

1917 – I primi esperimenti di Posta Aerea con utilizzo di francobolli speciali

Torino-Roma-Torino & Napoli-Palermo-Napoli

Flavio Riccitelli

PARTE SECONDA

2. VOLO NAPOLI - PALERMO - NAPOLI

3.1 Il Francobollo

Il volo sperimentale Napoli-Palermo-Napoli non ha mai raggiunto la fama del volo che lo ha preceduto. Anche le Poste non sono state generose da questo punto di vista e se hanno commemorato il primo volo con ben due francobolli (una prima volta nel 1967, come abbiamo visto, per commemorare il cinquantenario ed una seconda volta nel 1998, nell'ambito della manifestazione Italia '98), questa occasione non c'è mai stata per il volo Napoli-Palermo-Napoli. Si spera ancora che quest'anno con il centenario si possa ovviare a questa lacuna.

Il francobollo n.2 di posta aerea, in Italia e nel mondo, venne preparato anch'esso per essere usato esclusivamente per i due voli a cui era destinato. Ma esso aveva la caratteristica di essere del tutto nuovo, perché venne preparato sovrastampando un francobollo "espresso urgente" da 40 centesimi, che non si era mai visto prima, in quanto non emesso (Fig. 22). Verrà emesso nel novembre del 1917, ma ridotto ad "espresso" (Fig. 23). La sovrastampa tipografica di tale francobollo era su tre righe, in nero e recava la seguente dicitura:

**IDROVOLANTE
NAPOLI - PALERMO - NAPOLI
25 CENT 25**



Fig. 22 - Il secondo francobollo di posta aerea emesso nel mondo.



Fig. 23 - L'Espresso da 25 cent. ottenuto sovrastampando l'Espresso Urgente da 40 cent. mai emesso.

La tiratura di questi francobolli fu di 100 mila esemplari, che vennero messi in vendita qualche giorno prima del 28 giugno 1917, giorno fissato per il volo, nelle città di Napoli, Palermo e Roma. Le cassette per raccolta del corriere speciale, oltretutto a Napoli e Palermo, erano state quindi collocate anche a Roma. Come per l'esperimento precedente, i 25 centesimi del francobollo si ritenevano sufficienti per affrancare una cartolina o una lettera, limitatamente al primo porto.

3.2 L'aereo e il pilota

Il mezzo aereo utilizzato era un idrovolante biplano FBA costruito su licenza dalla Società Anonima Industrie Meridionali di Napoli. Equipaggiato da un motore Isotta Fraschini di 150 HP (Fig. 24). A pilotare l'idrovolante era un emiliano, Ruggero Franzoni, un pioniere della scuola Caproni di Vizzola del 1911, che si avvale della collaborazione del motorista Francesco Romanut, appartenente al Battagliane Aviatori. All'organizzazione del volo

postale contribuirono l'Aero Club di Napoli e, in particolare due pionieri dell'aviazione, i fratelli Ettore e Umberto Ricci, animatori dell'Aero Club e progettisti/costruttori di aeroplani innovativi.

3.3 I voli

La partenza da Napoli, dalla calata Granili, avvenne alle 06.15 del 28 giugno, fra gli applausi della folla entusiasta che già prima delle sei del mattino, con le varie autorità, era lì in trepidante attesa. Alle 09.00 l'idrovolante si intravide già al di sopra del monte pellegrino, per ammarare poco dopo, alle 09.25, nello specchio d'acqua di Sant'Erasmus, al Foro Italico di Palermo. Il volo era durato circa tre ore, effettuato alla media di 100 Km/h (Fig. 25).

Oltre che la corrispondenza ed alcune copie del quotidiano *Il Mattino* di Napoli, l'Idrovolante recava con sé i messaggi di felicitazioni delle autorità e, in particolare, il messaggio del Sindaco di Napoli a quello di Palermo. Quest'ultimo, si servì a sua volta del mezzo aereo per trasmettere i suoi saluti al primo cittadino di Napoli ed alle personalità che avevano contribuito alla realizzazione dell'esperimento¹.

