

I servizi postali della Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale

Premessa

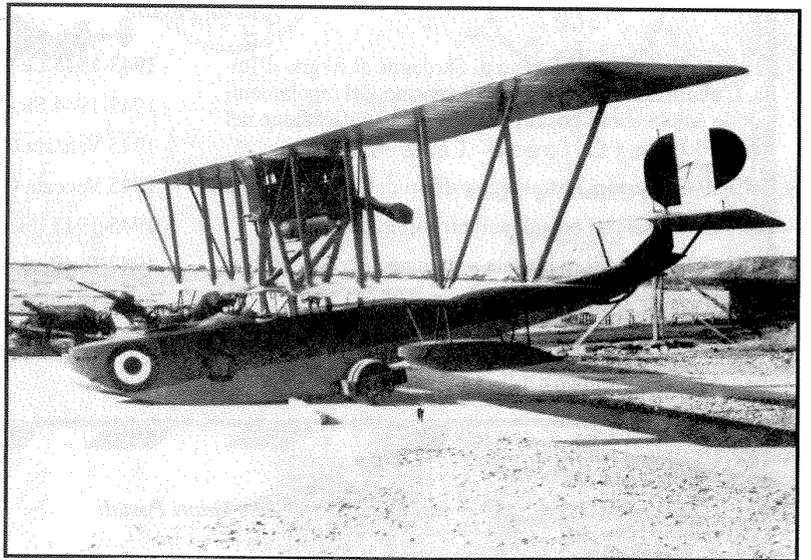
I cultori di storia postale ed i collezionisti di posta aerea sono al corrente, poichè sono elencati e fotografati nei cataloghi, che durante la Prima Guerra mondiale, ed anche dopo l'armistizio, gli idrovolanti della Regia Marina italiana hanno eseguito alcuni trasporti postali.¹

I pochi libri pubblicati da autori italiani e le pubblicazioni ufficiali della Marina non menzionano tali esperimenti.²

Unica eccezione la tavola 22 allegata al libro del Porro che menziona, nella nota (3) relativa alla stazione idrovolanti di Civitavecchia che "La 272^a Squadriglia era adibita al servizio di *posta aerea* con la Sardegna", a conferma di quanto già conosciuto ed elencato dai cataloghi di posta aerea.³

Ma, nell'attenta lettura delle riviste specializzate di aviazione, nella continua ricerca e studio delle imprese dei nostri piloti durante la grande guerra, ho constatato che anche altri trasporti postali sono stati effettuati dai nostri idrovolanti, anche se molto probabilmente non saremo mai in grado di reperire dei pezzi poichè non vennero sicuramente usati speciali annulli di posta aerea.

Eccone un buon esempio da *Nel Cielo*, Anno III, N. 3 del 10.02.1919: «La stazione idrovolanti di Valona



Uno degli idrovolanti "Savoia" costruiti su licenza F.B.A. tra il 1915 e il 1918

(con la sezione di Durazzo) ha compiuto, nella prima decade di Gennaio, 1.800 miglia di volo, portando 19 passeggeri nei vari percorsi, e provvedendo alle giornaliere comunicazioni postali fra Antivari-Virbazarscutari-S. Giovanni di Medua-Durazzo-Valona-S. Quaranta e Corfù.

Le stazioni idrovolanti dell'Alto Adriatico (Venezia, Trieste, Pola, Fiume), hanno nella stessa decade, compiuto oltre 2.000 miglia, provvedendo alle comunicazioni postali,

quasi giornaliera, tra Venezia - Trieste - Pola e Fiume, nonostante tempi contrari.

Quella di Trapani ha compiuto 184 miglia per le comunicazioni postali fra Trapani e le isole Favignana (Egadi n.d.A.); e quella di Milazzo, miglia 92 per esclusivo servizio postale del pubblico con le isole Eolie.⁴

Prendiamo in esame la situazione in Sicilia con particolare accento sulle vicende eoliane.

