura 1. Etichetta per bagagli raffigurante il primo logo della "rondine ad ali spiegate" della compagnia Transadriatica.

1.Transadriatica (1926-1931)

La compagnia nacque sul finire del 1925 per la tenacia e la lungimiranza dei fratelli Morandi, giovani imprenditori di Ancona, che a partire dal 18 aprile 1926 scelsero come base e sede sociale l'aeroporto del Lido di Venezia (San Nicolò), un vecchio campo d'aviazione militare che all'epoca era in stato di abbandono.

La dirigenza della società, dopo un'attenta valutazione delle potenziali rotte da aprire, scelse di avere in concessione la linea Venezia – Klagenfurt – Vienna

(Linea N.5), che risultava importante soprattutto per la sua funzione di collegamento tra la rete aerea italiana, che stava nascendo, e le principali capitali dell'Europa centrale e danubiana; la rotta prevista consentiva inoltre il sorvolo delle Alpi. Nella sua breve esistenza, ma determinante per l'aviazione civile italiana, essa impiegò esclusivamente aerei terrestri, assumendo come simbolo una rondine ad ali spiegate.

L'inaugurazione della linea alla volta di Vienna (Aspern) avvenne il 18 agosto 1926, dal campo di San Nicolò di Lido di Venezia, con un aereo Junkers F.13 (matricola I-BATB), affidato nelle mani esperte dei piloti Riccardo Pasquali e Vincenzo Burattini e con a bordo 4 passeggeri e il corriere postale. L'aereo giunse a Vienna alle 17.30 della stessa giornata. Nessun bollo speciale venne posto sul corriere trasportato. Per il volo di andata, la corrispondenza venne annullata in partenza con il timbro ordinario di "Venezia - Posta Aerea/18.8.26" e in arrivo il timbro ordinario: "1/1 Wien 1/Flugpost/a 18.VIII.26.19" (figura. 2).



Figura 2. Lettera del volo inaugurale Venezia-Vienna del 18 agosto 1926. Affrancatura da: 2.25 Lire, come da tariffa prevista per l'Austria (porto ordinario ex accordo di Portorose/20 gr. 1.00 Lira, sovrattassa aerea/15 gr. 1.20 Lire).

L'aereo Junkers F.13 era un monoplano ad ala bassa, di piccole dimensioni, con cabina chiusa per i quattro passeggeri, che viaggiava alla velocità di circa 140 km/h. Aveva la caratteristica di essere realizzato completamente in alluminio ed era in servizio già da alcuni anni su tutte le maggiori linee europee e con una

percentuale di incidenti quasi nulla. Allora non vi erano in Italia aerei con caratteristiche simili.

Il primo volo di ritorno avvenne il giorno successivo (19 agosto), dall'aeroporto di Aspern a quello di San Nicolò. La rotta della nuova linea si sviluppava lungo l'itinerario Venezia-Klagenfurt-Vienna e Klagenfurt era l'unico scalo previsto. Ma il 15 settembre successivo, su questa rotta, fu aperto anche lo scalo di Graz.

L'esercizio di questa linea si svolgeva in reciprocità con la compagnia di bandiera austriaca Osterreichische Luftverkerhrs A.G. (O.L.A.G.), con frequenza trisettimanale per l'intero anno. In tal modo, la frequenza dei voli da trisettimanale divenne giornaliera.

Si dovevano superare le Alpi, nel punto meno critico per gli aerei dell'epoca, ma spesso in condizioni metereologiche sfavorevoli, che rendevano necessario il mantenimento di alte quote, superiori alle montagne più alte della zona.

I dirigenti della società erano ottimisti sul successo dell'iniziativa e accettarono che la convenzione stipulata con il Ministero dell'Aeronautica, il 30 luglio 1926 (RDL 20 agosto 1926 n. 1548), prevedesse una durata sperimentale di un solo anno, contrariamente a quanto praticato nelle concessioni delle altre aviolinee.

Il prezzo del biglietto era di lire 500 sull'intera tratta Venezia-Vienna o viceversa e di lire 350 sulle singole tratte.

L'anno successivo la linea fu prolungata a Roma, ma nella fase inziale si trattò soprattutto di voli sperimentali e di tentativi di collegamento. In questo quadro si colloca il volo inaugurale del 1° febbraio 1927, rinviato poi, a causa del maltempo, all'11 febbraio 1927.

L'inizio dei collegamenti regolari tra Roma (Centocelle) e Vienna si ebbe presumibilmente solo a fine aprile 1927, mentre il primo volo ufficiale curato dalla OLAG, da Vienna, si ebbe a partire dal 1° agosto 1927, come è evidenziato dal corriere postale munito dello speciale annullo. Infatti, per l'occasione venne usato un annullo speciale con due diverse diciture: "Post-Erstflug / Wien-Rom / Flugfeld Wien-Aspern. P-A Wien 1 / 1.VIII.27-8" oppure "Post-Erstflug / Wien-

Rom / 1 Wien 1 / 1.VIII.27-8" (figura 3), quest'ultimo applicato in arrivo il giorno successivo sulla corrispondenza del dispaccio del volo inaugurale in partenza da Roma del 2 agosto 1927 (figura 4).



Figura 3. Lettera del volo inaugurale Vienna-Venezia del 1° agosto 1927. Affrancatura: 0.60 Scellini, come da tariffa prevista (porto ordinario/20 gr. 0.30 Scellini, sovrattassa aerea/20 gr. 0.30 Scellini).



Figura 4. Lettera stampe del volo inaugurale Roma-Venezia-Vienna del 2 agosto 1927. Affrancatura: 1.45 Lire, come da tariffa prevista per l'estero (porto ordinario/50 gr. 0.25 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 1.20 Lire).

Per quanto riguarda il rapporto di reciprocità tra Transadriatica e OLAG si può dire che, in pratica, la compagnia austriaca aveva l'esercizio del tratto Vienna – Venezia, mentre quella italiana gestiva il collegamento Roma – Venezia. Peraltro, tali voli erano in perfetta coincidenza di orari da Venezia con i voli della S.I.S.A., sia per Roma sia per la capitale austriaca, città che grazie a questi servizi si potevano raggiungere da Trieste in poco più di 5 ore di volo.

Con la successiva convenzione del 20 novembre 1927 (RDL 4 dicembre 1927 n.2843) alla compagnia venne concesso, sulla base delle ottime prove fornite, l'esercizio della linea Roma – Venezia – Vienna, per un periodo di dieci anni, a decorrere dal 1° settembre 1927. La Transadriatica divenne così l'unica linea aerea transalpina in funzione anche durante il periodo invernale. Il prezzo del biglietto da Roma a Vienna era di 900 lire, successivamente ridotto a 800.

Numerosi furono i cambiamenti d'orario e di programma degli scali, anche in funzione della stagionalità, ma a partire dal 1929, anno in cui fu aperto a Roma

l'aeroporto del Littorio, i due trochi della linea (Roma-Venezia e Venezia-Vienna) ebbero orario autonomo, pur mantenendo la coincidenza a Venezia. Inoltre, per quanto riguarda i tipi di aerei, furono impiegati i più capaci e potenti trimotori Junkers G.24, capaci di ospitare fino a nove passeggeri e tre uomini d'equipaggio. Anche la frequenza dei voli divenne giornaliera sull'intera linea, come già accadeva nel tratto Venezia-Vienna, con un'alternanza di voli tra queste due località e voli che toccavano gli scali intermedi di Klagenfurt e Graz.

Una ulteriore convenzione, stipulata il 9 aprile 1930 con il Ministero (RDL 3 luglio 1930 n. 1256), permise alla Transadriatica, l'esercizio della linea Venezia – Ancona – Bari – Brindisi, a carattere quasi esclusivamente postale, con frequenza trisettimanale nei due sensi, a partire dal 21 marzo 1929.

Questo nuovo tronco di collegamento con Brindisi era lungo 775 km, ma presentava minori difficoltà rispetto ai due tronchi già eserciti, Venezia-Vienna e Venezia-Roma, in quanto la linea correva tutta sul litorale adriatico. Brindisi sarebbe poi diventato un importante punto di smistamento del traffico aereo proveniente da nord. Oltre alla coincidenza con i voli della AeroEspresso per la Grecia e la Turchia, facevano scalo a Brindisi anche le linee per l'Africa e l'Asia della compagnia Imperial Airways.

Nel 1930, in previsione del prevedibile flusso turistico che poteva garantire, sulla rotta Roma-Venezia vi fu l'apertura dello scalo di Firenze, che seguì in senso inverso la Venezia – Firenze – Roma. Il percorso era coperto, in circa tre ore e mezza, compresa una sosta di trenta minuti nella città toscana; la frequenza era giornaliera e, come sempre, venne utilizzato il collaudato aereo terrestre Junkers F.13. I voli di prova del luglio 1930 continuarono ancora a impegnare le vecchie strutture del Campo di Marte, che di lì a poco verranno sostituite dai nuovi impianti di Peretola.

