

GIANFRANCO PERRI

Lo storico e glorioso idroscalo di Brindisi

Pubblicato su Brindisiweb.it 2012, Senzacolonne News del 4 novembre 2016 e ocean4future.org

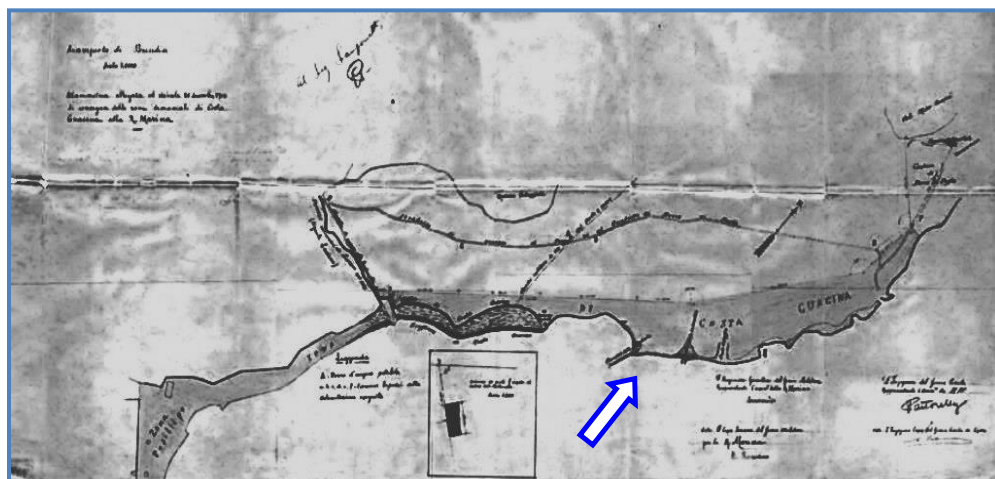
Probabilmente molti giovani brindisini d'oggi non sanno che l'aeroporto di Brindisi, recentemente denominato "Del Grande Salento" ed in origine intitolato al comandante di aeromobile civile Antonio Papola deceduto il 13 febbraio del 1938 in un incidente di volo, ha avuto un glorioso antenato e capostipite che tra pochissimo commemorerà il suo primo centenario della nascita.

Le più lontane origini dell'aeroporto di Brindisi, che furono di carattere militare e che risalgono agli albori della stessa aviazione italiana, coincidono infatti con gli anni iniziali della Prima guerra mondiale, quando nel basso Adriatico si scontravano acerbamente le flotte dell'Intesa di cui faceva parte l'Italia, contro quelle austro-tedesche. Il suo primissimo nucleo fu una stazione provvisoria per idrovolanti creata, con lo scoppio della guerra e poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia, per iniziativa della Regia Marina Militare: una circolare della Regia Marina, la N° 25260 del 6 dicembre 1914, stabiliva la creazione di tre stazioni per idrovolanti, a Venezia Pesaro e Brindisi, per contrastare l'aeronautica austriaca che stava imperversando sull'Adriatico. Della ventina di apparecchi dei quali disponeva allora la Regia Marina, a Brindisi furono assegnati 3 idrovolanti Curtiss. Erano apparecchi di legno e tela, e a Brindisi furono inizialmente depositati sulla nave Elba e successivamente sulla nave Europa, in attesa che si completasse la costruzione di un apposito hangar in un'area al confine tra le due zone costiere denominate "Posillipo" e "Costa Guacina" sul lato ovest dell'avamposto.



Costa Guacina, tra Posillipo e Fontanelle, prima dei lavori per dare spazio all'area dell'idroscalo

Nel 1916, per meglio contrastare l'aviazione austriaca di base a Durazzo, la stazione fu potenziata divenendo stabile e più efficiente: era così nato l'Idroscalo Militare di Brindisi. Il complesso sorgeva in località Costa Guacina, appena fuori dal porto interno, uscendo dal porto sul lato sinistro del canale Pigionati, su un'area costiera compresa tra il canale e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto riparata dalle correnti marine, e per questo difesa dalla piazzaforte navale. Furono anche necessari impegnativi lavori di sterro per portare sul livello del mare tutta l'area della costa che in origine fu topograficamente sopraelevata.



Planimetria di Costa Guacina - dicembre 1916

Quel bellissimo specchio d'acqua, dalle condizioni naturali invidiabili, fu la pista dalla quale fin dal 1914 si levavano in volo gli idrovolanti della squadriglia guidata da Orazio Pierozzi, eroico aviatore deceduto in volo di addestramento nel 1919 dopo aver guidato innumerevoli azioni di guerra vittoriose. Soprannominato l'asso del mare, a lui dopo la sua tragica morte fu intitolato l'idroscalo. Così come durante gli anni della grande guerra si levavano in volo le altre due squadriglie di base all'idroscalo di Brindisi, guidate da altri due formidabili aviatori, Umberto Maddalena e Francesco De Pinedo, piloti militari che divennero celebri per le loro imprese aviatorie, anche loro deceduti in volo, nel 1931 e nel 1933 rispettivamente.