1. *Posta aerea Civitavecchia-Terranova Pausania (Sardegna) e viceversa; Posta aerea Brindisi-Valona e viceversa; Esperimento postale Napoli-Palermo-Napoli; Posta aerea transadriatica tra Venezia-Trieste-Fiume-Pola e Zara; Posta aerea Albania-Italia; Posta aerea Livorno-Capraia.*
2. *Milanesi Guido, Albatros. L'aviazione in guerra con note sulle più grandi case aviatorie d'Italia, Roma - Milano, Editore Alfieri & Lacroix, 1920. Manfroni Camillo Storia della Marina Italiana durante la guerra mondiale 1914-18, Bologna, Nicola Zanichelli Editore, 1936. Ministero della Marina, Cronistoria documentata della guerra marittima Italo-Austriaca 1915-18.*
3. *Porro Felice, La guerra nell'aria, Milano, Editore Corbaccio, 1935.*
4. *Nel Cielo, Rivista di aviazione e di autolocomozione, Milano, Società Editoriale Italiana, supplemento quindicinale al "Secolo Illustrato", Direttore Tullio Morgagni (Dal n. 6 del 25.03.1919 muta nome ne "Il Cielo").*

Come ben puntualizza Milanese in *Albatros*:

«Fin dai primi mesi del 1917 accentuata maggiormente la lotta, anche i servizi aeronautici ebbero un imponente sviluppo tanto che fu riconosciuta la necessità di addivenire ad una razionale suddivisione di tali servizi fra il R. Esercito e la R. Marina, passando in consegna a quest'ultima tutte le stazioni di idrovolanti, nonché alcuni campi per aeroplani ed alcuni aeroscali per dirigibili che per la loro ubicazione e per i loro compiti potevano più direttamente interessare la R. Marina».

(E pertanto passeremo alle dipendenze di questa:

- I campi d'aviazione di Bazzera, Belvedere e Cascina Ferello;
- Le stazioni idrovolanti di Gorgo, Grado, Porto Corsini, S. Nicolò di Lido, Alassio, Porto Maurizio, San Remo e Valona;
- Gli aeroscali per dirigibili di Bazzera, Brindisi, Otranto, San Severo-Apicenna, San Vito di Taranto, Valona).

«Contemporaneamente però, dato lo speciale carattere e la preoccupante intensità che andava assumendo la guerra sottomarina, non veniva trascurato lo sviluppo delle stazioni idrovolanti aventi il compito di proteggere il traffico marittimo nazionale e fu anzi stabilito il pronto impianto delle nuove stazioni idrovolanti di Rapallo, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Ponza, Napoli, Sapri, S. Maria di Leuca, Bari, Milazzo, Palermo, Trapani, Siracusa, Catania, Giardini di Taormina, Cagliari e Terranova Pausania».

E Manfredi precisa:

«Che si potessero adoperare i mezzi aerei per la scoperta e la distruzione

dei sommergibili apparve chiaro fin dall'inizio della guerra, poichè fu constatato come dall'alto lo sguardo dell'osservatore poteva penetrare ad una certa profondità sotto il livello dell'acqua. Ma la difficoltà stava nel procurarsi il numero di aerei necessari, poichè tutto il materiale ed il personale venivano assorbiti dalla Marina per il fronte adriatico.

Tuttavia con molte insistenze l'Ispettorato riuscì ad ottenere l'impianto di stazioni di idrovolanti e

dirigibili lungo la costa tirrena, per il servizio permanente di scoperta e di attacco dei sommergibili, nonché in casi speciali, di scorta ai convogli ed alle navi isolate. Si ebbero così verso la fine del 1917 ben 17 stazioni di idrovolanti e due di dirigibili con il loro personale e coi materiali adatti al servizio.

Nel 1918 venne accresciuto il numero delle unità delle squadriglie; vennero costruite nuove stazioni di dirigibili a Bagnoli e Palermo».⁵

Don Salvatore Iacono, postino aereo della 280^a Squadriglia Idrovolanti di Milazzo

L'autore di queste note, che da molti anni trascorre le vacanze a Lipari, ha svolto molte ricerche per controllare la notizia riportata dalla rivista *Nel Cielo* e ritrovare almeno un pezzo trasportato per via aerea da Milazzo alle Eolie.

Di posta nessuna traccia, ma ho raccolto molte notizie inedite ed ho visto un autentico cimelio: un frammento d'ala di un F.B.A.⁶

Ma entriamo con ordine nel vivo della nostra storia. Salvatore Iacono nasce a Lipari il 13 Febbraio 1876 e