Altri due importanti collegamenti furono aperti tra Venezia e Trento e tra Venezia e Monaco. Il primo venne inaugurato il 15 maggio 1930 e la scelta di Trento si doveva al fatto che la linea veniva a porsi in coincidenza con quella delle

Aviolinee Italiane (ALI) Milano-Trento-Monaco.

Il secondo collegamento, Venezia – Monaco, venne inaugurato il 1° maggio 1931, in "pool" con la compagnia tedesca Deutsche Lufthansa (figura 5). Il giorno successivo, 2 maggio 1931, venne inaugurato il tratto Monaco-Venezia (figura 6). In occasione dei voli inaugurali venne realizzato uno speciale timbro commemorativo, di forma rettangolare e identico per Venezia e Monaco, raffigurante in due cerchi concentrici i marchi delle due società aeree e le diciture bilingue.



Figura 5. Lettera del volo inaugurale Venezia – Monaco. Affrancatura: 3.25 Lire, come da tariffa prevista per l'estero (porto ordinario/20 gr. 1.25 Lire, sovrattassa aerea/15 gr. 2.00 Lire).



Figura 6. Lettera del volo inaugurale Monaco-Venezia. Affrancatura: Affrancatura: 0.55 Rm, come da tariffa prevista (porto ordinario/20 gr. 0.25 Rm, sovrattassa aerea/5 gr. 0.30 Rm).

Gli apparecchi impiegati erano dei trimotori Junkers del tipo G.24 e i voli avevano frequenza trisettimanale. Con tale collegamento - che andava ad aggiungersi alla linea Roma-Monaco-Berlino, gestita dalle Aviolinee Italiane (ALI), sempre in collaborazione con la compagnia tedesca - divenne possibile volare dal capoluogo bavarese fino a Brindisi senza trasbordi, arrivando nella città pugliese in coincidenza con la partenza della m/n Victoria del Lloyd Triestino, che proseguiva fino ad Alessandria d'Egitto.

Va anche citata l'apertura di un collegamento stagionale, Venezia – Klahengurt - Budapest, in collaborazione con la compagnia ungherese Malert, inaugurato il 15

agosto 1931 nel tratto Budapest-Venezia e il successivo 17 agosto nel tratto Venezia-Budapest. L'apparecchio utilizzato, anche questa volta, era il trimotore Junkers G.24. Negli anni successivi la linea passò in gestione esclusiva della MALERT, cessando l'operatività nel 1934.

Intanto le fortune della Transadriatica erano salite alle stelle. L'andamento generale della Società era in crescita, caratterizzato da un notevole incremento del traffico e parallelamente da un ampliamento e perfezionamento dell'attrezzatura tecnica. Dai 309.000 km volati del 1927, si era passati ai 485.000 km del 1928 e ai 686.000 km del 1929. La flotta sociale era passata dai due apparecchi del 1926 ai dieci aeromobili del 1929. Tutti questi sforzi erano il frutto di una lungimirante impostazione generale del servizio, orientata con una struttura organizzativa più ampia rispetto al traffico di quegli anni e mirante a gestire una più ampia e importante rete di linee.

Sul finire del 1930, quando si cominciavano a raccogliere i primi frutti della lungimirante impostazione del servizio, un fatto luttuoso colpì la famiglia Morandi, influenzando non poco le sorti della compagnia, che nel frattempo aveva trasferito la sua sede a Roma. Infatti, l'improvvisa scomparsa dell'ingegnere Renato Morandi, uno dei fondatori della compagnia, investito da un aereo in atterraggio all'aeroporto del Littorio (oggi dell'Urbe), produsse gravi scompensi all'interno della compagnia.

A questa situazione si aggiunse il mutato orientamento in fatto di aerolinee da parte del governo, il cui obiettivo era quello di arrivare alla costituzione di un'unica compagnia nazionale e alla conseguente concentrazione dei sussidi.

E la prima vittima di questa visione accentratrice fu proprio la Transadriatica. Il 22 dicembre 1931, con un provvedimento del Ministero dell'Aeronautica, tramutato in legge nel febbraio 1932, la compagnia Società Aerea Mediterranea (S.A.M.), società a partecipazione statale, subentrò nell'esercizio delle linee già in concessione alla compagnia veneziana. Con la flotta vennero cedute tutte le infrastrutture, comprese le officine del Lido. Anche il capitale umano della

compagnia e in parte il personale navigante, con il suo straordinario bagaglio professionale, passò alla nuova compagnia, continuando a operare sulle direttrici settentrionali nel contesto della "Rete Alpi" (figura 7). Praticamente, due esperienze si fondevano, portando ciascuna le proprie conoscenze.



Figura 7. Il gruppo di piloti che hanno "fatto" il successo della nuova compagnia, onorando successivamente tutta l'aviazione civile italiana. In particolare, Riccardo Pasquali e Vittorio Suster.

2. Società Aerea Mediterranea (1928-1934)

La S.A.M., a cui si è fatto riferimento, nacque il 20 marzo 1928 con un modesto capitale quasi interamente statale, fu un piccolo gruppo di linee da gestire con un limitato numero di aeromobili, ma con l'obiettivo di razionalizzare la presenza italiana sulle rotte del mediterraneo. In particolare, nell'atto costitutivo era scritto che il Ministero apportava gratuitamente alla società, per il solo periodo della sua durata (dieci anni), la concessione di traffico aereo, con espresso riferimento al monopolio delle linee albanesi dell'Adria Aero Lloyd, (A.A.L.) una società costituita nel 1924, di cui il governo italiano aveva rilevato nel 1927 il pacchetto azionario, dalla Deutsche Lufthansa. La A.A.L. aveva aperto nel 1925 la linea Tirana-Valona e nel 1927 le linee Tirana-Scutari e Tirana-Koritza. La nuova società si trovava dunque a gestire queste rotte, di breve chilometraggio, ma importanti per assicurare celeri comunicazioni in un paese privo di ferrovie e con una rete stradale alquanto approssimativa.

Furono nominati come presidente il famoso trasvolatore Gen. Francesco De Pinedo e come amministratore delegato Oronzo Andriani.

Ma il Ministero non aveva a cuore la gestione solo delle linee albanesi, in quanto nel disegno di Balbo vi era la volontà di andare oltre i limiti fissati nell'atto costitutivo della compagnia di Stato, essendo lui un convinto assertore di un'unica compagnia di stato. Infatti, il 5 novembre 1928 venne sottoscritta la prima convenzione fra la S.A.M. e lo Stato (RDL 28 marzo 1929), non solo per le linee interne albanesi, ma anche per un'attività regolare su due linee nazionali create dalla stessa società, il che rappresentava la prima rilevante deroga ai limiti fissati. E così il 21 aprile 1928, nella ricorrenza del Natale di Roma, vennero inaugurate le linee: Brindisi-Valona e Roma (Ostia)-Terranova-Pausania (Olbia) – Cagliari.

Per la prima linea, che serviva a collegare l'Italia alla rete interna albanese, fu impiegato inizialmente un S.59, idrovolante biplano monorotore, di modeste capacità (3 passeggeri), ma sufficiente per il volo di circa un'ora, il tempo che si impiegava per collegare la costa pugliese a quella albanese. Il collegamento, che ebbe frequenza, bisettimanale e poi trisettimanale, rimase attivo fino a 1931.

In occasione del volo inaugurale di ritorno, compiuto il 24 aprile 1928, l'amministrazione postale albanese celebrò l'avvenimento con l'emissione di una serie di posta aerea di 7 valori, ottenuti sovrastampando la prima serie di posta aerea d'Albania con la dicitura "REP. SHQYPTARE / Fluturim' i I-ar / Vlone-Brindisi / 21.IV.28".

La seconda linea venne inaugurata con grande solennità, con partenza dall'idroscalo di Ostia. Per l'occasione, il generale Andriani, amministratore delegato della S.A.M., presentò l'idrovolante Savoia-Marchetti S.55 P, destinato ai collegamenti aerei con la Sardegna. Alle ore 12.15 avvenne la partenza dell'aeromobile alla volta di Cagliari, dove giunse alle ore 16.00. A bordo, oltre al pilota Rigoberto Salminci, vi erano 5 passeggeri. Al volo partecipò anche il Gen. Francesco De Pinedo, presidente della società, che decollò con il suo

idrovolante S.59, destinato a precedere a Cagliari l'S.55 P, sul quale viaggiavano le autorità presenti al volo inaugurale. L'inaugurazione della linea venne accolta con grande entusiasmo e partecipazione dalla popolazione sarda, che vide nel mezzo aereo il miglior modo di avvicinare la regione agli italiani.

