

An abstract painting featuring a large, textured globe in shades of blue and white, partially obscured by a vibrant red ribbon that spirals across the scene. The background is a mix of blue and green tones with visible brushstrokes.

Maria Quilici

Quarant'anni di aviazione civile

1931-1971



cartabianca

Maria Quilici

Quarant'anni di aviazione civile

1931-1971

Nel 1973, per onorare la memoria della giornalista Maria Quilici, il Museo Aeronautico Caproni di Taliedo, depositario per donazione del suo archivio di documentazione aeronautica, pregò Mimì Quilici Buzzacchi di raccogliere gli scritti pubblicati dal 1931 al 1971 dalla cognata Maria. Parte di tali scritti venne riportata in volume unitamente all'indice di tutti gli articoli, saggi e pubblicazioni che fu possibile reperire.

Questo ebook contiene, oltre agli articoli originali, cinque scritti dell'autrice (Enea Chinetti... 46 anni di aviazione; I "gavitelli"; Livia Fanelli; Due sardi agli antipodi; Amleto Fiore: arte e pubblicità) ad integrazione della prima edizione.



cartabianca

© 1973 Museo Aeronautico Caproni di Taliedo

© 2016 Cartabianca Publishing

Copertina: Andrea Morando (www.andreamorando.com) da un'illustrazione originale di O. Savelli

Ricerca storica, restauro fotografico, editing e codifica ebook: Diego Meozzi

Foto: Gregory Alegi, Angelo Gialanella, Elio Vergati - Nevio Mazzocco (www.aeroportofofotostoriche.it); archivi: Alexander Carloni, Patrizio Cartia, Ettore Castroni, Roberto Gentilli, Kees Kort, Diego Meozzi, Leonardo Pinzauti, Mario Ronchetti, Tom Wigley

Ringraziamo per la preziosa collaborazione: Gregory Alegi, Neva Capra, Maria Fede Caproni, Michele Lanzinger, Celestino Tortora

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc
Via Crociali 12, 40138 Bologna BO
info@cartabianca.com
Tel. 051 5870996
www.cartabianca.com

Prima edizione digitale: aprile 2016

ISBN: 978-88-8880-512-2

PREFAZIONE ALL'EDIZIONE EBOOK

Mariula Quilici: una vita per l'aviazione



A più di un secolo dalla nascita, cosa resta dell'eredità di Maria (o "Mariula", come era universalmente conosciuta) Quilici, zia del noto documentarista e scrittore Folco? Una manciata di foto in qualche cassetto o schedario, una vecchia collezione di riviste ingiallite, qualche libro pressoché introvabile. Eppure Mariula Quilici è stata una delle rare donne italiane a dedicare la propria vita all'aviazione.

Giornalista seria, preparata e innamorata del suo lavoro, in un quarantennio Mariula Quilici ha visto trasformarsi gli aeroplani da precarie macchine assemblate in legno e tela in veloci aviogetti pressurizzati che sfiorano la velocità del suono ai confini con la stratosfera. E attraverso questo periodo – sicuramente esaltante ma

contraddistinto anche dalla ferocia e dai lutti del secondo conflitto mondiale – ha saputo raccogliere con pazienza e competenza le storie più importanti della nascita e lo sviluppo dell'aviazione civile italiana.

Fin dagli inizi, nel 1929 come capo ufficio stampa della SAM (Società Aerea Mediterranea), Mariula Quilici fu caparbiamente in grado di farsi spazio in un ambiente che, tra piloti, tecnici, esperti e dirigenti, era tradizionalmente maschile. Nel gennaio 1932 fondò e iniziò a dirigere la rivista mensile *Volandum Est!* dedicata alle attività della SAM; due anni dopo la rivista semplificò il proprio nome in *Volandum*. Gli articoli della Quilici erano firmati con la sola iniziale del nome, molto probabilmente per nascondere il fatto che fosse una donna a scrivere per lettori maschi.

Nello stesso periodo nacque anche Ala Littoria, la prima compagnia aerea italiana di proprietà statale, risultato della fusione di SAM, SANA (Società Anonima di Navigazione Aerea) e SISA (Società Italiana di Servizi Aerei). E Mariula Quilici divenne capo ufficio stampa anche per Ala Littoria. Le pubblicazioni di *Volandum* continuarono fino all'armistizio del 1943, anno in cui la giornalista diede le dimissioni dalla rivista e da Ala Littoria.