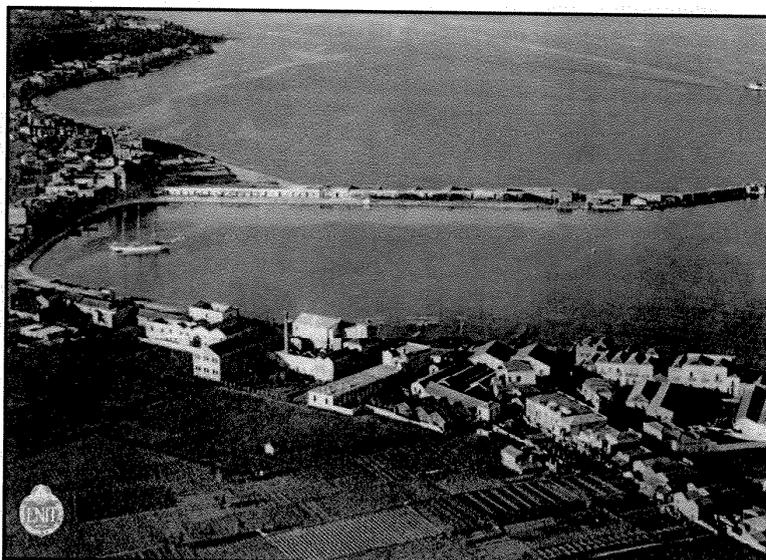


8 settembre 1918: l'F.B.A. N. 6, proveniente da Milazzo con la posta, per un'avaria non risponde ai comandi, il motore non si arresta e l'idrovolante si fracassa sulla spiaggia di Marina Corta a Lipari. Il pilota ten. Carlo Varello e l'osservatore Salvatore Iacono se la cavano con lievi ferite. Salvatore, per ricordo, conserva un frammento dell'ala e vi scrive la faticosa data.

QUESTO FRAMMENTO DI ALA E' OGGI PROPRIETA' DI SALVATORE IACONO NIPOTE DI DON SALVATORE

5 Per quel che riguarda le coste sicule, deve osservarsi che il tratto meridionale fu considerato come internazionale, e perciò vi prestarono servizio anche unità di scorta navale e aerea delle altre stazioni alleate. Si ebbe così a Marsala una stazione inglese di idrovolanti, un'altra francese e una stazione di M.A.S. francesi a Lampedusa; una stazione francese di idrovolanti e una stazione radiogoniometrica inglese; un'altra simile cominciò a funzionare a Capo Mulini proprio nei giorni dell'armistizio; infine a Linosa ed a Lampedusa si ebbero stazioni di siluranti, di trawlews e di chalutiers non italiani. Per la sorveglianza del percorso del ferry boat nello stretto di Messina, dopo l'affondamento di uno di questi natanti, l'Ispettorato si valse anche di un pallone frenato (draker) imbarcato sopra il pontone scemovente, sortato da un M.A.S.

6 Ringrazio il Rag. Giovanni Iacono, uno dei due figli di Salvatore, per la squisita gentilezza con cui ha messo a disposizione quanto in suo possesso e per avermi permesso di fotografare il cimelio, di rilevarne le misure e di prelevarne un frammento di tela.



A sinistra: il porto di Milazzo alla fine del 1918, al centro della foto due F.B.A. ormeggiati di fronte alla Stazione Idrovolanti.

Sotto: Stazione Idrovolanti di Milazzo (Messina). Alcuni componenti della 280ª Squadriglia nell'hangar innanzi un idro F.B.A. (Salvatore Iacono è il terzo seduto da destra verso sinistra; un suo collega in primo piano tiene fra le mani un modello dell'apparecchio da lui costruito).

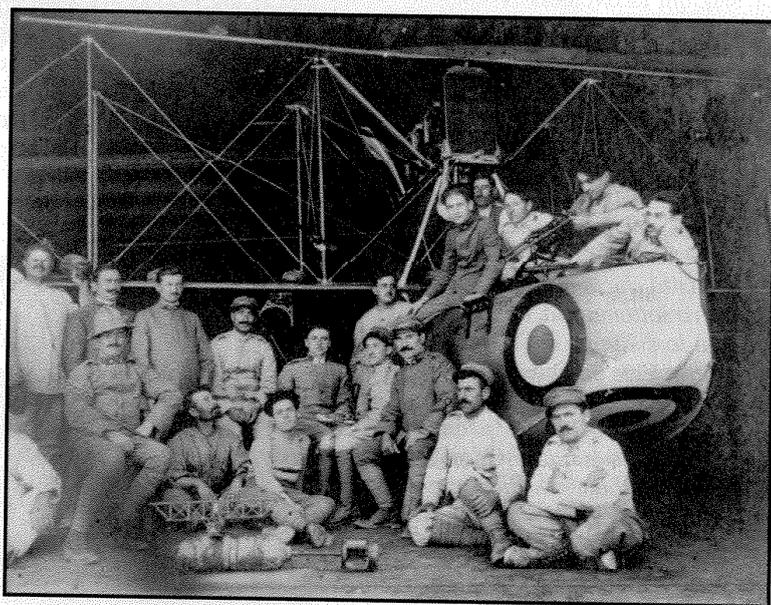
nel 1889 a soli tredici anni, emigra negli Stati Uniti stabilendosi a New York nella casa della sorella Nunziata.