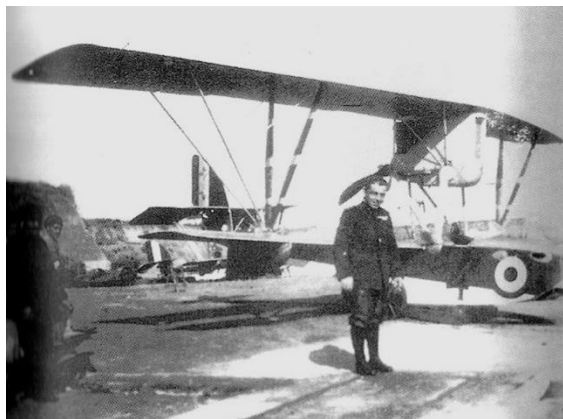
Orazio Pierozzi



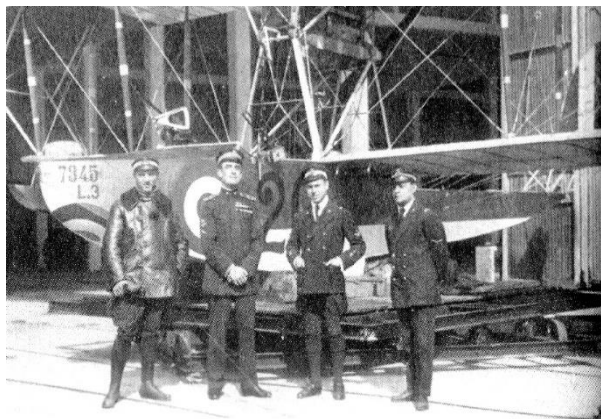
Umberto Maddalena



Francesco De Pinedo



1918: Orazio Pierozzi col suo Macchi 55



Maddalena (primo a sinistra) e De Pinedo (terzo)



La squadriglia di M55 di Umberto Maddalena, uno dei piloti italiani più decorati - Giugno 1918



Aereo austriaco Hansa Brandenburg W 13 catturato a Brindisi - June 1918

Nel corso del 1916 furono costruite le aerorimesse per gli idrovolanti da bombardamento progettati dall'ingegnere Luigi Bresciani. Un incidente di volo in fase di sperimentazione causò la morte del progettista e la distruzione del prototipo e il progetto fu abbandonato, però il nome Bresciani rimase ai 6 hangars. Adiacenti e a nord degli hangars Bresciani, si costruirono anche 3 enormi hangars per dirigibili, i quali però furono presto dismessi e trasferiti a San Vito dei Normanni, per ragioni di sicurezza. Gli hangars Bresciani invece, con muratura di tufi e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio, sono ancora oggi in situ e utilizzati dall'ONU.



Hangars Bresciani quasi completati e primo hangar dirigibili in costruzione - 1916

Finita la grande guerra, nel 1919 il governo italiano propose alla Grecia la creazione di un servizio di posta aerea tra Roma ed Atene con scalo a Brindisi, però con un pensiero chiaro e lungimirante già rivolto ai possibili sviluppi futuri dell'aeronautica commerciale. Fu proprio un raid effettuato tra il 9 e il 12 settembre di quello stesso anno da Francesco De Pinedo, comandante della stazione di idrovolanti di Brindisi, e conclusosi positivamente con un percorso aereo tra Brindisi ed Atene in sole cinque ore, a rendere più concreta quell'idea. Quel raid doveva infatti rivelarsi essere stato una mossa propagandistica di notevole spessore, tanto che per l'occasione il governo greco inviò alle autorità italiane una lettera di congratulazioni per l'efficacia degli idrovolanti di base a Brindisi.

Con regio decreto del 28 marzo 1923 fu fondata la Regia Aeronautica Militare che al momento della sua nascita ricevette in consegna da Esercito e Marina tutti i campi aeronautici terrestri e gli idroscali allora esistenti: a Brindisi prese possesso del campo terrestre di San Vito dei Normanni che era sorto nel 1918 a circa 9 chilometri dalla città sulla strada per San Vito dei Normanni con l'adiacente, tra i vigneti di contrada Marmorelle, campo dirigibili e quindi, prese possesso anche dell'idroscalo Orazio Pierozzi.

Così nello stesso 1923 toccò alla fiammante Regia Aeronautica Militare avviare la costruzione dell'Idroscalo Civile di Brindisi che, affiancando quello militare, fu completato nel 1925 perfezionando così un grande sistema di trasporti e collegamenti all'importantissimo e strategico

porto di Brindisi, che con il sub-sistema treno-nave della Valigia delle Indie era già funzionante fin dal secolo precedente.

Parallelamente, vennero costituite le prime aerolinee private italiane: la società Servizi Aerei SISA nel 1921, la Società Anonima Navigazione Aerea SANA nel 1925, la società Transadriatica nel 1926 e la più famosa Aero Espresso Italiana AEI che, fondata il 12 dicembre 1923, il 7 maggio 1924 stipulò con l'Aeronautica Militare una convenzione per l'impianto e l'esercizio di una linea commerciale tra Italia Grecia e Turchia, via Brindisi. Era così nata la prima linea aerea internazionale italiana e il 1° Agosto del 1926 dall'idroscalo di Brindisi partì il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, che aprì al traffico la linea Brindisi-Atene-Costantinopoli con idrovolanti Macchi M24. Nel 1927 fu aggiunta la linea Brindisi-Atene-Rodi e la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara. Nel 1928 un'altra importante compagnia, la SAM Società Aerea Mediterranea, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S59.