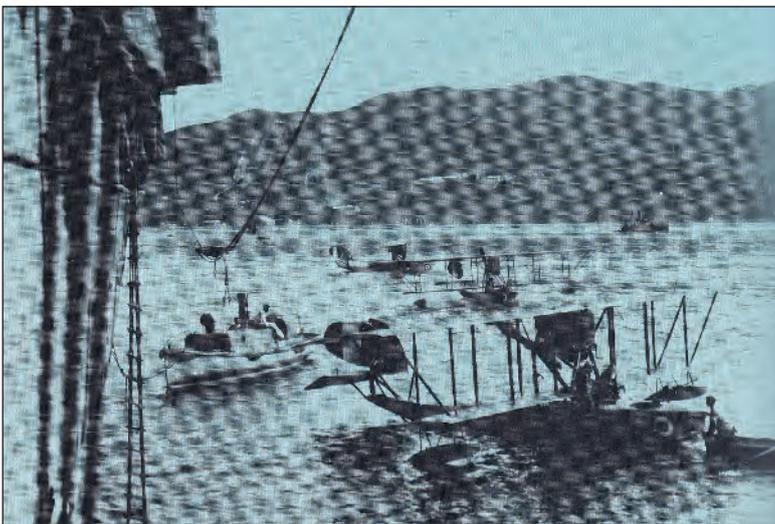


Fig. 24 - Gli idrovolanti della "Franco-British Aviation Company" (FBA), un'azienda aeronautica franco-britannica specializzata nella costruzione di idrovolanti, vennero prodotti in gran numero, oltre che in Francia anche in Italia, su licenza, dalle maggiori aziende nazionali, andando ad equipaggiare i reparti di volo della Regia Marina.



Fig. 25 - Dopo il suo arrivo a Palermo, l'idrovolante delle IAM venne sistemato nei pressi del molo S. Lucia (immagine tratta dal libro di Salvatore Amoroso, riportato in bibliografia).

Il volo di ritorno si sarebbe dovuto effettuare il pomeriggio del 28 giugno, ma un contrattempo legato alla fornitura del carburante, non idoneo al regolare funzionamento del propulsore, ne determinò il rinvio al giorno successivo. Il 29 giugno, alle ore 17.00, l'idrovolante poté prendere il volo alla volta di Napoli, recando a bordo, come nel viaggio di andata, il corriere postale. Ma i contrattempi non erano finiti, in quanto il formarsi di una densa foschia impedirono al pilota di rispettare la rotta prestabilita. Alla fine, dopo diverse ore di volo, abbassandosi di quota, il

¹ Tra di esse il Presidente della Società Industrie Aviatorie Meridionali, il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Poste e telegrafi ed il Ministro degli Interni Vittorio Emanuele Orlando. Le riporta Salvatore Amoroso nel suo libro "Oggi si Vola. 150 anni di aeronautica in Sicilia" (testo riportato in bibliografia).

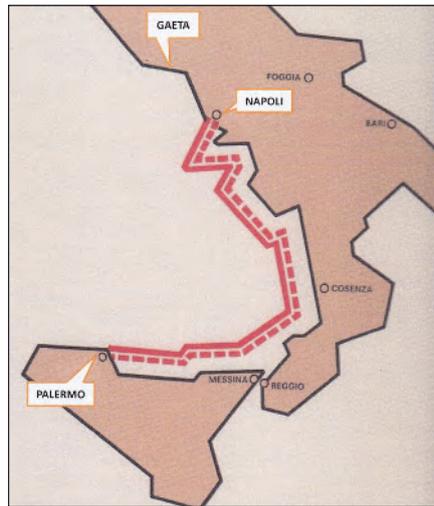


Fig. 26 - La mappa con il percorso seguito in occasione dei due voli postali. La linea continua per il volo di andata e la linea tratteggiata per il volo di ritorno, che in realtà proseguì oltre, fino a Gaeta, come indicato.

pilota si rese conto di essere finito nelle vicinanze di Gaeta, non lontano dal promontorio di Monte Orlando che domina la città. Non quindi a Capo d'Orlando, in Sicilia, come era stato ritenuto e scritto per molto tempo. Lì il pilota fu costretto ad ammarare, per una perdita alla coppa dell'olio. Erano stati percorsi 400 Km anziché i 330 previsti (Fig. 26).