Poco dopo il termine del conflitto, i trasporti aerei in Italia ripresero a organizzarsi e nel gennaio 1947 Mariula Quilici era già entrata in forza all'Alitalia. Dagli esordi della Compagnia e per i successivi vent'anni, la giornalista profuse tutte le sue energie per diffondere notizie di carattere aeronautico, inizialmente con una piccola rassegna stampa settimanale e poi fondando e dirigendo per i successivi 8 anni la rivista *Freccia Alata*. Passò quindi le consegne di capo ufficio stampa Alitalia al collega Baldassare Catalanotto e proseguì collaborando a quotidiani, agenzie di stampa e riviste – tra cui la storica *Air Press*, fondata da Fausto Alati – continuando nel suo appassionato lavoro fino a spegnersi, a 72 anni di età.

Perché abbiamo deciso di recuperare la memoria di Mariula Quilici? Innanzitutto perché quanto da lei scritto in tanti anni resta un'importante documentazione storica. Inoltre, l'ultimo libro a sua firma, pubblicato postumo e stampato in 1000 copie fuori commercio, è

oggi praticamente introvabile. Ci è sembrato quindi giusto farlo rivivere in formato ebook, grazie alla contessa Maria Fede Caproni, che fin dal 1973 si adoperò per preservare la memoria di Mariula, alla collaborazione del [Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni](#), che ne prosegue l'opera di diffusione della cultura aeronautica, e infine del [MUSE - Museo delle Scienze di Trento](#), da cui il Museo Caproni dipende.

Ma soprattutto vorremmo fare nostre le parole della stessa Mariula Quilici: «In aviazione si ha la sensazione di costruire qualcosa di importante e di utile per tutti, anche se si contribuisce con una pietruzza invece che con un masso».

Diego Meozzi

Aprile 2016

MARIA QUILICI

Mariula: amici e colleghi l'abbiamo sempre chiamata semplicemente così e con questo nome tutti la conoscevano.

La sua vivacità ed energia, in contrasto con l'aspetto minuto, i suoi occhi luminosi, sprizzanti intelligenza e bontà profonda, la sua risata inconfondibile, ecco quanto non potranno mai dimenticare coloro che l'hanno avvicinata.

La sua generosità, il suo eterno entusiasmo, il suo spirito giovanile e la sua sorridente dolcezza l'hanno resa cara a tutti noi.

Non ho mai incontrato nella vita una persona che, come Mariula, avesse una così estesa schiera di amici e di ammiratori, o meglio, per essere più esatti, non ho mai incontrato una persona che, come Mariula, non avesse un nemico o un denigratore. Era buona con tutti, era con tutti profondamente umana e generosa. E tutto ciò sostenendo sempre le sue idee con tenacia e perseguendo il suo dovere con meticolosa onestà.

Aveva su tutto opinioni precise che difendeva serenamente, ma con fermezza, come ha sempre difeso l'indipendenza della sua vita, senza rimpianti e con orgoglio.

Per più di quarant'anni Mariula si è dedicata all'aviazione civile e tutti, io compreso, abbiamo potuto apprezzarne la serena bontà, la



Maria Quilici sul volo inaugurale per Sydney

discrezione, la lealtà, l'acuta ed intelligente azione giornalistica.

Mariula ha amato l'aviazione perché l'aviazione si identificava con il suo spirito avido di conoscenze, di sacrifici e di dedizione.

Queste doti di carattere e di capacità le hanno permesso di essere sempre a contatto con i maggiori esponenti dell'aviazione civile e di seguirne, pertanto, gli sviluppi e le realizzazioni da un osservatorio elevato.

Contemporaneamente, il suo entusiasmo e la sete del nuovo le hanno permesso di partecipare direttamente a molti avvenimenti e di interpretarli nelle ragioni e nella realtà del loro evolversi. Le è stato quindi possibile annotarli e darne un resoconto reale e vivo con uno stile semplice e con un realismo perfetto.

Questa raccolta di scritti di Mariula è la storia dell'aviazione civile, dal suo sorgere alla sua giovane maturità, raccontata con esattezza e con spirito obiettivo, in modo piacevole ed episodico, da cui traspare tutto il carattere e l'entusiasmo della scrittrice.