**SOCIETÀ ANONIMA
AERO ESPRESSO ITALIANA**
Direzione Centrale:
ROMA - Viale Emilia N. 86



**LINEA AEREA
Brindisi-Atene-Costantinopoli**
PASSEGGIERI - POSTA - MERCI
Brindisi-Atene: 4 ore - Atene-Stamboul: 5 ore

*In Italia ed all'Estero rivolgersi per i biglietti passeggeri a:
Agenzie del Lloyd Triestino - Uffici della Compagnia Italiana Turismo "C.I.T." - Uffici della Thos. Cook & Son -
Uffici della American Express Company - Agenzie della Compagnia Internaz. delle Carrozze-Letto ecc.*

Riduzione ai funzionari governativi

Appeto: N. 10000 1934



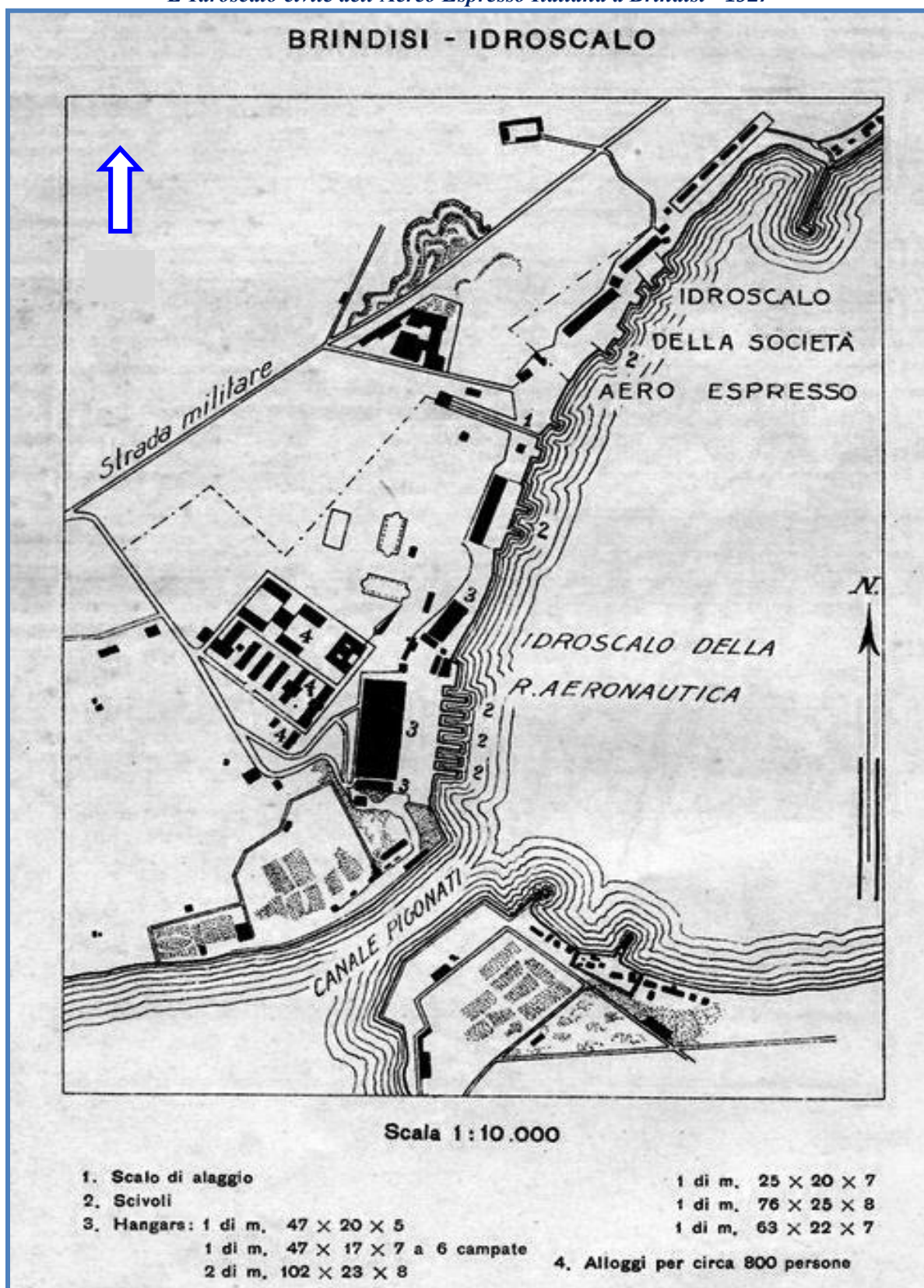
ISTANBUL
ATENE
RODI
BRINDISI
ROMA

**NICOLA DE SYLLA
COLLECTION**

BRINDISI · ATENE · RODI
BRINDISI · ATENE · ISTANBUL
SOC. AN. AERO ESPRESSO ITALIANA

Brindisi - Atene - Costantinopoli dell' Aero Espresso Italiana: dal 1926 al 1934





Piano dell'Idroscalo militare e civile di Brindisi: Regia Aeronautica e Aero Espresso Italiana – 1927

Sul fronte militare, negli anni Venti Brindisi divenne sede dell'86° Gruppo Idrovolanti dotato di numerosi apparecchi Macchi M24 e poi Siai Marchetti S55 e sorse così la necessità di nuovi hangars la cui costruzione, stabilita a nord degli hangars Bresciani, fu commissionata alla Società Officine Savigliano di Torino. I 4 hangars Savigliano, ognuno a pianta rettangolare di circa 54 x 60 metri, furono completati intorno al 1930: ossatura reticolare metallica a una campata e rivestimenti in lamiere ondulate zincate, cupolino centrale di aereazione a doppia falda in materiale policarbonato. Ognuno dei quattro accessi verso la banchina ha un'apertura di circa 51 metri con più di 12 metri di altezza. L'ottima struttura metallica, nonostante la sua vicinanza al mare è rimasta pressoché intatta ed è ancora funzionale ai nostri giorni: uno degli hangars è gestito dall'ONU e negli altri tre opera la società Alenia Aeronavali.