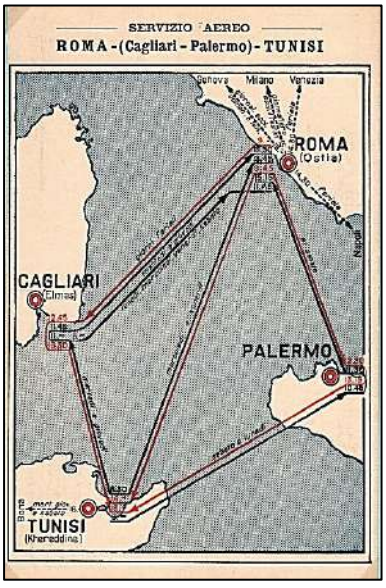
Nel dicembre 1929 ebbe luogo l'apertura del collegamento Roma-Tunisi, anche esso di particolare rilievo, dati i notevoli interessi commerciali con Tunisi. Il collegamento si articolava, almeno inizialmente, su tre varianti di percorso:

a) Roma – Cagliari - Tunisi, inaugurata il 10 dicembre 1929;

b) Roma -Tunisi (senza scalo), inaugurata il giorno successivo 11 dicembre;

c) Roma – Napoli – Palermo - Tunisi, inaugurata il 2 gennaio 1930, poi limitata a Palermo - Tunisi.

Le tre linee suddette (come si vede dalla figura 8a), per le quali furono impiegati sempre gli idrovolanti S.55 P, vennero tutte comprese nella successiva convenzione stipulata con il Ministero il 9 aprile 1930 (RDL 15 maggio 1930).



a)



b)

Figura 8. a) Una cartolina pubblicitaria della SAM, riporta il servizio svolto con frequenza bisettimanale per ciascuna linea, così da risultare giornaliero, festivi esclusi, sull'intera tratta; b) Lettera del volo inaugurale Roma-Tunisi del 10 dicembre 1929. Affrancatura: 2.25 Lire, come da tariffa prevista per l'estero (porto ordinario/20 gr. 1.25 Lire, sovrattassa aerea/20 gr. 1.00 Lira).

Per l'occasione del volo inaugurale Roma-Tunisi, la SAM emise una busta commemorativa con una dicitura speciale "Volo Inaugurale/Linea Aerea Roma

(Ostia)-Tunisi/10 Dicembre 1929 - VIII", stampata in rosso nell'angolo superiore sinistro (figura 8b).

I primi tre anni di attività di questa compagnia, che riceveva una sovvenzione per chilometro volato pari a lire 15.50 (un evidente trattamento di favore, se si considera che alla Transadriatica era stato concesso un sussidio di lire 12.00), videro un andamento soddisfacente, anche se l'espansione determinante si ebbe alla fine del 1931, con l'assorbimento delle linee gestite dalla Transadriatica, dalla quale ne ereditò anche la "rondine ad ali spiegate".

Sotto la guida di Umberto Klinger, Presidente e Amministratore Delegato, fu varato un piano di riorganizzazione e di potenziamento, in vista di più importanti e impegnativi traguardi (figura 9a). Nel corso dell'esercizio 1931-32 la SAM raddoppiò la sua importanza, la sua attività, i suoi servizi. Le distanze percorse sulle linee gestite salirono a 1.450.214 km.

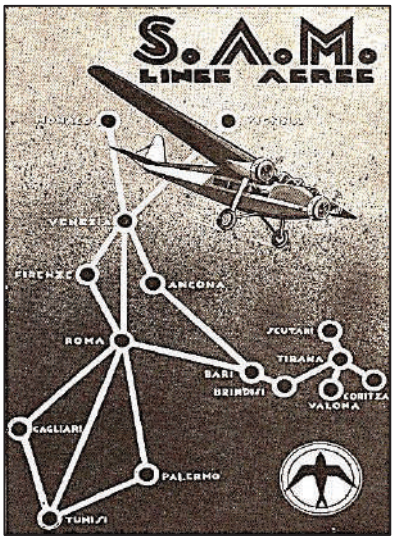
Con una flotta di 28 velivoli, la S.A.M poteva vantare una regolarità di servizio del 99,40% e la rete sociale, considerate le necessità del traffico, venne divisa in tre direzioni:

1) *Rete Adriatica, con sede a Venezia, per l'esercizio di quelle linee che in pratica erano emanazione dell'ex rete Transadriatica;*
2) *Rete Tirrena, con sede ad Ostia, per i collegamenti con la Sardegna e la Tunisia;*
3) *<u>Rete del Levante</u>, con sede a Tirana, per le linee albanesi.*

Nella figura 9a vengono mostrate le linee suddette. Ad esse di aggiunsero la linea trisettimanale Roma-Bari-Brindisi-Tirana (inaugurata il 6 luglio 1931 nel tratto Roma-Bari-Brindisi e poi prolungata fino alla capitale albanese (13 luglio 1931).

Da Tirana, la corrispondenza del primo volo del 13 luglio 1931 venne affrancata con i francobolli speciali emessi una settimana prima e celebrativi del collegamento Tirana-Roma, ottenuti sovrastampando i valori di posta aerea esistenti con la dicitura "Tirane-Rome/6 Korrik 1931" (figura 9b). A questa linea fece seguito la Tirana – Salonicco – Sofia, inaugurata il 3 giugno 1932, in

coincidenza a Salonicco con la linea per Atene della compagnia greca Hellenic Aerial Communications.



a)



b)

Figura 9. a) Una cartolina pubblicitaria della SAM riporta il servizio svolto con frequenza bisettimanale per ciascuna linea, così da risultare giornaliero, festivi esclusi, sull'intera tratta. b) Lettera del volo inaugurale Roma-Tunisi del 10 dicembre 1929. Affrancatura: 2.25 Lire, come da tariffa prevista per l'estero porto ordinario/20 gr. 1.25 Lire, sovrattassa aerea/20 gr, 1 Lira.

Era diventato ormai chiaro che anche l'Italia, per essere competitiva, doveva muoversi verso la presenza di un'unica compagnia aerea nazionale. Tutto ciò rientrava in quel processo di razionalizzazione che si era già verificato nella maggior parte dei paesi europei (in primo luogo, Francia, Germania e Inghilterra). L'esercizio 1933-34 fu dunque contraddistinto da un'attività di ampia ristrutturazione della rete, piuttosto che di sviluppo. In particolare, nel 1934, senza alcuna alterazione dei servizi, ebbe inizio l'attività di assorbimento da parte della S.A.M. delle preesistenti compagnie, con la seguente cronologia temporale:

- *1° giugno 1934, Aero Espresso Italiano (A.E.I.)*
- *1° luglio 1934, Società Anonima di Navigazione Aerea (S.A.N.A.)*
- *1° agosto 1934, Società Italiana Servizi Aerei (S.I.S.A.).*

Ne rimase fuori solo la società Aviolinee Italiane, di proprietà della Fiat. La S.A.M. veniva così a gestire un totale di ben 22 linee aeree, dimostrando di assolvere degnamente alla sua complessa funzione di razionalizzazione delle

attività delle varie società aeree. Ma a un certo livello di sviluppo, anche il suo nome non risultò più rispondente all'attività svolta, che di tanto sovrastava e superava quella iniziale. Da qui la decisione di mutare la ragione sociale. Il 28 ottobre 1934, la Società Aerea Mediterranea divenne "Ala Littoria S.A.", un nome che lo stesso Mussolini si era compiaciuto di suggerire. Rimaneva il logo della "rondine ad ali spiegate", ma questa volta accompagnata da un fascio (figura 10).

Nel 1934, con la creazione della compagnia di stato si chiuse quindi il primo periodo di attività dell'aviazione civile italiana.

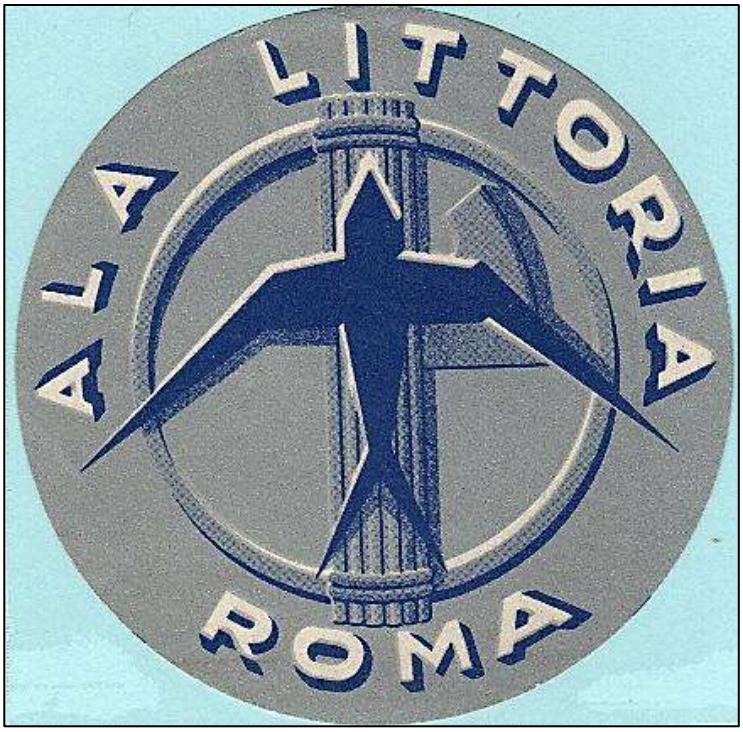


Figura 10. Logo della compagnia "Ala Littoria S.A.", la prima compagnia di bandiera italiana.



