



*Cartolina d'epoca dell'idroscalo di Torino*



*Officine aeronautiche: montaggio di un Cant 22 RI*

gli idrovolanti, giunse non previsto, il giorno del volo inaugurale, il capo del Governo Benito Mussolini; arrivarono prima i velivoli da Torino, mentre quelli da Venezia accuseranno un certo ritardo causato da pioggia e nebbia. Il viaggio Trieste-Torino costava 350 lire, mentre le altre destinazioni avevano un costo tra le 130 e le 310 lire. La SISA realizzerà anche un regolamento per i passeggeri, tra le regole vi era il divieto di gettare oggetti dai finestrini, di trasportare oggetti infiammabili, armi o esplosivi. L'aviazione civile nacque, quindi, in ambiente marinaro poiché gli aeroporti terrestri erano rari, situazione che si manterrà per molti anni. L'idrovolante poteva usare le superfici marine, lacustri e fluviali come piste d'atterraggio e decollo, insomma, in un certo senso, si volava alla marinara.

Alla fine del 1926, le quattro compagnie che usavano sia idrovolanti che aerei terrestri, gestivano una rete di collegamenti di quasi 3.700 km con 4.000 passeggeri, 1.500 kg di posta e 50.000 kg di merci all'anno. Nel 1933 le Società divennero otto, con 46 velivoli, l'anno successivo la SISA venne assorbita dalla SAM. Fino al 1934 la SISA, poi SAM, aveva effettuato 12.093 viaggi con 59.021 passeggeri trasportati, 74.774 kg di posta e 447.176 kg di merci e bagagli trasportati. La SAM, nello stesso anno, cambierà la denominazione in Ala Littoria, arrivando ad usare ben 78 aerei. Nel 1939 saranno solo tre le compagnie aeree, oltre all'Ala Littoria, la ALI e la LATI, che gestiranno 72 reti aeree, ma all'entrata dell'Italia in guerra, il 10 giugno 1940, le tre compagnie vennero sciolte. Nei primi dieci anni di volo della SISA

e dei suoi aerei con la SAM, vi furono alcuni incidenti gravi, tutti concentrati tra il 1930 e il 1936; in cinque episodi, vi saranno 9 morti: 6 tra i passeggeri, tra cui una figlia di un Cosulich, Emma di soli 10 anni, e 3 tra il personale, oltre a 13 feriti, più o meno gravi. Mentre nei primi cinque anni di attività i voli furono piuttosto regolari e puntuali, gli incidenti furono quasi del tutto assenti, a parte qualche piccolo problema tecnico facilmente risolvibile. Curioso l'incidente occorso al CANT 22 I-ALFA "San Sergio", con a bordo cinque persone, fra le quali un solo passeggero; durante il volo Trieste-Zara, sorvolando Rovigno, per densi banchi di nebbia, urtò con l'ala sinistra la cima del campanile del Duomo, abbattendo la statua di Sant'Eufemia e precipitando in mare; nell'incidente morirono il Primo pilota e l'unico passeggero, l'industriale della "Pasta Zara" Pietro Bonetti.

Nell'immediato dopoguerra e precisamente nel 1947 la SISA venne rifondata dai nipoti dei Cosulich, i primi collegamenti presero il via l'8 giugno 1947 tra Trieste-Milano, Roma e Napoli, successivamente si aggiungeranno Atene, Beirut, Vienna e Praga. Ma ancora una volta, la SISA verrà assorbita da un'altra compagnia, la ALI Flotte Riunite, in cui confluirono le compagnie Airone, ALI e Transadriatica, poi sostituita dall'Alitalia. In conclusione, Adria venne toccata, anche se solo marginalmente, dalla storia della prima linea aerea commerciale ufficiale italiana, ed è bello pensare che qualche idrovolante possa essere ammarato, anche se solo per qualche ora, nelle acque del nostro Po.