Hangars Savigliano e pontoni aerei dell'Idroscalo di Brindisi - 1931

Si trattava di un idroscalo d'avanguardia con infrastrutture e servizi di grande qualità, per esempio era il solo al mondo ad essere dotato di un carrello di alaggio su rotaie che consentiva un comodo imbarco a terra di passeggeri, merci e posta. Alcuni resti di quelle rotaie si possono ancora riconoscere sul terreno a tutt'oggi.



Rampe di scivoli all'Idroscalo di Brindisi - 1934

L'idroscalo con la sua sezione militare e con quella civile, grazie alla posizione strategica di Brindisi, aveva funzionato a pieno ritmo per tutti gli anni Venti, con un vasto impiego di idrovolanti in molte delle nuove correnti di traffici commerciali e militari del Mediterraneo. Invece, per diversi anni gli aerei militari e civili si erano continuati a servire del campo terrestre di San Vito fino a quando l'amministrazione provinciale di Brindisi decretò la costruzione di un nuovo aeroporto, procedendo all'esproprio ed acquisto dei terreni agricoli siti alle spalle dell'idroscalo, approntando nel 1931 il piano regolatore del nuovo aeroporto e iniziando i lavori di costruzione alla fine dello stesso anno 1931.

Il campo entrò in funzione nel 1933, inaugurato da Benito Mussolini il 30 di luglio, e l'aerostazione fu completata nel 1937, con pista di lancio orientata a nord, inizialmente di 50 metri x 600 metri e successivamente portata a 850 metri di lunghezza.

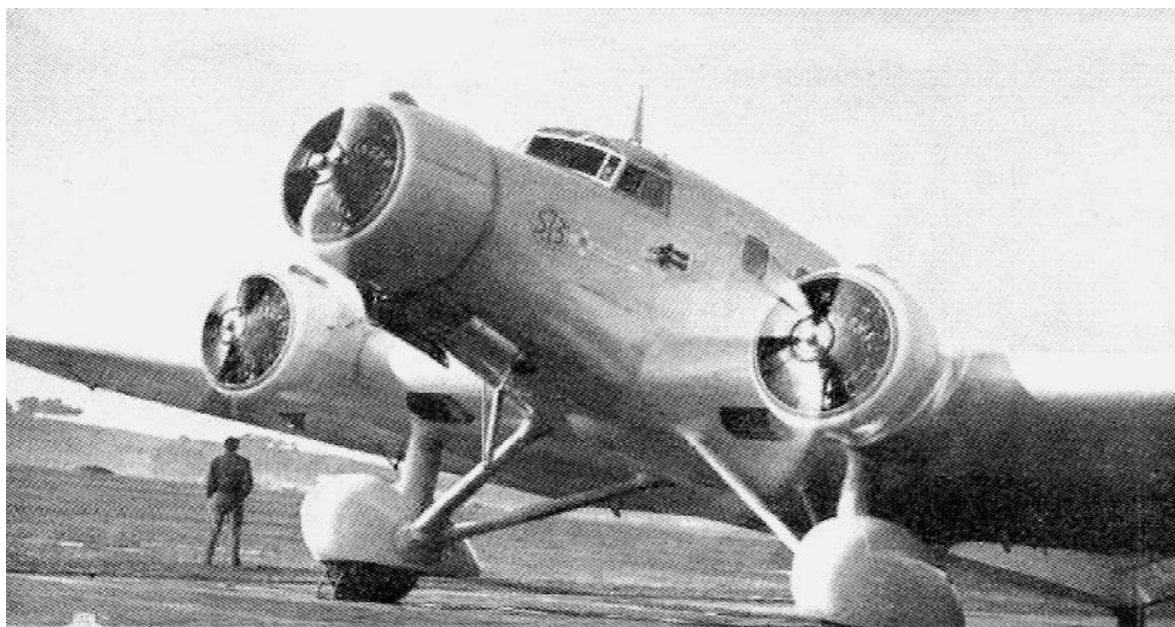
A seguito della politica del regime, voluta dal ministro dell'Aeronautica Italo Balbo, tutte le società aeree furono via via liquidate o accorpate fino alla formazione di un'unica compagnia di bandiera, l'Ala Littoria, alla quale finalmente passò anche AEI nell'ottobre del 1934, quando il 28 di quel mese la compagnia SAM dopo aver assorbito la quasi totalità dei servizi aerei italiani era ufficialmente divenuta "Ala Littoria S.A." aggiungendo il fascio littorio alla rondinella azzurra del simbolo SAM che sua volta era stato ereditato dalla Transadriatica.



Aerostazione di Brindisi Linee aeree SAM Società Aerea Mediterranea, poi Ala Littoria - 1934

Nell'aeroporto di Brindisi l'Ala Littoria gestiva, tra altre, le linee Brindisi-Rodi; Brindisi-Roma-Trieste; Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco; Brindisi-Atena-Rodi-Haifa; Roma-Brindisi-Bagdad; Brindisi-Durazzo-Lagosta-Zara-Lussino-Pola-Trieste.