PERIZIE GRATUITE E VELOCI DURANTE LE RIUNIONI DOMENICALI DELL'AFI "A. Diena".

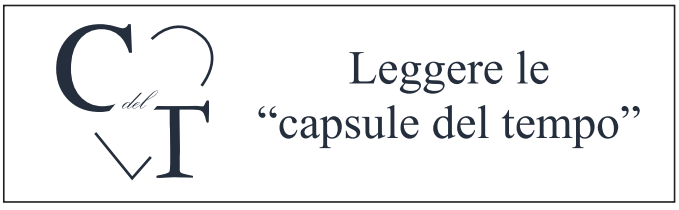
Filatelia Numismatica Cavour
Di Campana Paolo
Via Cavour 123 Roma - 00184
Telefono 06 45552022
Cellulare 389 7645920
Email: finumcavour@gmail.com













Il CONCORDE IN ITALIA E LA FILATELIA

Bruno Tagliamonte

Il progetto Concorde

Il progetto dell'aereo supersonico "Concorde" fu uno dei più ambiziosi nell'ambito dell'aeronautica civile occidentale che si siano mai realizzati. Oggetto di studio di francesi e inglesi per tutti gli anni '60, il primo esemplare dell'Air France (A.F.) volò il 2 marzo 1969, mentre il primo esemplare della British Airways (B.A.) volò il 9 aprile 1969. Il 4 novembre 1970 un primo esemplare dell'Air France volò per la prima volta Mach 2, diventando il secondo aereo commerciale a volare a tale velocità, dopo il sovietico Tupolev Tu-144. Quindi, l'aereo entrò in servizio regolare per le sole A.F. e B.A. nel 1976 e divenne famoso in pochissimo tempo; nell'attraversare l'Atlantico fu il primo aereo di linea supersonico a turbogetto raggiungendo una velocità doppia rispetto a quella del suono. Con una velocità di decollo di 400 km/h e una velocità di crociera di 2160 km/h – più del doppio della velocità del suono – una tipica traversata da Londra a New York richiedeva poco meno di tre ore e mezza, contro le circa otto ore di un volo subsonico. Poteva volare ad una quota di altitudine doppia rispetto a quella di un jet commerciale, tra i 16.000 e i 18.000 metri: alla massima altitudine, i suoi passeggeri potevano osservare la curvatura terrestre. I Concorde potevano ospitare appena un centinaio di passeggeri e offrivano un servizio di lusso su misura per viaggiatori d'élite, con sole due file a due posti. Era l'aereo che permetteva di festeggiare il Capodanno due volte nella stessa serata: partendo da Parigi all'una di notte, dopo aver salutato l'anno nuovo, era possibile arrivare a New York alle 23 del 31 dicembre, giusto in tempo per festeggiare una seconda volta. In volo consumava ben 25.629 litri di carburante avio all'ora; un "normale" volo di sola andata CDG – JFK costava, negli anni

'90, in media 6 milioni e 400 mila lire, pari a circa 6.000 € di oggi. Se si fosse ritornato con lo stesso mezzo, si sarebbero potuti spendere tranquillamente più di 12.000 € di biglietto. Le figure 1 e 2 presentano una minima parte delle tante emissioni filateliche che ricordano i voli del Concorde.

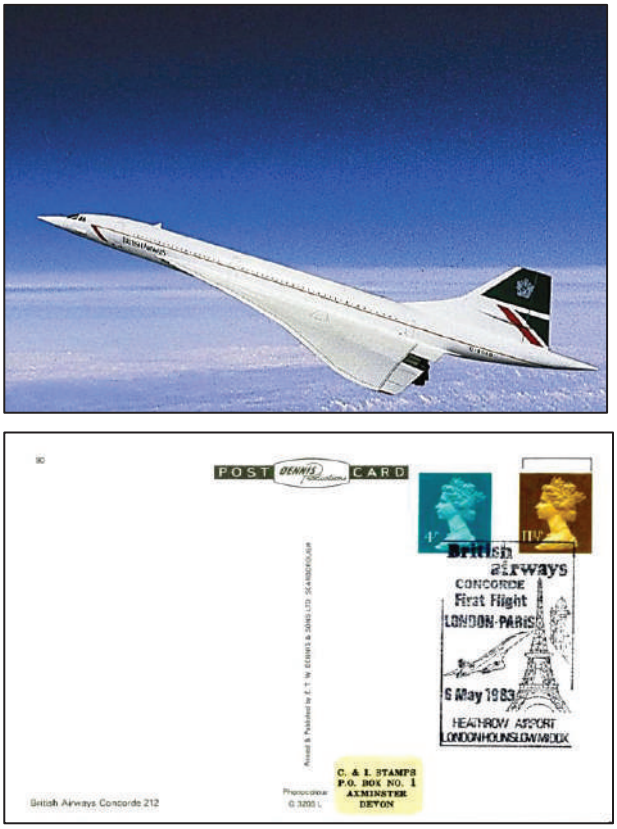


Figura 1. ***CARTOLINA della BA, 6 MAGGIO 1983:*** *– sopra, il recto: immagine ufficiale della British Airways con il Concorde in volo. Sotto, il verso con l'annullo che ricorda il primo volo Londra-Parigi con due francobolli ordinari obliterati con il timbro speciale della Royal Mail.*



Figura 2. Tre esemplari di diverse amministrazioni postali nazionali dedicati all'aereo; a sinistra CAMEROUN, al centro ALBANIA, a destra BARBADOS – tutti riportano il disegno dell'aereo in volo e il valore del francobollo espresso nelle valute locali – gli anni di emissione sono quelli dal '70 al '90.

Nel complesso furono costruiti solo venti tra prototipi e modelli definitivi; ne volarono per voli commerciali solo 14, 7 ciascuno per la B.A. e la A.F. Nel novembre del 1986, un velivolo della B.A. compì il primo giro del mondo, coprendo 45.500 km in 29 ore e 59 minuti.

Tuttavia, apparve subito evidente che i consumi, i costi di gestione e di manutenzione di questi velivoli erano iperbolici tanto quanto la velocità che raggiungevano. Se, poi, aggiungiamo il rumore tremendo che produceva in fase di decollo, avvicinamento ed atterraggio – almeno su questo lo stesso autore di questo articolo può testimoniare – e il titanico inquinamento dell'aria che dava, si comprende perché non poteva durare a lungo. Infine, il tragico e tremendo incidente di Parigi del 2000, quando un Concorde precipitò in fase di decollo, ne segnò definitivamente la sorte: il 24 ottobre del 2003 si ebbe l'ultimo volo, prima del definitivo pensionamento, in varie "location" mondiali [1,2,3].

Dal punto di vista filatelico la sua "avventura" fu altrettanto entusiasmante: numerosi gli stati che gli dedicarono almeno un francobollo, mentre le poste francesi e britanniche per anni emisero numerosi francobolli, buste e cartoline con annulli speciali, che seguivano i voli. Vediamo le caratteristiche salienti di questo materiale, per categoria:

-cartoline volate (figura 1): comuni sono l'immagine del Concorde, il volo effettuato, la data, il numero di esemplare, l'annullo commemorativo della partenza e/o dell'arrivo, e infine un francobollo generico del paese emittente;

-francobolli (figura 2): furono emessi da numerose autorità postali di diversi paesi, in unico formato e sono tuttora facilmente reperibili; di solito, riportano un semplice disegno riproducente l'immagine del Concorde, accanto al valore in valuta locale;

-buste Primo Volo: riportano il disegno del Concorde, l'annullo speciale, la data, le firme del Comandante e dei membri dell'equipaggio e/o di tecnici di "tracking" del volo e, generalmente, un francobollo attinente come argomento di aviazione;

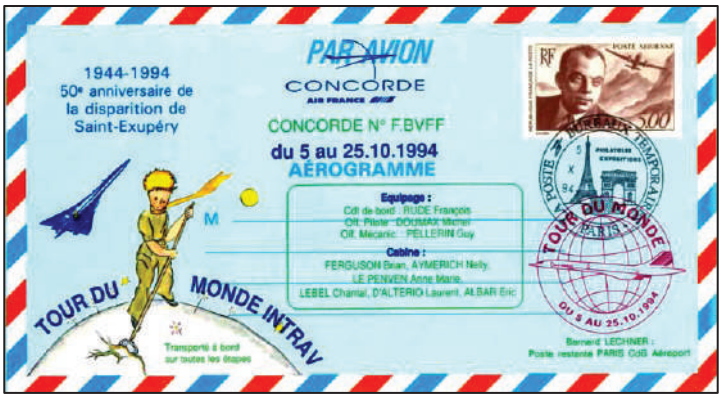


Figura 3. AEROGRAMMA FRANCESE, commemorativo del giro del mondo in Concorde, effettuato nell'autunno del 1994 a ricordo dei 50 anni della sparizione di Saint Exupery; a sinistra, immagine del "Petit Prince", famosa opera dello scrittore e il Concorde riportato sul timbro.