Una torpediniera della Marina Militare provvide subito a recuperare la posta ed a trasferirla a Napoli, dove l'idrovolante giunse l'indomani, nel pomeriggio (15.00), completando il suo tormentato volo. Prima dell'ammarraggio a Napoli, per incarico delle autorità palermitane, dall'idrovolante vennero lanciati un migliaio di manifestini, di colore diverso, di salute alla popolazione di colore e impostazione grafica diversi. I manifestini erano stati consegnati nel capoluogo siciliano e contenevano i messaggi del sindaco di Palermo per quello di Napoli e per le altre autorità (Fig 27).

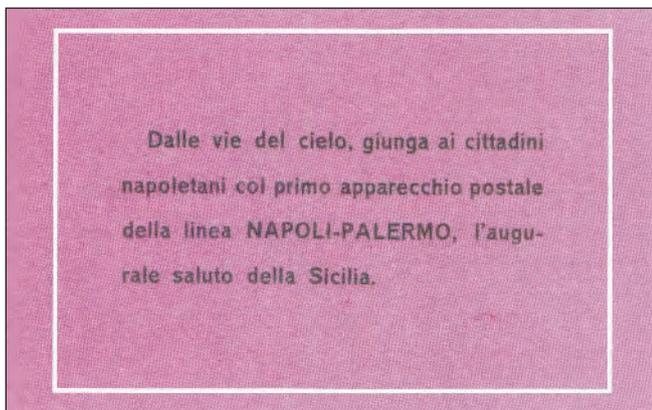


Fig. 27 - Uno dei manifestini lanciati dall'idrovolante prima di ammarare a Napoli (immagine tratta dal libro di Salvatore Amoruso, riportato in bibliografia).



Fig. 28 - Cartolina illustrata inviata da Roma a Palermo, via Napoli e annullata con timbro di presa in carico di Roma (p. 27.6.17) ed in partenza, con il timbro speciale di Napoli (p. 28.6.17), che annulla i francobolli. In arrivo il timbro di Palermo (a. 28.6.17). La cartolina è affrancata anche con un francobollo di 5 cent. a copertura, come da tariffa, del servizio di "fermo posta", pagato in partenza.

3.4 La corrispondenza

Del corriere facevano parte anche le lettere impostate a Roma, che vennero ritirate dalle cassette la sera del 27 maggio e su di esse venne apposto il solo timbro circolare "Roma/27.6.17.20/Ferrovia", il quale però non toccava il francobollo. Questo corriere fu inviato a Napoli, dove venne avviato insieme con quello locale. Tutta la posta presa a bordo (quindi anche quelle di Roma) era affrancata con il francobollo speciale, sul quale venne apposto in partenza l'annullo rotondo recante la dicitura: "Posta Aerea/28.6.17.5/Napoli-Sicilia" (Fig. 28). Le copie del giornale "Il Mattino", senza affrancatura, furono munite dello stesso timbro, pur avendo corso in abbonamento postale.



Fig. 29 - Le impronte dei timbri di arrivo di Palermo.



Fig. 32 - Le impronte dei timbri di partenza di Palermo (a sinistra il Tipo I, a destra il Tipo II).



Fig. 30 - Cartolina illustrata inviata da Palermo a Napoli ed annullata in partenza con il timbro Tipo I di Palermo (p. 28.6.17). In arrivo il timbro di Napoli (a. 30.6.17), nonché il timbro "96" di distribuzione, apposto dal portalettere a Napoli.



Fig. 31 - Lettera inviata da Palermo a Napoli ed annullata in partenza con il timbro Tipo II di Palermo (p. 28.6.17). In arrivo, al retro, il timbro di Napoli (a. 30.6.17).

Secondo quanto affermato da F. Corsari e da F. Longhi (vedi bibliografia), la posta raccolta a Roma ed a Napoli raggiunse ben presto una quantità che andava oltre le capacità di peso e di stivaggio dell'idrovolante. Essi ritengono, dunque, che i primi sacchi arrivati a Napoli, in attesa della partenza, furono avviati per ferrovia a Palermo, via Messina e lì attesero l'arrivo del resto della posta.

La corrispondenza giunta a Palermo ricevette in arrivo un bollo circolare, del quale se ne conoscono tre differenti tipi, tutti con la dicitura "Palermo Distribuzione/28.6.17.10". Tali timbri differiscono tra loro per le diverse spaziature e ornati presenti tra le parole "Palermo" e "Distribuzione" (Fig. 29).