L'idroscalo militare era stato intitolato a Orazio Pierozzi, comandante della Squadra Idrovolanti di Brindisi durante la Prima guerra mondiale, e con la stessa denominazione venne inizialmente indicato anche il nuovo aeroporto, che era militare e civile allo stesso tempo. Poi nel 1938 l'aeroporto civile ebbe la sua intitolazione ad Antonio Papola, mentre il militare conserva a tutt'oggi l'intitolazione originale a Orazio Pierozzi. Il 15 marzo del 1937 si formò sull'aeroporto militare di Brindisi il 35° Stormo con aerei SM.55 e l'anno seguente 1938, si formarono i Gruppi 95° e 86° con aerei idrovolanti CANT Z.506.



Trimotore Savoia Marchetti S.73 dell'Ala Littoria sulla linea Roma-Brindisi - 1937



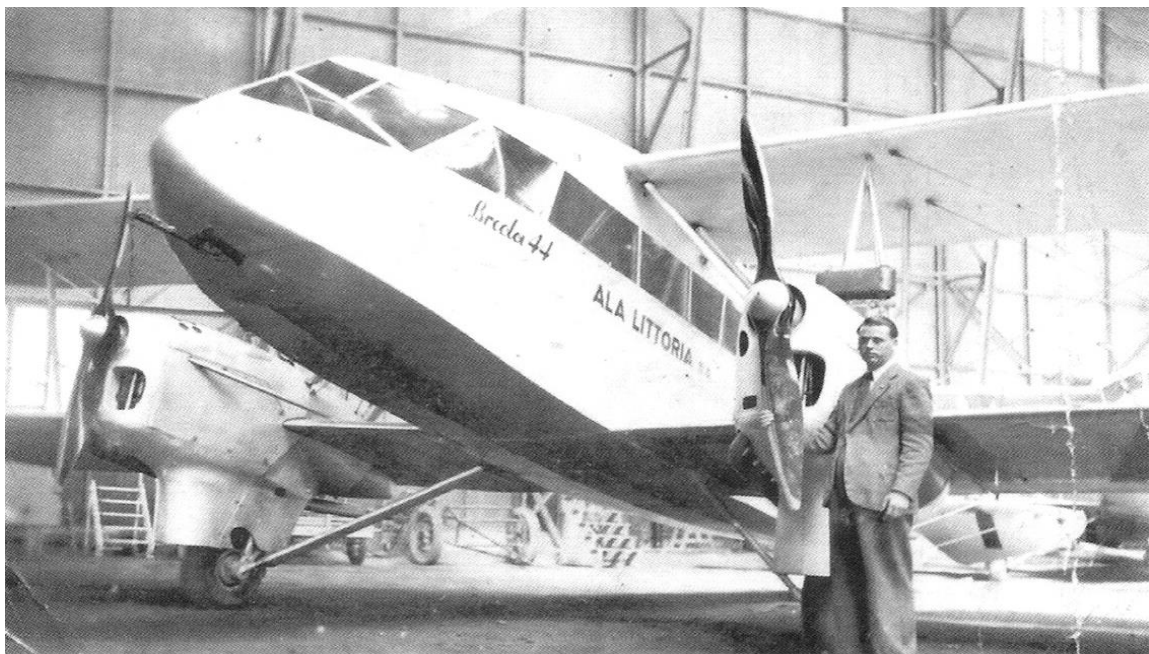
Idrovolanti SM.55 del 35° Stormo schierati di fronte agli hangars Savigliano - 1937



1938 Ala Littoria



Un idrovolante S66 della rotta per Haifa e Rodi

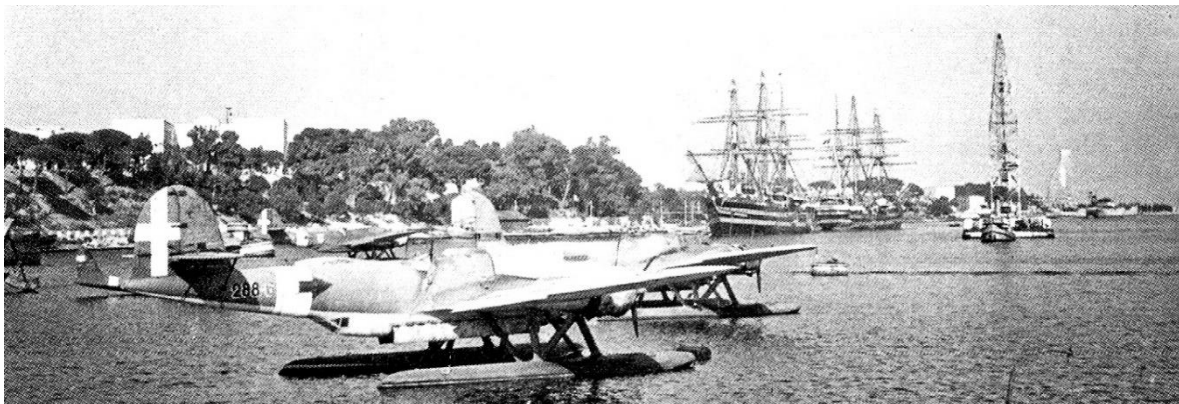


Hangar Savigliano: Bimotore Breda 44 - Ala Littoria sulla linea Roma-Brindisi-Tirana Salonicco - 1938