Bruno Velani

Roma, 23 febbraio 1973

NOTE AUTOBIOGRAFICHE

Alla fine del novembre 1912, un cavallo ansimante tirava un calessino piuttosto sgangherato per le strade della campagna modenese verso Carpi. Il tempo non era bello e faceva piuttosto freddo: ma i due del calesse non se ne curavano. Erano un giovanottello con una grande zazzera, secco come un chiodo, vestito più che modestamente e la sorella, una ragazzetta mora e "tomboletta". Un amico del giovane avrebbe dovuto quel giorno far volare un suo aeroplano, a Carpi, e i due andavano e vedere. Il campo più vicino a Carpi dove si trovava l'aeroplano era un ammasso di fango appiccicoso e denso; i tentativi per sollevare da terra l'aereo occuparono tutta la mattinata e buona parte del pomeriggio, senza concludere nulla. I due se ne tornarono a casa col solito calesse, in mezzo alla nebbia; arrivarono tardi quando madre, zii e zie, all'oscuro dello scopo del viaggio, immaginavano le tragedie più nere: si ebbero rimbrotti e scapaccioni. Nessuno poteva supporre allora che quella rozza macchina rappresentava il destino fatale per l'uno e l'oggetto della propria vita professionale per l'altra. Quella ragazzotta era infatti la sottoscritta che né gli anni né le alterne vicende avrebbero distolto dall'occuparsi di aeroplani; che avrebbe volato con piacere sempre rinnovato per migliaia e migliaia di chilometri su buona parte dei cieli del mondo. Anche oggi, dopo tanti anni, non le capita mai di sentirsi sollevare da terra, al momento del decollo, senza provare un senso di euforia; e sempre, come ai primi voli, si meraviglia che i piloti possano con tanta precisione posare le ruote dell'aereo su quel pezzettino di terra che dall'alto si vede — quando si vede — tanto minuscolo!

da "Freccia Alata", 1962

(...) Quando mi affacciai timidamente per la prima volta negli uffici di una compagnia aerea e incominciai quello che ritenevo un lavoro

affascinante, ebbi una fiera delusione. Forse perché la società era minuscola, allora — si era nel 1929 — forse perché il lavoro era poco e non ben definito, forse perché il capo ufficio cui ero stata affidata fumava sempre, ma non parlava mai, certo è che mi sentivo in gabbia e le ore passavano lentissime. C'era un Presidente di nome prestigioso: De Pinedo. Io però non lo vidi mai e del resto non rimase e lungo. Ogni tanto, con una scusa, bussavo alla porta del Consigliere delegato — un vecchio generale molto paziente e molto cordiale — per poter scambiare due parole con qualcuno. Col passare del tempo, però, il lavoro crebbe, e divenne anche troppo. La società si allargò pian piano, fagocitando a una a una le altre aziende esistenti. Allora il traffico aereo era svolto quasi interamente con idrovolanti. Si volava di giorno e di notte si riposava. Qualcuno dei piloti di allora è ancora in servizio e ogni tanto rievochiamo quei tempi: gli idrovolantisti erano soprannominati "I gavitelli". Io avevo già fatto qualche volo e mi ero anche trovata in un mezzo incidente, nelle isole greche. Viaggiare, vedere paesi e genti nuove, è sempre stato per me un grande godimento. La possibilità di andare qua e là in aereo mi attraeva enormemente. E debbo dire che ho largamente approfittato della possibilità che mi si offriva, volando su tutte le rotte, scrivendone e descrivendo i viaggi compiuti.

Così, quando mi resi conto che se avessi aspettato da qualcuno istruzioni di qualsiasi genere, all'infuori dell'uso del frasario commerciale della corrispondenza, sarei rimasta chissà quanto con le mani in mano, inventai ciò che non c'era. La fortuna mi assisté, perché a dirigere la Compagnia venne un giovane intelligente e attivo: non fu difficile convincerlo a farmi dirigere delle piccole guide e compilare un foglietto di notizie sociali che si trasformò presto in rivista mensile che restò in vita finché visse la società. Si chiamava "Volandum", e in quella modesta pubblicazione scrissero autori di fama e giovani che poi si affermarono nel giornalismo e nel cinema. Avevo mantenuti tutti i rapporti, le conoscenze, le amicizie del mondo artistico e giornalistico ereditate da mio fratello Nello; altre numerose si aggiunsero via via alle prime. Come tutti della mia famiglia, sono di natura conviviale ed era

sempre una festa per me, raccogliere in casa mia quante più persone potevo, con allegra noncuranza dell'importanza degli invitati, del poco spazio di cui disponevo e degli immancabili cani e gatti per casa, assistita però da una prosperosa e fedele ciociara che era anche un'ottima cuoca.

