

LA RICORRENZA

di **Giovanni Membola**

Nell'immediato primo dopoguerra, il governo italiano aveva deciso di puntare sull'idroscalo di Brindisi per scalzare la Francia e porsi come partner principale della Grecia su una nuova rotta commerciale. Il nostro scalo era stato individuato e definito il più idoneo poiché "gli idrovolanti avendo bisogno di uno specchio d'acqua ampio e calmissimo in tutte le stagioni e sotto l'imperversare di qualsiasi vento, nessuna altra località poteva offrire i requisiti necessari alla sicurezza delle partenze e degli ammaggi".

Nel settembre del 1919 l'audace pilota Francesco De Pineto, comandante della stazione brindisina, volle dimostrare l'affidabilità e la potenzialità degli idrovolanti guidando con successo una piccola crociera Brindisi-Atene-Brindisi, il viaggio di ritorno venne coperto in sole cinque ore, ottenendo persino i complimenti del governo greco. Ma solo nell'agosto del 1926 l'idroscalo civile di Brindisi salì alle cronache europee come importante base di partenza della prima linea commerciale internazionale italiana sul tratto Brindisi-Atene-Costantinopoli. Denominata Linea Aerea del Levante, il servizio si occupava di trasporto passeggeri e posta tra Italia, Grecia e Turchia e veniva operato della compagnia A.E.I. - Società Anonima Aero Espresso Italiano, nome suggerito da Gabriele D'Annunzio. Per l'occasione la compagnia emise una cartolina pubblicitaria a colori con la raffigurazione di Mercurio alato che attraversa il mare.

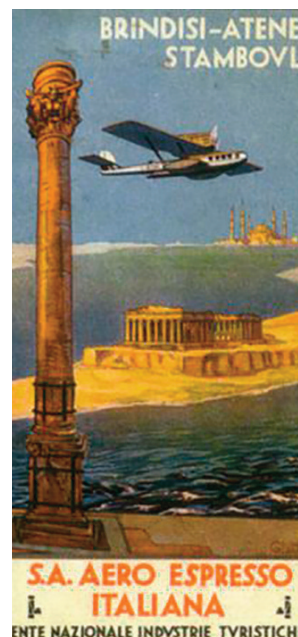
Il volo inaugurale partì da Brindisi il primo agosto, a fare gli onori di casa il direttore del servizio di aeronavigazione e pilota del volo Umberto Maddalena; il pluridecorato ufficiale accolse gli ospiti presso l'idroscalo civile - completato nel 1925 in località Fontanelle - appositamente adornato con vessilli, festoni e fiori. La cerimonia ebbe inizio alle otto del mattino alla presenza di numerosi partecipanti ordinatamente disposti nell'ampio spazio davanti all'hangar numero 5, sul quale erano state issate le bandiere delle tre nazioni. Fu il sindaco di Brindisi Serafino Giannelli a salutare le importanti personalità italiane e i rappresentanti del governo turco e greco, e quindi donare al maggiore Maddalena il gagliardetto con l'emblema della città da

IDROSCALO, CAPOLINEA



Il podestà Serafino Giannelli porge il gagliardetto a Maddalena

Nell'agosto 1926 fu base della prima linea europea per Atene e Costantinopoli



L'idroscalo presso l'Aeroporto di Brindisi (Foto Aeronautica Militare Italiana)

BRINDISI D'ORIENTE

portare in volo ad Atene, contenuto in “un artistico cofano in noce” scolpito da Arturo De Vitis sul quale era stato rappresentato “il Forte a Mare con adiacenze, la chiesa del Casale, le colonne romane e sul coperchio lo stemma di Brindisi con ricco ramo di alloro”.

Dopo gli interventi di rito delle altre autorità presenti e la benedizione impartita da monsignor Memmola, il comandante Maddalena prese posto sull'idrovolante Savoia Marchetti S-55 C denominato I-Ames, e non appena i motori vennero azionati “una vera pioggia di fiori lanciata da mani gentili – scrisse Enrico Accettulli su La Gazzetta del Lunedì – copre le ali dell'apparecchio che si trasformano in un olezzante tappeto”. Alle 8.40 l'idrovolante si mosse dalla rampa dell'idroscalo per raggiungere il porto interno, e alle ore 9,00 precise decollò diretto ad Atene tra gli ap-

plausi dei numerosissimi partecipanti che gremivano le banchine del porto e le sponde del canale Pigonati, sorvolando a bassa quota la folla e “rispondendo alle vibranti acclamazioni con braccio proteso nel saluto romano”.

Sul velivolo venne trasportato un dispaccio speciale di corrispondenza segnata dal bollo con annullo tondo contenente un fascio littorio.

Contestualmente dallo scalo greco di Falero (Atene) decollava l'idrovolante diretto a Buyuk-Derè, scalo a 35 km da Costantinopoli, e da qui il volo diretto alla capitale greca, entrambi giunti nelle rispettive destinazioni alle ore 14.00, mezzora dopo l'arrivo del volo proveniente da Brindisi, tutti in perfetto orario.

Il periodo sperimentale su questa rotta durò fino al 31 dicembre 1926. Dopo una sospensione di circa quattro mesi, dal 1°

maggio 1927 la società AEI svolse la sua attività a pieno regime con voli regolari settimanali. Il costo del viaggio era di 350 lire a passeggero per tratta, pertanto il biglietto per raggiungere Costantinopoli costava 700 lire (1.400 lire il viaggio di andata e ritorno), un importo rilevante per l'epoca che influò negativamente sul successo dei voli durante il primo anno, quando si contarono solo 708 passeggeri. I viaggiatori aumentarono sensibilmente nel corso degli anni, divenendo 1176 nel 1930, probabilmente grazie al perfezionamento dei servizi, alla pubblicità ed ai commenti favorevoli sulla qualità del servizio pubblicati sulla stampa nazionale.

Sempre nel 1930 il servizio fu esteso sino a Rodi e ad altre isole dell'Egeo, svolgendo così un'intensa attività commerciale, civile e postale. Con l'introduzione del “tutto compreso”, dove nel prezzo del biglietto erano inclusi il servizio radiotelegrafico, i passaggi aerei e gli alberghi, oltre a sconti sulle tariffe ferroviarie per i collegamenti con Brindisi, vi fu un ulteriore incremento del numero di viaggiatori, ma furono il servizio di trasporto di merci e di posta a registrare, nel 1933, un incremento annuale davvero significativo, pari rispettivamente al 204% e al 150%.

Nel 1934 fu introdotto un nuovo idrovolante trimotore a doppio scafo che poteva trasportare sino a 18 persone e raggiungere la velocità di 230 km/h, tanto che il tragitto Brindisi-Falero si completò in poco più di due ore e mezza.

L'anno successivo tutte le società aeree nazionali dell'epoca furono assorbite dalla compagnia di regime Ala Littoria, che da quel momento continuò a gestire nell'idroscalo brindisino le numerose linee nazionali e internazionali già operative, tra queste Brindisi-Rodi, Brindisi-Roma-Trieste, Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco, Brindisi-Atene-Rodi-Haifa, Roma-Brindisi-Bagdad, Brindisi-Durazzo-Lagosta-Zara-Lussino-Pola-Trieste.

Con il secondo conflitto mondiale l'attività civile fu soppressa, l'ultimo idrovolante di linea partì da Brindisi per Ancona il 9 settembre del 1943. Solo gli idrovolanti militari ripresero a volare nel secondo dopoguerra, completando la loro opera prima della fine degli anni '60.



Idrovolante Dornier Wal in partenza per la linea Brindisi-Costantinopoli