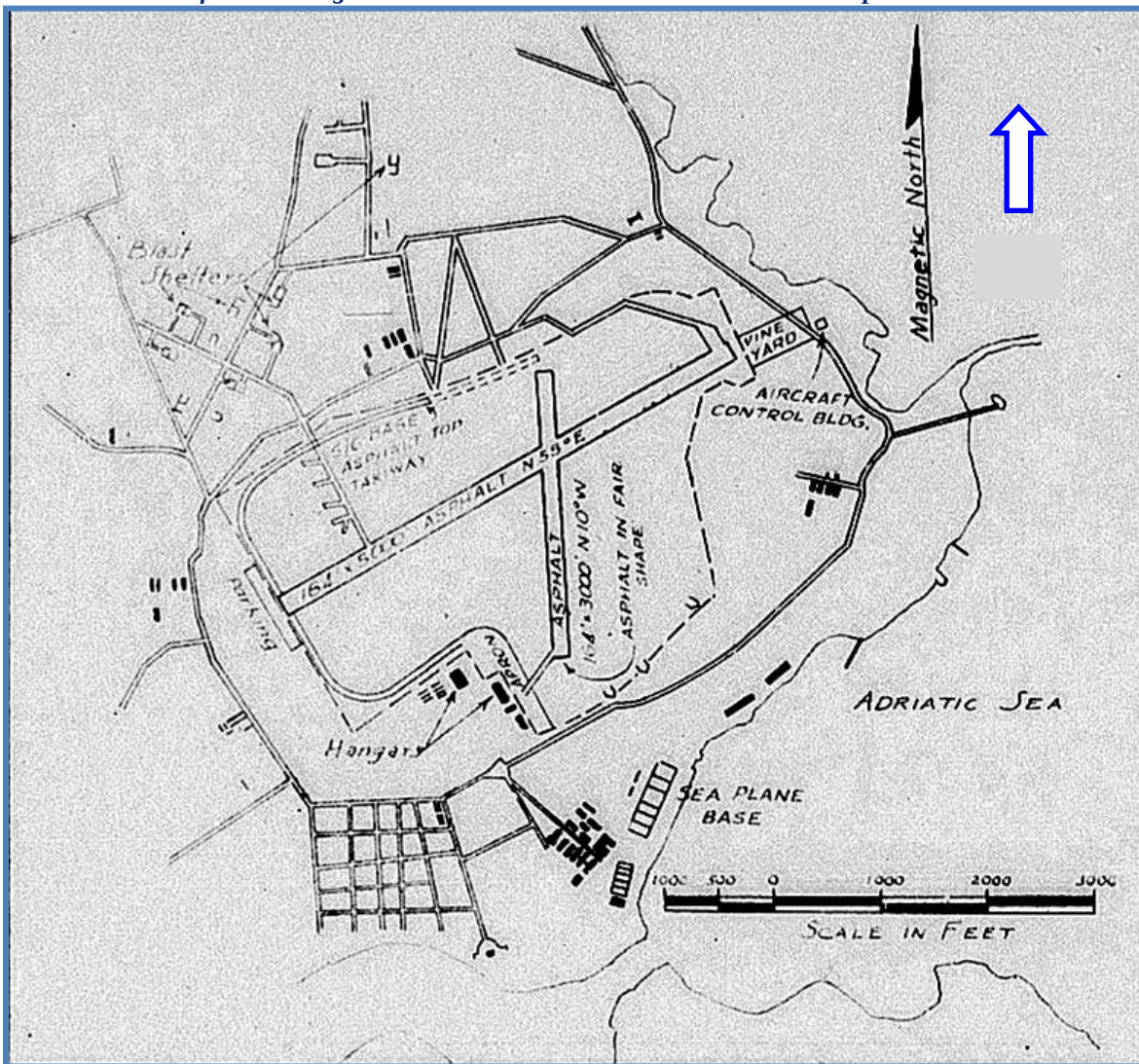


Idrovolanti CANT Z.506 dei Gruppi 95° & 86° schierati sull'Idroscalo di Brindisi - 1938

Con la Seconda guerra mondiale fu realizzata dai tedeschi una nuova pista di 1500 metri e si intensificò l'attività militare a scapito di quella civile, fino a quando questa si esaurì del tutto nel settembre del '43 con l'ultimo idrovolante civile di linea che decollò il 9 settembre alla volta di Ancona. L'attività civile fu infatti sospesa totalmente già che l'aeroporto divenne base dei reparti aerei alleati di occupazione, sotto comando inglese, e nel 1944 gli alleati costruirono una terza pista di 1800 metri, in terra stabilizzata con l'olio bruciato degli aerei.



CANTZ 50 - al fondo: Collegio Navale il Monumento al Marinaio le navi Vespucci e Colombo - 1943



USAAF intelligence aerodrome chart Brindisi Camp showing the position of seaplane base -1943

Dopo la Seconda guerra mondiale, l'attività civile dell'aeroporto di Brindisi riprese con regolarità nel maggio del 1947 con la nuova compagnia di bandiera Alitalia e si ripristinò la linea Roma-Brindisi alla quale si affiancò la linea Brindisi-Catania.

Ma l'epoca gloriosa delle idrolinee da e per l'idroscalo di Brindisi era ormai finita per sempre: quell'epopea dell'aviazione civile italiana e brindisina in particolare, durata all'incirca una ventina di anni, si era definitivamente conclusa.