-buste "tour du monde" (figure 3 e 4): nella quasi totalità di produzione francese, potevano riportare decine di elementi, oltre quelli già indicati alla voce precedente, come tutti gli annulli degli aeroporti toccati, i francobolli dei singoli stati attraversati, con firme di piloti, equipaggi e tecnici partecipanti. Inoltre, spesso era allegato un "certificat de vol", con un dettaglio di itinerario ed orari;



Figura 4. BUSTA TOUR DU MONDE – busta "GIRO DEL MONDO" del 22/XI-9/XII 1988 di produzione francese. Al centro foto di un Concorde di AF con identificativi dei voli effettuati; intorno, a ruota, francobolli e annulli dei diversi paesi toccati. Per l'occasione venne emesso un certificato del giro del mondo con tutte le tappe e i dettagli dei vari voli effettuati.

-aerogrammi semplici e "tour du monde" (figura 4): solitamente di fattura francese, erano dei normali aerogrammi oppure degli esemplari prodotti per il Concorde dalle stesse Poste Francesi e riportavano solo gli annulli di partenza e arrivo con indicazione delle tappe effettuate, sovente erano presenti dei disegni dell'aereo o evocativi della missione, mentre mancavano per lo più le firme dei vari piloti, in ragione dello spazio esiguo sulla busta.

Tutte questi pezzi filatelici mantengono ancora oggi un'ottima valutazione alle aste, oscillando tra 100/500 € per ogni pezzo;

-emissioni per voli speciali: l'aereo fu usato soprattutto dai capi di stato di Francia e Gran Bretagna, ma anche per le squadre di calcio nazionali, come nel 1978 per la squadra francese che fu trasportata da Parigi a Buenos Aires, per la quale fu ideata una rara busta commemorativa, ricercatissima dai collezionisti. Come vedremo più avanti, anche papa Giovanni Paolo II fu ospite su un volo speciale. Tutte queste buste ancora mantengono delle buone quotazioni sui mercati on-line.

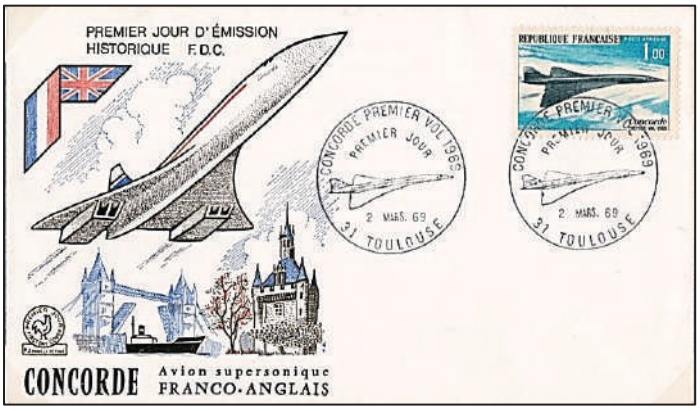


Figura 5. Il Primo Volo Francese vide una busta primo volo di produzione francese: a sinistra in alto, disegno del Concorde; al centro, due annulli speciali delle poste francesi con data; a destra in alto, francobollo commemorativo francese da 1 franco, appositamente emesso per l'occasione, riproducente il velivolo.

Come era facilmente immaginabile, i primi paesi ad emettere dei francobolli specificamente dedicati all'aereo furono Francia e Gran Bretagna. Prima il francobollo francese (figura 5), un semplice disegno dell'aereo in volo. Seguì la serie di 3 esemplari inglese, (figura 6), di migliore fattura e di design più

innovativo, che riproduceva vari disegni tratti dalla fase del progetto Concorde.

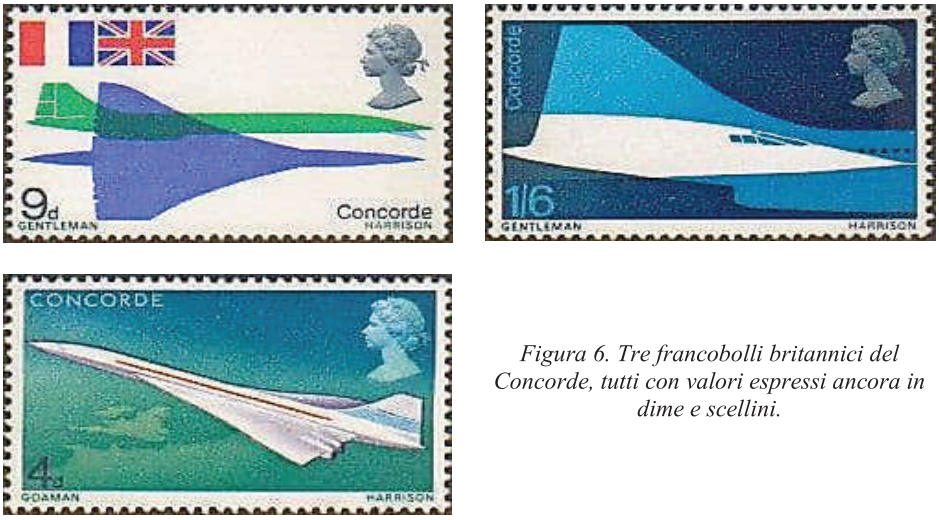


Figura 6. Tre francobolli britannici del Concorde, tutti con valori espressi ancora in dime e scellini.

Il Concorde e l'Italia

Il Concorde raggiunse più volte gli aeroporti italiani e ne sono rimaste testimonianze scritte in vari articoli reperibili on-line. Come ha scritto Corsari [4] "il trasporto supersonico con un aereo civile si realizzò quando giunse in Italia il 12 settembre 1982 un Concorde britannico, che collegò Londra a Roma e ritorno. Il 23 ottobre giunse a Torino il primo Concorde francese proveniente da Parigi" (figura 7).



Figura 7. Busta tipo f.d.c. "first day cover", di produzione francese per il Concorde a Torino.: a sinistra una scritta "ARRIVA IL CONCORDE"; e sotto l'itinerario e numero di identificazione del volo; al centro in basso, annullo postale della AirFrance (in italiano), con la data del volo; a destra in alto, francobollo delle Poste Italiane, non attinente, da 350 lire e annullo postale dell'aeroporto di Caselle.

Vari sono stati gli aeroporti toccati in Italia, tra i quali si ricordano: Roma FCO, Milano Malpensa e Linate, Torino, Venezia, Bologna, Genova, Pisa, Pescara. Anche in questi casi i voli charter furono ricordati da buste ufficiali francesi o inglesi, oppure celebrate con cartoline, o con edizioni preparate da qualche circolo filatelico italiano. Queste edizioni costituiscono un'interessante collezione "a sé stante", fatta da pezzi tutti abbastanza rari e di specifico interesse per i collezionisti italiani. Tra i voli nel nostro paese, Pescara News [5] ci rammenta che era il 5 giugno del 1988 quando il Concorde della British Airways arrivò a Pescara toccando la pista dell'Aeroporto d'Abruzzo, all'epoca si chiamava ancora Aeroporto Liberi di Pescara. Il Concorde atterrò sul suolo pescarese alle 10:00 del mattino, trasportando alte autorità e imprenditori del Regno Unito che si sarebbero fermati a Pescara per poche ore. Il sito Aviaspotter ci narra invece dell'arrivo del Concorde a Milano Linate, con tanto di livrea speciale con il blu della Pepsi Cola: era il 9 aprile 1996. Sempre nei primi anni 90, si ha notizia della presenza di aerei Concorde, sia francesi che britannici, al Marco Polo di Venezia e a Bologna, dove dovrebbe essere atterrato più volte, soprattutto per tappe di crociere per VIP. Andando oltre Tevere, dal sito della rivista "Trenta Giorni" apprendiamo invece che: "Giovanni Paolo II viaggiò proprio sul Concorde che si è schiantato a Parigi il 25 luglio 2000. Lo ha reso noto, due giorni dopo il disastro aereo, l'Air France, a cui apparteneva il supersonico precipitato. Il Papa salì (per la prima e unica volta) sul Concorde il 2 maggio '89, durante un viaggio in Africa. Lo utilizzò per volare dall'isola della Réunion a Lusaka, in Zambia (figura 8). Quello del Pontefice – nota dell'Ansa che lanciò la notizia – fu un volo tranquillo e in quell'occasione il Concorde superò per due volte la velocità del suono". Questo volo pontificio è stato ricordato da alcuni francobolli vaticani e delle Maldive (figura 8).