I primi anni nel nuovo mondo sono molto duri e Salvatore si deve adattare ai mestieri più umili e, tra gli innumerevoli problemi che gli plasmano il carattere riesce con grande forza di volontà e con eccezionale anelito a migliorare, ad apprendere sempre più la lingua ed a trovare lavori migliori.

Il 3 Dicembre 1896 riceve, dal Regio Consolato Italiano di New York, il Foglio di via obbligatorio che gli intima di rientrare in Italia per il servizio di leva.

Al distretto lo assegnano al 28° Reggimento fanteria in cui si distingue per uno zelo ben superiore a quello degli altri militari di leva; quindi viene inviato a combattere per la patria nella guerra d'Africa comportandosi con onore e meritandosi una medaglia di bronzo argentato della *Guerra Coloniale - Libia 1896-1899*.

Congedato dall'Esercito ritorna negli Stati Uniti dove riprende a lavorare con il fratello Gaetano col quale rientra in patria nel 1901; a Lipari il fratello gli presenta una bella ragazza di nome Anna che ha otto anni meno



di lui, e ben presto i due, col consenso delle rispettive famiglie, si fidanzano. Il 16 Gennaio 1902 il breve fidanzamento si conclude col matrimonio di Salvatore con Anna Caffarella.

Ritornato in America con la moglie, viene assunto da una fabbrica di prodotti chimici di Bassen Island, un'isoletta di fronte a New York, come apprendista meccanico nel reparto macchine.

La sua predisposizione per la meccanica e la voglia di apprendere ben presto danno i suoi frutti: la nomina a capo reparto macchine ed impianti

dell'intero stabilimento.

Tale posizione, di prestigio e di soddisfacente reddito, Salvatore la detiene sino al suo rientro definitivo in Italia, nel 1910, dopo 22 anni da quando era emigrato la prima volta.

Lui non sarebbe più tornato, ma fu costretto a decidersi poichè la moglie aveva contratto un'asma bronchiale cronica che solo il salubre clima delle Eolie poteva guarire.

Al suo ritorno a Lipari lo chiamano tutti *don Sarvaturi* e non solo per il suo aspetto nuovo, ma anche perchè era l'unico a possedere una barca col

motore entro bordo che aveva portato dall' America e che, secondo lui, era la cosa più seria che si potesse portare da laggiù.

Inoltre si ricordò che, oltre al motore per la barca, c'era anche un'altra cosa dell' America che poteva essere utile a Lipari: la luce elettrica!

E senza perder tempo, chiama suo fratello Peppino, e Tobia il genovese, per discutere sul da farsi.

Non fatica a persuaderli e decidono insieme che debbono impiantarla; affittano i locali, dove c'è ora il Supermercato Upim di D'Anieri, si procurano i motori e si accingono a montarli, quando l'Italia dichiara guerra all' Austria-Ungheria.

Ma purtroppo don Salvatore, anche se non aveva voglia di ripartire viene richiamato nell' Aprile 1915, ed assegnato alla 22ª Divisione Fanteria.

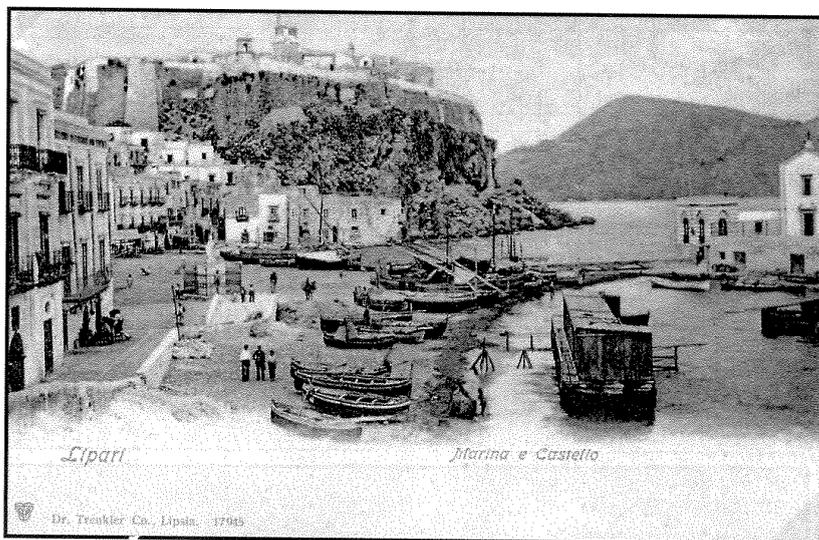
Vista la sua pratica di motori ottiene di essere trasferito al campo di aviazione di Mirafiori (Torino), dove consegue la qualifica di motorista e di osservatore dall' aeroplano.