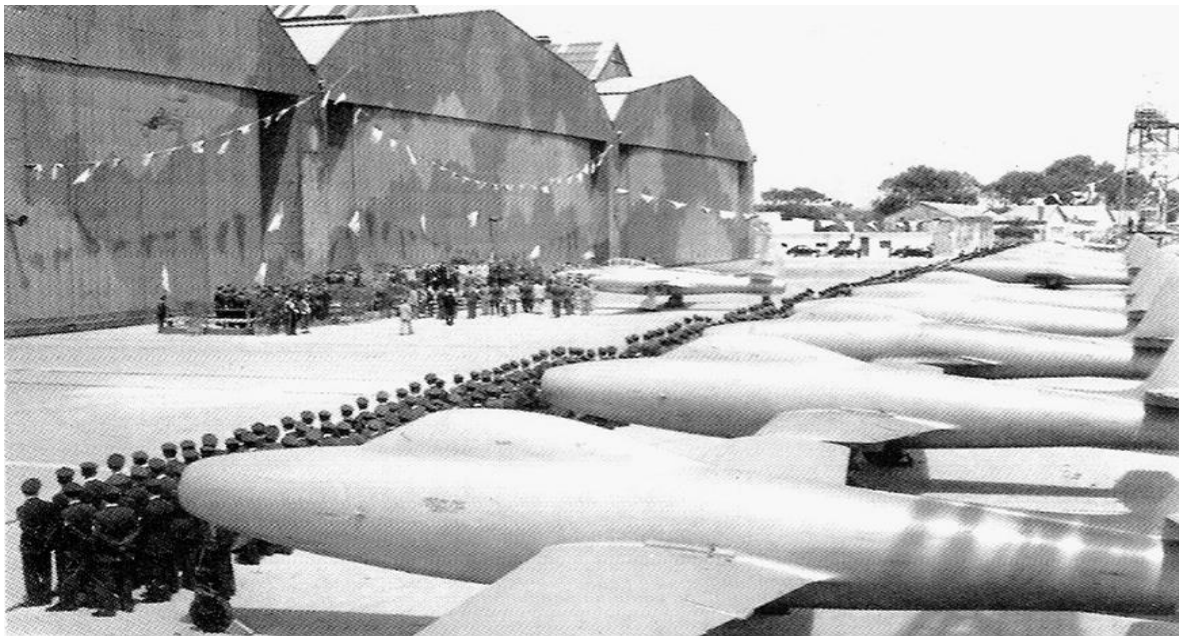
Gli idrovolanti militari invece continuarono a scivolare sullo specchio del porto medio per un po' di anni ancora, fino a tutti gli anni '60, e molti di noi meno giovani ce li ricordiamo ancora identificandoli chiaramente sull'orizzonte dalle rive delle nostre spiagge interne al porto (Sant'Apollinare - Fiume piccolo - Fiume grande - Marimisti e Fontanelle), con il loro coinvolgente rullare e con le loro sagome un po' goffe dalle estremità arancione fosforescente, fino a farsi sempre più radi prima di svanire anch'essi nelle pieghe della storia della città e del suo porto: ben più di cinquant'anni di storia brindisina.

Anche l'attività militare riprese finalmente autonoma dall'occupazione militare dopo la Seconda guerra mondiale. Nel 1947 a Brindisi fu destinato l'83° Gruppo Soccorso Aereo con idrovolanti CANT Z 506 sostituiti a partire dal 1958 con idrovolanti HU 16 A-Albatross. Poi, con l'entrata nel 1949 dell'Italia nella NATO, arrivarono in dotazione all'aeroporto militare di Brindisi i primi aerei militari americani.

Tra il 15 e il 18 settembre 1950 la portaerei americana Mindoro sbarcò i primi 40 aerei Curtiss Helldiver 52-C, per armare la ricostruita Aeronautica Militare. E nel giugno del 1952 dalla portaerei americana Corregidor furono sbarcati i primi aviogetti da caccia, gli aeroplani a reazione F-84G thunderjet, protetti da uno speciale rivestimento plastico detto 'cocoon'.