I nuovi progetti

Il Concorde è dunque un'avventura definitivamente conclusa? O esiste il ritorno

di un aereo simile? Di un possibile successore del Concorde ne ha parlato La Stampa, con un articolo di L. Grassia del 7/06/2021 [6], da cui cito: "L'aereo della Boom si chiama Overture e ha le stesse dimensioni dell'antenato Concorde, ma è previsto per un po' meno passeggeri; a seconda della configurazione





Figura 8. Per il Papa sul Concord in Africa nel 1989 A sinistra, francobollo delle Poste Vaticane del valore di 500 lire che riproduce Papa Woityla e la savana africana, con i nomi delle nazioni africane visitate in quel viaggio; a destra, francobollo delle Maldive emesso nel 2016 che ricorda proprio il volo del Papa sul Concorde in quell'occasione.

portare da 65 a 88 passeggeri contro i 92/128 del Concorde; la sua velocità sarà un po' minore (1,7 volte la velocità del suono anziché 2); quasi uguale il raggio d'azione (7180 chilometri contro 7250) che da Londra, Parigi o Roma permette di raggiungere senza scalo non solo New York ma anche Los Angeles. Il ritorno è previsto per il 2026: staremo, quindi, a vedere se il nuovo aereo Overture ripeterà anche il successo filatelico del Concorde.

Bibliografia
1)"What Happened to the Concordes?" art. di S. Pandey, 7/08/2024, airandspace.si.edu.
2) "Concorde, Story of a Supersonic Pioneer", di Kenneth Owen · 2001-Editore:Science Museum.
3)"Concorde. L'aeroplano supersonico civile" di Autori Vari, · 2019 -Editore Luckyplane.
4)"La posta aerea della Repubblica", di F. Corsari, AIDA, 2021.
5) Pescara News, articolo di R. Camplone, 05/06/2022.
6) La Stampa, articolo di L. Grassia, 07/06/.

L'AVIAZIONE COMMERCIALE DEL FUTURO

Luigi Ambrosino

La storia dell'aviazione commerciale, analogamente a quella del volo, riveste le connotazioni di un viaggio estremamente ardimentoso e affascinante che ha trasformato progressivamente la possibilità dei collegamenti in tutto il mondo. Il primo volo commerciale della storia si svolse nel gennaio del 1914. Un idrovolante Benoist XIV, pilotato da Tony Jannus, trasportò un solo passeggero, Abram Pheil, da St. Petersburg a Tampa, in Florida, in un volo di circa 34 chilometri. Il biglietto costava 400 dollari, una somma estremamente considerevole per l'epoca! Negli anni '20 furono fondate le prime compagnie aeree, come la KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) nel 1919, e la Qantas nel 1920. In Italia, la prima compagnia aerea, la SISA (Società Italiana Servizi Aerei), fu fondata nel 1926 (figura 1). Charles Lindbergh, nel 1927, completò il primo volo transatlantico senza scalo da New York a Parigi, dimostrando le potenzialità dei voli a lunga distanza e, in particolare, di quelli transatlantici.



Figura 1. Angar della SISA, la prima compagnia servizi aerei italiana fondata nel 1926.

La Boeing e la Douglas Aircraft Company nel 1930 iniziarono a produrre aerei capaci di trasportare più passeggeri su distanze più lunghe, come il Boeing 247 e il Douglas DC-3 che, progressivamente, divenne il vettore più impiegato da gran

parte delle linee aeree di tutto il mondo. Nello stesso periodo anche l'Italia deteneva un posto d'onore fra le linee aeree commerciali considerando le potenzialità dell'ALA LITTORIA, fondata nel 1934 ed essenzialmente legata al nome di Umberto Klinger – ufficiale Pilota pluridecorato nella I e II G.M - nata dall'incorporazione della S.A.M. (Società Aerea Mediterranea) della S.A.N.A. (Società Anonima Navigazione Aerea) e della S.I.S.A. (Società Anonima Navigazione Aerea). Nel 1937 la SIAI-Marchetti realizzò un nuovo aereo di maggiori dimensioni, dotato di carrello retrattile e in grado di fornire migliori prestazioni, il Savoia Marchetti S.M. 75, (figura 2) capace di un carico di 24 passeggeri.



Figura 2. L'aereo S:M: 75 Savoia Marchetti del 1937 poteva ospitare fino a 24 passeggeri.

Con questo nuovo velivolo, l'Ala Littoria sviluppò tutte le tratte più impegnative e decentrate e, in particolare, la Linea dell'Impero che univa, con 4 voli settimanali, Roma con Bengasi e Addis Abeba. Sulla scorta delle imprese transatlantiche degli S.79 dei "Sorci Verdi" - già assurti all'onore delle cronache per le strepitose vittorie riportate nelle gare di velocità del tempo (Istres-Parigi-Damasco) nel 1939 fu costituita la L.A.T.I. (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) in regolare servizio fra Italia e Brasile con un Savoia-Marchetti SM 95 (figura 3), con sosta intermedia sulla isola del Sale (arcipelago di Capo Verde).



Figura 3. Con la costituzione della LATI, nel 1939, vennero avviate rotte verso il Brasile, nella foto un Savoia-Marchetti SM 95

A seguito dell'impiego intensivo dell'aviazione nel corso della II Guerra Mondiale, furono registrati molteplici progressi tecnologici che, nell'immediato dopoguerra, offrirono elementi di basilare riferimento per lo sviluppo dell'aviazione commerciale. Le rotte transatlantiche divennero comuni con l'uso di aerei come il Lockheed "Constellation", mentre nel 1952 il primo jet di linea, il De Havilland "Comet" subentrò in servizio pur denotando, soprattutto nei primi modelli di serie, importanti problemi di carattere strutturale (figura 4).

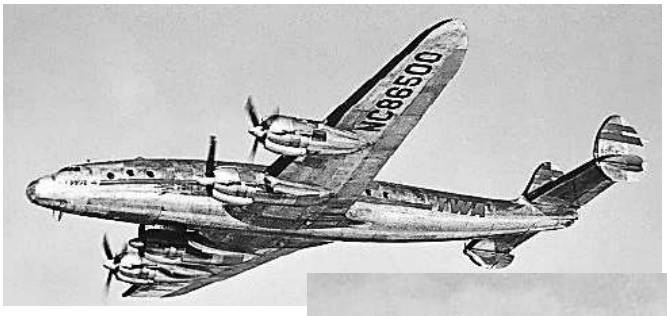




Figura 4. In alto a sinistra l'aereo Lockheed "Constellation" e sotto il jet De Havilland "Comet" entrambi hanno fatto servizio su rotte transatlantiche.

Nel 1958, effettuò il volo inaugurale il Boeing 707, primo jet di linea che riscosse grande successo, rivoluzionando i viaggi aerei con velocità e capacità senza precedenti; il Boeing 747, meglio noto come "Jumbo Jet", effettuò il suo primo volo nel 1969 innalzando di gran lunga le effettive possibilità di trasporto passeggeri, comportando risparmi sui costi dei voli a lunga distanza e rendendo i viaggi internazionali accessibili a un pubblico sempre più ampio).



Figura 5. Dal 1970 furono utilizzati jet come il McDonnell Douglas DC-10 (a sinistra) e l'Airbus A300, (in basso).

Nel 1970 furono introdotti i wide-body jets, come il McDonnell Douglas DC-10 e l'Airbus A300, (figura 5) che offrivano maggiori opportunità di comfort.
Negli Stati Uniti, la deregolamentazione del settore aereo portò a una maggiore concorrenza, riducendo i prezzi e aumentando le opzioni per i consumatori. Negli anni a seguire la crescita delle compagnie aeree low-cost, come Southwest Airlines e Ryanair, comportò significativi mutamenti al panorama dell'aviazione commerciale mondiale, rendendo i viaggi aerei sempre più economici e pertanto più accessibili al folto pubblico ma, al contempo, comportando serie ripercussioni sulla tenuta delle cosiddette "Compagnie di Bandiera" che, come l'Alitalia (1946 -2021) caratterizzarono un lungo periodo della tradizione delle linee commerciali

statuali, sia in Italia che all'estero.

Nel 2007 l'Airbus A380, l'aereo di linea più grande al mondo (figura 6), comportò una ulteriore e significativa espansione delle possibilità di collegamento e di carico mentre il Boeing 787 Dreamliner e l'Airbus A350, introdussero nel 2010 nuove tecnologie per migliorare l'efficienza del carburante e il comfort dei passeggeri.



Figura 6. Il gigantesco AIRBUS A 380, il più grande al mondo.