In partenza da Palermo la corrispondenza, sempre affrancata con il francobollo speciale, venne tutta annullata con il timbro rotondo avente la dicitura "Posta Aerea/28.6.17/Palermo Continente" (Figg. 30 e 31), del quale furono preparati due timbri leggermente diversi, che differivano per la diversa spaziatura esistente tra le parole "Posta Aerea" e "Palermo Continente" (Fig. 32). La posta giunta a Napoli venne regolarmente smistata ed inoltrata; la maggior parte di essa porta il timbro d'arrivo di Napoli o delle altre città di destinazione.



Fig. 33 e 34 - Cartolina speciale con la poesia di Nicola Martinelli dedicata alla Sicilia Trinacria, inviata da Napoli a Trapani, via Palermo ed annullata in partenza con il timbro speciale di Napoli (p. 28.6.17) e con il timbro di destinazione di Trapani (a. 29.6.17). Al retro, un timbro privato dell'autore, con al centro le sue iniziali, contornate dalla dicitura "Con l'occhio al cielo e con il fato accanto".



Fig. 35 e 36 - Cartolina speciale curata dalla Croce Rossa, inviata da Palermo a Napoli ed annullata in partenza con il timbro Tipo I di Palermo (p. 28.6.17). In arrivo il timbro di Napoli (a. 30.6.17), nonché il timbro "175" di distribuzione, apposto dal portalettore a Napoli. Al retro, il bellissimo bozzetto dell'artista Paolo Bevilacqua.



Tra la corrispondenza vi erano anche alcune cartoline speciali disegnate da famosi illustratori e stampate per l'occasione. Famosa è la cartolina recante una poesia di Nicola Martinelli, che vede l'aereo come mezzo importante per legare le regioni d'Italia: in particolare il messaggio poetico è rivolto alla Sicilia Trinacria (Figg. 33 e 34) o anche la cartolina del Comitato di Difesa Civile e dell'Alleanza femminile di Palermo, stampata a cura della Croce Rossa Italiana. Il bozzetto di quest'ultima è del pittore Paolo Bevilacqua. Ha come soggetto Icaro in volo sul mare palermitano e come sfondo il monte Pellegrino (Figg. 35 e 36).

Altre due cartoline molto note e rare sono: quella predisposta dalle Industrie Aviatorie Meridionali (IAM), che riporta scorci tipici delle due città collegate dall'idrovolante, dell'illustratore Bigliardi (Fig. 37) e quella allegorica, con sullo sfondo il Vesuvio, predisposta dall'Aero Club di Napoli e disegnata dall'illustratore Mario Borgoni, già autore del manifesto per il meeting aviatorio di Palermo del 1910 (Fig. 38). Di quest'ultima cartolina, senz'altro la più rara delle quattro qui illustrate, ne è nota una, in unico esemplare, viaggiata con lo speciale francobollo con il volo Napoli-Palermo e di qui, riaffrancata ancora con lo speciale francobollo, viaggiata a Napoli con il volo di ritorno².

Infine, per chiudere la documentazione di questo volo, va evidenziata anche l'esistenza di numerose vignette, tutte con identico soggetto (Fig. 39), in parte predisposte dal Circolo Filatelico di Palermo, in parte dall'Aero Club della stessa città. Nessuna di esse risulta essere stata applicata sulla corrispondenza.



Fig. 37 - Cartolina speciale predisposta dalle Industrie Aviatorie Meridionali (IAM)



Fig. 38 - Cartolina speciale predisposta dall'Aero Club di Napoli.



Fig. 39 - Alcuni esemplari di etichette.

BIBLIOGRAFIA

- Fernando Corsari e Ugo De Simoni, "Aerofilatelia Italiana - Catalogo, Vol. I 1784-1940", Estratto della Rivista Aeronautica, 1972
 Fiorenzo Longhi, "Aerofilia Italiana, Catalogo Storico-Descrittivo 1898-1941", 2° Ed., Grafiche CAM, 2007
 Salvatore Amoroso, "Oggi si Vola! - 150 anni di aeronautica in Sicilia", Regione Siciliana, 2011

² La cartolina è documentata da Alfredo Bessone, nel suo articolo già citato, che anche per questo volo analizza in dettaglio le diverse corrispondenze e affrancature.