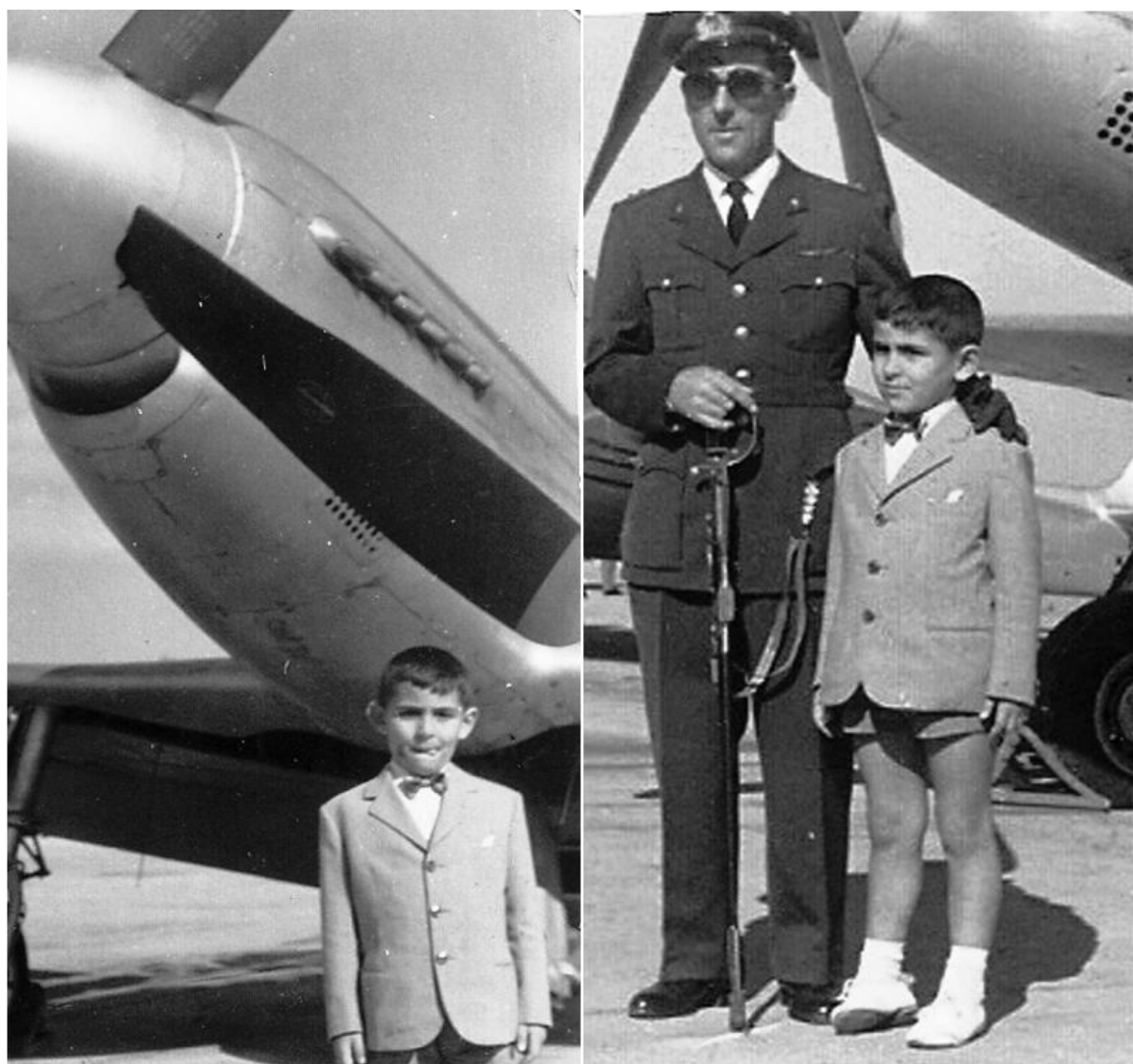
Dalla nave americana Mindoro sbarcano per l'aeroporto di Brindisi i Curtiss 52C - 16 settembre 1950



Aviogetti caccia F-84G thunderjet sbarcati dalla portaerei americana Corregidor - giugno 1952



Fiat G 59 B per addestramento schierati davanti agli hangars Savigliano - 1957



Il mio primo volo con mio padre, il Maresciallo Settimio Perri, nel cielo dell'aeroporto - Brindisi 1957



*Sottufficiali dell'Aeronautica, colleghi di mio padre il Maresciallo Settimio Perri al centro con la sciabola
Aeroporto Militare Orazio Pierozzi di Brindisi nella festa della Madonna di Loreto - 12 Dicembre 1957*

Il 10 settembre 1967 sull'aeroporto militare di Brindisi fu ricostituito con il 13° Gruppo caccia bombardieri e ricognitori, quel 32° Stormo che era stato originalmente costituito l'1° dicembre 1936 e poi sciolto il 27 gennaio 1943. Il velivolo in dotazione fu il Fiat G.91R, in dotazione anche alla gloriosa pattuglia acrobatica delle Frecce Tricolori, e nel 1974 lasciò spazio al bireattore G.91Y. Dal 1993 però, lo Stormo non ha più sede a Brindisi ed opera dall'aeroporto Amendola, in Foggia. Finalmente, nel 2008 l'aeroporto di Brindisi ha perso lo status di scalo militare aperto al traffico civile ed ha acquisito la semplice denominazione di aeroporto civile.

E quell'idroscalo, sorto quasi cento anni or sono nel porto medio di Brindisi, è anche stato il luogo d'origine dell'industria aeronautica brindisina che lì nacque e quindi vi prosperò per quasi ottant'anni: gli idrovolanti, infatti, avevano bisogno non solo di uno scalo posto vicino ad uno specchio d'acqua, ma anche di assistenza e manutenzione. La Società Anonima Cantieri d'Aeroporto SACA entrò in attività nel 1934 e sotto la guida dell'ingegnere Michele Dell'Olio divenne rapidamente la principale industria della provincia.

Nel dopoguerra la SACA, con la nuova denominazione di Società per Azioni Costruzioni Aeronavali, fu rinnovata ed ampliata tanto che negli anni '60 il personale raggiunse le mille unità. Imperdonabilmente nel 1977, dopo un continuo decadimento aziendale, si giunse alla penosa dichiarazione di fallimento. La Industria Aeronautica Meridionale IAM ne rilevò le maestranze, gli impianti e le attività. In seguito a ristrutturazione, la IAM divenne Agusta e questa, nel 1999, cedette ad Alenia Aeronautica il sito dell'idroscalo: 3 degli hangars Savigliano sono attualmente officine della società Alenia Aeronavali.



Gli hangars Bresciani e Savigliano – 2010 (foto Ugo Imbriani)

Ma quella della SACA e di tutta l'industria aeronautica brindisina è tutta un'altra lunga gloriosa e, per certi versi, triste storia alla quale bisognerà dedicare molto più di un capitolo.

BIBLIOGRAFIA

Tra cielo e mare. Mostra documentaria. Archivio di Stato di Brindisi – 2007
Orazio Pierozzi l'asso della marina. M. Mattioli – 2003
La base navale di Brindisi durante la grande guerra. G. T. Andriani – 1993
L'Aeroporto civile di Brindisi. F. Gorgoni – 1993
Lotte e vittorie sul mare e nel cielo. U. Maddalena – 1930