Trasferito al fronte partecipa a molte missioni di guerra sui bombardieri Caproni.

Nel Maggio 1918, saputo per caso che a Milazzo, proprio di fronte a Lipari, avevano costruito un idroscalo, chiede ed ottiene il trasferimento alla Stazione idrovolanti di Milazzo.

Iacono, i piloti della 280ª e tutto il personale della stazione idrovolanti, pur felici di essere lontani dai pericoli della guerra non si sentivano appagati dalla routine quotidiana.

Salvatore, soprattutto, si sentiva triste poichè, pur così vicino a Lipari, non aveva la possibilità di rivedere la



Lipari: Marina corta e Castello in una cartolina dell'epoca.

moglie, gli amici ed i parenti.

Aguzzando l' ingegno fece partire da Lipari una accorata protesta, che Ugo di Sant'Onofrio, allora Ministro delle Poste, intimamente legato agli isolani, non vide l'ora di accogliere, per rendere loro un piacere in tempi tanto duri.

«Che ci fanno quegli idrovolanti fermi a Milazzo? - disse al suo collega della Guerra - le isole non ricevono posta da mesi. Non possiamo più permetterci che continuino in tanto penoso isolamento!»⁷

E così Don Sarvaturi, nel frattempo promosso sergente maggiore, atterra un mattino a Marina Corta di Lipari in veste di osservatore su un idrovolante F.B.A.⁸, pilotato da un aviatore della 280ª squadriglia.

Gli isolani ricevettero da quel gior-

no la posta con frequenza regolare e Salvatore ebbe la possibilità di incontrarsi con la sua adorata Annetta, anche se c'era la guerra.

Ma poichè l'imponderabile è sempre in agguato, la mattina dell'8 Settembre 1918, l'idrovolante F.B.A. N. 6, flottando in avvicinamento, per un'avaria, non risponde ai comandi, il motore non si arresta e strisciando sulla spiaggia, si fracassa contro le barche in secca a Marina Corta, evitando miracolosamente la piccola folla in attesa della posta dal fronte.

L'impatto è stato violento ed il velivolo è ridotto in rottami.

Anche da questo incidente emerge il principale appunto che la Marina faceva all'apparecchio e cioè la sua eccessiva fragilità.⁹

Gli equipaggi sostenevano scherzo-

7 Paino Pino. *Le isole Lipari. volume terzo. Lipari. 1892.* L'Autore mi ha personalmente confermato che il marchese di Sant'Onofrio fu più volte eletto nel collegio uninominale del distretto Patti-Lipari per merito degli elettori eoliani e di essi si ricordò facendosi promotore del finanziamento governativo per la costruzione di porto Pignataro a Lipari.

8 I primi esemplari dell' F.B.A. a scafo centrale tipo C, progettato dal francese Louis Schreck, muniti di motore Gnôme da 100 C.V., vennero importati direttamente dalla Francia. In seguito la S.I.A.I. di Sesto Calende, verso la metà del 1916, iniziava la produzione del tipo H su cui venne installato normalmente il propulsore Isotta Fraschini V4, a sei cilindri in linea raffreddato ad acqua, da 150 C.V. Caratteristiche principali: apertura alare superiore m. 14,54; apertura alare inferiore m. 10,86; lunghezza totale m. 10,15; lunghezza dello scafo m. 9,20; altezza m. 3,25; superficie portante mq. 42; peso a vuoto kg. 860; carico utile kg. 500; velocità massima 150 km ora. L'idro "Savoia" F.B.A. della S.I.A.I. fu costruito su licenza delle ditte Cives, Ducrot di Palermo, Gallinari ed Industrie Aviatorie Meridionali Napoli.