La storia dell'aviazione commerciale riveste un carattere di epopea, paragonabile a quello di tutte le esperienze pionieristiche legate al progresso dell'aeronautica mondiale, intimamente legato al costante sviluppo del progresso tecnologico e dell'innovazione aerospaziale che, da sempre, ha consentito di accorciare progressivamente le distanze, nazionali, continentali e intercontinentali, divenendo un essenziale, tempestivo e ormai irrinunciabile sistema di collegamento fra i popoli e le culture di tutto il mondo che, solo un secolo fa, sarebbe stato del tutto impossibile preconizzare. Parimenti alla fulminea evoluzione del mezzo aereo, l'aviazione civile è assurta ad un ruolo di emergente e inalienabile importanza socioeconomica., trasformando in modo radicale e significativo la sfera esistenziale, professionale e turistica di tutti i cittadini del mondo. Si tratta dunque di un traguardo ormai consolidato e irrinunciabile che, per questo, è chiamato a progredire e ad affrontare le

ineludibili sfide ambientali e tecnologiche che si profilano all'orizzonte; il futuro dell'aviazione commerciale non può omettere di confrontarsi con un processo evolutivo sempre più rapido e stringente, onde mantenere e innovare costantemente i requisiti di efficacia e funzionalità che ne consentano un adeguato e armonico sviluppo a fronte delle sfide sempre più ambiziose che ne cadenzano il costante e più rispondente sviluppo.

I Pionieri dell'Aviazione Commerciale nel mondo

In questa seppur sintetica disamina dell'epopea dell'aviazione commerciale appare opportuno ricordarne i pionieri, cioè quelle figure fondamentali che, con la loro opera instancabile e visionaria, hanno contribuito in modo determinante allo sviluppo dei voli di linea e al trasporto aereo di cui oggi abbiamo il previlegio di poter fruire. Fra essi doveroso ricordare Henri Farman, uno dei primi piloti francesi a svolgere voli commerciali. Nel 1910 creò una scuola di volo che formò molti dei primi piloti commerciali. La sua azienda, la "Farman Aviation Works" produsse anche aerei impiegati nelle prime linee aeree. Un altro precursore è senza dubbio Anthony Fokker, ingegnere e pioniere dell'aviazione olandese, che fondò la "Fokker Aircraft Company". I velivoli da questi realizzati, come il Fokker F.VII, furono tra i primi a essere utilizzati per i voli di linea in Europa e negli Stati Uniti dando peraltro significativo impulso alla "KLM Royal Dutch Airlines" che, fondata nel 1919, è la più antica compagnia aerea commerciale ancora operativa. Anche Claude Grahame-White, un aviatore britannico, fu uno dei primi sostenitori dell'aviazione commerciale. Nel 1911, fondò la "Grahame-White Aviation Company" adoperandosi per promuovere l'impiego aereo destinato al trasporto di passeggeri e ai servizi postali. Anche Juan Trippe, coadiuvato dal primo trasvolatore atlantico in solitaria Charles Lindbergh, rivestì un ruolo determinante nello sviluppo dell'aviazione civile americana, passando alla storia come fondatore della PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS (PAN AM - 1927) e giocando un ruolo chiave nell'espansione delle

rotte aeree internazionali, redendole accessibili a un pubblico sempre più ampio. Ulteriore figura meritevole di citazione è Igor Sikorsky, russo emigrato negli Stati Uniti che progettò e costruì uno dei primi grandi aerei commerciali a più motori, il Sikorsky Ilya Muromets, fondando successivamente la "Sikorsky Aircraft Corporation" a cui è legato lo sviluppo degli elicotteri commerciali. Altro nome altisonante del settore è quello di William Boeing, fondatore della "Boeing Company" uno dei più grandi e influenti produttori di aerei commerciali al mondo quali il 247 e il già citato 707, come pure Hugo Junkers, ingegnere tedesco che progettò lo Junkers F.13, considerato il primo vero aereo commerciale al mondo, affermando il primo impiego del metallo per la costruzione di aerei e legando la storia della sua azienda (Junkers Flugzeugwerke) a quella della Deutsche Lufthansa, fondata nel 1926 in Germania, una delle prime compagnie aeree internazionali a sviluppare le reti aeree europee e intercontinentali. Questi pionieri dell'aviazione commerciale hanno gettato le basi per l'industria moderna, sviluppando tecnologie innovative, fondando compagnie aeree e promuovendo l'idea che il volo potesse essere un mezzo di trasporto sicuro e efficiente per passeggeri e merci. Grazie alla loro visionaria impresa di precursori di settore, il volo commerciale è divenuto ormai parte integrante e insostituibile della nostra vita quotidiana, consentendo il più rapido e sicuro collegamento fra ogni parte del mondo. La sua inarrestabile espansione ha, giocoforza, comportato il costante sviluppo e aggiornamento di procedure, regolamentazioni, misure e predisposizioni di sicurezza – sia a terra che in volo – essenzialmente finalizzate a uniformare e standardizzare un comune approccio da parte di tutte le compagnie mondiali ai comuni e condivisi principi stabiliti dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) agenzia autonoma delle Nazioni Unite che, fondata il 5 marzo 1947, è incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti, promuovendo la progettazione e lo sviluppo, sicuro e ordinato, del trasporto aereo internazionale.

L'aviazione commerciale del futuro

L'aviazione commerciale, essendo direttamente connessa al rapido progresso del mezzo aereo, è fisiologicamente un settore in continua evoluzione, caratterizzato da rapidi sviluppi tecnologici, cambiamenti normativi e dinamiche di mercato in costante mutamento. Negli ultimi decenni, abbiamo assistito a innovazioni rivoluzionarie che vanno dall'introduzione di nuovi materiali per la costruzione degli aeromobili allo sviluppo di sistemi avanzati di navigazione e gestione del traffico aereo. Guardando al futuro, è ineluttabile che tali tendenze continuino a evolversi, accompagnate da nuove sfide e opportunità. Le compagnie aeree stanno sempre più investendo in aeromobili di nuova generazione, che promettono maggiore efficienza e minor impatto ambientale in linea con quanto previsto dall'ICAO in temini di misure contenitive quali il Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) per limitare le emissioni di carbonio. Boeing e Airbus, i due giganti del settore, stanno sviluppando velivoli con tecnologie avanzate che includono l'uso di materiali innovativi come le leghe di alluminio-litio e i compositi in fibra di carbonio, motori più efficienti e design aerodinamici ottimizzati come le ali a flusso laminare e le fusoliere leggere, al fine di rendere gli aerei più agili ed efficienti. L'Airbus A350 e il Boeing 787 Dreamliner (figura 7) sono esempi di come queste innovazioni stiano già trasformando l'aviazione commerciale.



Figura 7. A sinistra l'Airbus A350 a destra il Boeing 787 Dreamliner hanno introdotto grandi trasformazioni della aviazione.

Uno dei temi più discussi per il futuro dell'aviazione commerciale è l'introduzione di aeromobili a propulsione elettrica e ibrida. Startup come Zunum Aero e grandi aziende come Rolls-Royce stanno lavorando su tecnologie che potrebbero ridurre drasticamente le emissioni di CO2. Sebbene siano ancora lontani i tempi dei voli commerciali completamente elettrici poiché, nonostante i progressi odierni, le batterie di oggi non sono ancora in grado di generare e immagazzinare abbastanza energia per lunghi percorsi, i risultati evolutivi in questo campo sono promettenti e potrebbero quindi essere in grado di rivoluzionare il settore nei prossimi decenni. Più significativi orientamenti nel settore della bio-sostenibilità dei voli si concretizzano invece nei confronti del nuovo carburante denominato SAF (Sustainable Aviation Fuel) che potrebbe consentire di centrare l'obiettivo di ridurre le emissioni nello spazio del 34% entro il 2050. Il SAF è in gran parte sviluppato da biomassa e materie prime a basso contenuto di carbonio per garantire che le emissioni di anidride carbonica prodotte durante la combustione siano mantenute al minimo. Affinché l'aviazione sostenibile possa essere adottata, deve avere caratteristiche "drop-in", cioè può essere utilizzata automaticamente nella tecnologia degli aerei esistenti e le sue prestazioni devono essere paragonabili o superiori a quelle dei combustibili fossili esistenti durante il processo di combustione. Lo sviluppo di biocheroseni (biojet), prodotti da rifiuti biologici, e di paraffine sintetiche (e-jet), fatte da CO_2 catturata e idrogeno rinnovabile, è già in uso. Con una riduzione delle emissioni tra il 65% e il 100% rispetto alla paraffina convenzionale, entrambe sono le alternative più immediate per "decarbonizzare" il settore. In Spagna, il primo volo a biojet ha avuto luogo nel 2011 grazie a un'iniziativa congiunta tra Iberia e Repsol. Nel 2020, l'azienda energetica ha potuto produrre, a partire dalla biomassa, i primi due lotti di biojet per il mercato nazionale che hanno evitato l'emissione di più di mille tonnellate di CO2, l'equivalente di 95 voli tra Madrid e Barcellona. Va aggiunto che l'Unione Europea (UE) ha fissato, entro il 2050, il conseguimento dell'obiettivo del 63% della sostenibilità del carburante per

aerei. Un altro esempio dell'uso di questo tipo di carburante ecologico è la compagnia aerea cinese "Hainan" che si distingue per aver compiuto, nel 2017, il primo volo transoceanico al mondo, tra Pechino e Chicago, utilizzando biokerosene composto da olio da cucina riciclato. In termini di miglioramenti nei sistemi tecnici degli aerei, i principali produttori internazionali stanno sviluppando motori più efficienti in termini di consumo di carburante.