9 Nel 1916 furono consegnati alla Regia Marina 30 esemplari di idro F.B.A. (ma entro lo stesso anno ne furono radiati 4), 288 esemplari nel 1917 (ma ne vennero radiati 120), 409 esemplari nel 1918 (ma ne furono radiati 248). (Cfr. Ministero della Marina, opera citata)

Elenco delle stazioni di idrovolanti della R. Marina in Sicilia

Stazione	Data	Capienza	N° Squadriglia	Apparecchi in servizio all'armistizio
Siracusa	1917	5	283 ^a	6
Trapani	"	20	284 ^a	6
Palermo	"	20	270 ^a	10
Milazzo	"	11	280 ^a	2
Giardini	"	14	281 ^a *	10
Catania	"	7	282 ^a	5
Marsala	non compiuta all'		armistizio	

* Mista con S. 8



Sopra: telegramma del 29 giugno 1919 con annulli lineare e tondo della "280" Squadriglia Idrovolanti/Milazzo".

samente che la sigla F.B.A. (Franco British Aviation) significasse in realtà *Fate Bene Attenzione...*!

Il pilota ten. Varello Carlo e l'osservatore serg. Iacono Salvatore se la cavano con lievi ferite medicate all'ospedale di Lipari e, la settimana seguente, una nave della Regia Marina preleva gli aviatori ed il relitto riportandoli a Milazzo.

Salvatore, per ricordo, si porta via un frammento d'ala, il più grosso rimasto, e vi scrive col pennello la fatidica data.

Il servizio postale continuò sino alla

fine del conflitto con i due idrovolanti rimasti in dotazione alla squadriglia (vd. elenco/tabelle).

Salvatore viene congedato nel 1919 e ritorna alla sua amata isola.

Poi, con l'avvento del fascismo, cominciano ad arrivare a Lipari, nel 1927-28, i primi confinati politici.

L'illuminazione elettrica sull'isola l'avevano messa ormai gli altri nel 1926 e don Salvatore, nel magazzino della sua casa del glicine in via Roma, dove nel 1919 aveva appeso il frammento d'ala del suo F.B.A. N 6 al soffitto riprendendo l'attività di ebanista, che aveva coltivato nei momenti liberi, rivelandosi un vero artista.

Inoltre non pago del suo *hobby* si



Cartolina illustrata spedita da Milazzo il 24 aprile 1918 con l'annullo lineare violetto "Sezione Idrovolanti F.B.A. /Milazzo".

Gli idrovolanti F.B.A. in dotazione alle stazioni della Regia Marina negli anni 1916 - 1918 in Sicilia

Anno	1916		1917		1918	
	I	II	I	II	I	II
Siracusa	-	-	-	3	6	6
Trapani	-	-	-	-	5	6
Palermo	-	-	2	4	12	10
Milazzo	-	-	-	4	5	2
Giardini	-	-	-	3	6	8
Catania	-	-	-	4	5	5

(Cfr. Ministero della Marina, opera citata.)

improvvisa anche barista dietro il banco dell'artistico chiosco che si era costruito con le sue mani. nella piazza di Marina Corta, a pochi passi dalla spaggietta dove s'era infranto l'idrovolante.

L'idea del chiosco, ma soprattutto quel singolare barista, piacque a molti, e gerarchi e antifascisti, militi e confinati, si davano tutti convegno a Marina Corta, dove passavano le serate seduti ai tavolini pieghevoli, dinanzi al suo chiosco e gustando i suoi ghiaccioli.

Lui li salutava tutti con lo stesso sorriso: il Seniore della Milizia, Ros-



Sopra: auguri di Buon Anno dal Comandante del III° Gruppo Idrovolanti, spediti il 28 dicembre 1918 da Messina, ed indirizzati al Comandante della 283ª Squadriglia Idrovolanti di Siracusa.



Il chiosco di "Don Sarvaturi" facono sulla piazza di Marina Corta a Lipari durante gli anni del confino politico. 1926-1932. Don Salvatore è in piedi con la "paglietta" appoggiato al suo artistico chiosco.

selli, Malaparte, Parri e Torrigiani.

Quando venne anche la Seconda Guerra mondiale l'unico suo dispiacere fu quello di non poterci andare lui al posto dei suoi figli Giovanni e Domenico, ma ebbe la fortuna di vederli tornare vivi.

Il 17 Febbraio 1947, a settantuno anni, se ne andò in pace e senza rancori anche se non gli sarebbe dispiaciuto rimanere almeno ancora un poco per realizzare qualche idea nuova.

F. Longhi
(A.I.S.P.)