Airbus, in collaborazione con Rolls-Royce, sta costruendo il più grande motore aereo del mondo, conosciuto come UltraFan. Questo nuovo motore è in grado di migliorare l'efficienza del carburante del 25%. In altre parole, la somma del carburante verde e l'uso di questo tipo di motore ridurrebbe le emissioni di CO2 a livelli estremamente significativi e, certamente, del tutto impensabili nell'attuale stato dell'arte. Ulteriori e determinanti innovazioni saranno ovviamente comportate dall'integrazione nei sistemi di aviazione dell'automazione e dell'intelligenza artificiale (IA). Dal miglioramento dei sistemi di gestione del traffico aereo alla manutenzione predittiva degli aeromobili, queste tecnologie possono svolgere un ruolo determinante nell'aumentare l'efficienza operativa e la sicurezza del volo. Sistemi di autopiloti avanzati e la possibilità di velivoli senza pilota per il trasporto merci sono esempi concreti di come l'IA possa influenzare l'evoluzione dell'aviazione di linea disegnando un futuro in cui droni e aerei autonomi, gestiti da sistemi di IA avanzati, potrebbero divenire una diffusa realtà dei prossimi anni, riducendo i costi operativi e incrementando ulteriormente i requisiti di efficienza e costo-efficacia. Alle problematiche connesse con lo sviluppo di nuovi vettori più veloci, economici ed ecosostenibili occorre aggiungere l'ulteriore sfida rappresentata dal contestuale adeguamento delle strutture di terra che costituiscono il corollario degli indispensabili servizi attraverso i quali si realizza la richiesta efficienza ed efficacia del volo commerciale. Oltre al proporzionale adeguamento tecnologico ed ecosostenibile dei siti aeroportuali e dei servizi in essi erogati, si tratta dunque di prevedere sempre maggiori predisposizioni atte a migliorare il comfort dei passeggeri e a

offrire un'esperienza di volo più personalizzata in termini di comodità, intrattenimento a bordo, qualità dei pasti, servizi di connettività avanzata e, persino, di tecnologie di viaggio senza contatto che la recente pandemia di COVID-19 ha prepotentemente attualizzato come nuova ed emergente priorità. Ulteriori aspetti quali l'imbarco biometrico e i pagamenti senza contatto a bordo, rappresentano target funzionali su cui le compagnie aeree ripongono la massima attenzione per offrire soluzioni sempre più rispondenti e confortevoli alle crescenti esigenze dell'utenza. Da non trascurare inoltre le problematiche connesse con il mercato dell'aviazione che, dopo il tramonto delle compagnie aeree nazionali, sta assistendo a una crescente diversificazione dei modelli di business. Le attuali compagnie low-cost stanno espandendo le loro rotte e migliorando i loro servizi, mentre le compagnie aeree premium stanno investendo in servizi di lusso per attrarre i viaggiatori d'affari. A fronte di business plan e di politiche concorrenziali sempre più stringenti e competitive, le alleanze e le collaborazioni tra compagnie aeree stanno diventando sempre più necessarie e diffuse. Queste forme di partnership permettono alle compagnie di espandere la loro rete di rotte, migliorare l'efficienza operativa e offrire ai passeggeri una gamma più ampia di destinazioni, prevedendone altresì ogni forma di trasparenza e protezione al consumo che contribuisce a migliorare l'esperienza dei viaggiatori. Il futuro dell'aviazione commerciale mondiale, in continua e irrefrenabile espansione, non può che essere caratterizzato da una altrettanto costante e diffusa innovazione tecnologica che, attualmente, si concentra sugli aspetti di sostenibilità imposti dalle nuove e sempre più stringenti norme poste a difesa dell'ecosistema, sulla ricerca tecnologica dei nuovi vettori del futuro e sul basilare impegno di migliorare l'esperienza del passeggero, prioritario destinatario dell'intero "core business" del trasporto di linea. Oggi la percezione naturale non sembra essere più incentrata sul conseguimento di sempre maggiori velocità quanto sulla prioritaria e conclamata esigenza di risolvere, o almeno non peggiorare, l'impatto ambientale provocato dalle migliaia di velivoli che,

ogni giorno, solcano i cieli del globo. Sebbene le sfide si rivelino particolarmente ardue quanto importanti, le energie riservate alle nuove opportunità di mercato sono altrettanto promettenti. Le compagnie aeree, le industrie aerospaziali, le direzioni aeroportuali e tutti coloro la cui opera confluisce nell'assicurare il continuo e regolare flusso di velivoli commerciali nei cieli di tutto il mondo, non possono omettere di valutare e monitorare costantemente ogni scelta che, strategicamente, non potrà che influire, se non determinare, l'effettiva certezza del loro stesso futuro. Un futuro che, irrevocabilmente e pena l'inesorabile estinzione di quanti non potranno esserne all'altezza, si riferirà sempre e comunque – oggi molto più di ieri – allo stesso assioma che ha ispirato e consentito l'affermazione dell'aviazione commerciale in tutto il mondo: in volo per giungere ovunque, con sempre crescenti garanzie di sicurezza, efficienza, sostenibilità e, soprattutto per tutti! L'aereo ipersonico progettato da Boeing viaggerebbe fino alla sorprendente velocità di Mach 5, che gli consentirebbe di attraversare l'Oceano Atlantico in sole 2 ore e il Pacifico in 3 ore. Filippo Tommaso Marinetti, il padre del futurismo, aveva un'immaginazione senza fili che lo spingeva a librarsi impetuoso: "Siccome la velocità aerea ha moltiplicato la nostra conoscenza del mondo, la percezione diventa sempre più naturale per l'uomo". Come diceva Marinetti 120 anni fa, il volo - sogno più antico dell'umanità - è futurista e ancor oggi (figura 8) sembra essere destinato a rimanere tale per tanti anni ancora!



Figura 8 Il sogno più antico della umanità è destinato a rimanere nel tempo.

La SEDE dell'AFI "A. Diena" è aperta la domenica mattina in via Thaon di Revel n.3, dalle 8.30 alle 12.00 per appuntamenti chiamare il cell. 339 4982126.





Per i 100 anni dell'Aeronautica Militare, nel 2023 l'AFI in collaborazione con le Associazioni AIDA e ANUA organizzò il suo CONVEGNO ANNUALE nell'ambito della manifestazione:

ALI DENTELLATE

tenutasi dal 21 al 22 ottobre presso la CASA DELL'AVIATORE in viale dell'Università n.29, Roma.





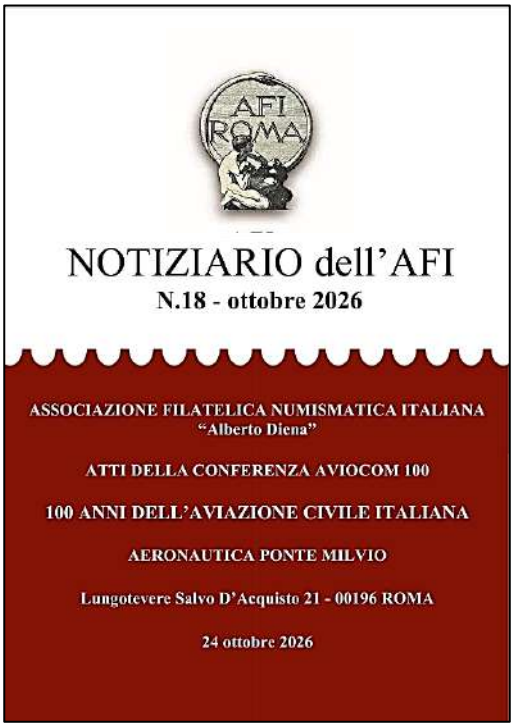


Per i 100 anni dell'Aviazione Civile, presso la Sede AFI si possono ritirare le copie degli ATTI della CONFERENZA ROMANA AVICOM 100

tenutasi presso il circolo l'Aeronautica Ponte Milvio

e il relativo materiale filatelico prodotto.





Presso la Sede AFI si possono ritirare gli Atti delle due iniziative:

ALI DENTELLATE e AVICOM 100

GMG GRAFICA SRL

Via Anagnina, 361
Tel. 06.79841950
E-mail: gmggrafica@libero.it

VOLANTINI • ADESIVI • BUSTE • BIGLIETTI DA VISITA • TIMBRI
LOCANDINE • RIVISTE • MANIFESTI • MAGLIETTE • PIEGHEVOLI
INVITI • STRISCIONI • FOREX • ROLL UP • OGGETTISTICA



Taglio LASER



Stampa su PLOTTER



Stampa DIGITALE



Stampa OGGETTI



Stampa OFFSET

Enzo Diena www.enzodiena.it

Esperti filatelici da quattro generazioni

Studio Peritale Italiano in

Via Crescenzio 19 – 00193 Roma

Tel. 06-6802176 Fax 06-68308108

e-mail rafdiena@tin.it