Con la guerra, naturalmente, tutto cambiò e non soltanto per l'impossibilità materiale di fare tante cose. L'animus era cambiato. Dappertutto sciagure, tragedie personali e generali; difficoltà di ogni sorta. Pure, anche in quel nero periodo feci vari viaggi; in Libia, dal '40 al '42 diverse volte, in Spagna e in Portogallo, dove esistevano ancora linee civili. Ma, alla fine del 1943, quando fu deciso il trasferimento della sede a Nord, mi dimisi e tornai a casa. La prima parte della mia carriera di capo ufficio stampa, era finita.

Poi finì la guerra. Io non avevo avuto gravi problemi alimentari: anzi ero stata in grado persino di arrotondare in qualche modo la cena di quelli che, con un uovo o un pezzetto di formaggio in un panierino, venivano a rifugiarsi da me. Ma avevo dovuto assistere, impotente e inorridita, alle crudeltà della guerra: per esempio alla deportazione — dalla sua casa, accanto alla mia — di una ragazza ebrea da parte dei tedeschi.

Nel 1945 entrai in un'agenzia di stampa dove ritrovai l'ambiente giornalistico a me caro: Beniamino de Ritis, Gian Gaspare Napolitano, Giacomo Guiglia, Lovato e tanti altri, alcuni già vecchi amici, altri che lo divennero. Nel 1946 si delineò la possibilità di creare nuovamente qualcosa nel campo dei trasporti aerei e nel gennaio 1947, prima che si cominciassero i voli, ero all'Alitalia. È stato il rinnovo di un'esperienza passata e insieme l'inizio di una nuova. Anche qui la Compagnia era piccola, le persone poche, il lavoro scarso; anche qui in principio dovetti inventare qualcosa e misi mano a una rassegna stampa settimanale, a circolazione interna, che andò avanti per circa tre anni. Ma i sistemi organizzativi e di lavoro, soprattutto quelli riguardanti i voli, risentivano delle innovazioni portate dalla guerra. Avemmo una grave crisi di avviamento che Carandini affrontò e risolse con la decisione e la

risolutezza dell'industriale avveduto anche se allora era nuovo ai problemi aeronautici veri e propri; io tenni da sola, meglio che potei, il mio ufficio a cui si aggiunsero la pubblicità e la propaganda a mezzo della stampa.

Devo dire che nessuno dei miei amici giornalisti mi ha mai deluso. Dal canto mio ho cercato di fare per loro quello che potevo, talvolta sostenendo piccole battaglie a loro favore, nella compagnia. «I suoi amici giornalisti...», è una frase ricorrente, ironica o scherzosa o irata, a seconda dei casi, che mi sono sentita ripetere molte volte. Abbiamo anche una rivista mensile aziendale: "Freccia Alata", che dirigo, alla quale collaborano, di tanto in tanto, giornalisti insigni.

Sono innamorata del mio lavoro: l'ho fatto e lo faccio con entusiasmo. Spesso mi sono chiesta perché. Credo sia perché in aviazione si ha la sensazione di costruire qualcosa di importante e di utile per tutti, anche se si contribuisce con una pietruzza invece che con un masso.

Però quando esco dall'ufficio, abbasso una saracinesca e mi occupo d'altro. È un'abitudine talmente radicata che è diventata una seconda natura; la presi fin dai primi tempi per non incappare nella deformazione professionale e per non correre il rischio di annoiare ospiti ed amici, prospettando i propri problemi senza mai — o quasi mai — ascoltare quelli altrui. Sono convinta che il più grave pericolo per ognuno di noi, sia l'essere noioso: ed io spero proprio di non esserlo mai stata e di non aver mai fatto venire in uggia, con me stessa, l'idea del volo.

Manoscritto, 1964



ALCUNI SAGGI E TESTIMONIANZE SULL'AVIAZIONE CIVILE



LA SOCIETÀ AEREA MEDITERRANEA, ASSORBITE LA SANA, LA SISA E L'AERO ESPRESSO, SI TRASFORMA IN ALA LITTORIA

da *Volandum (Volandum Est!)* - Ottobre 1934



Savoia-Marchetti S.71 della SAM pronti al decollo

(...) L'esercizio 1933-34 è stato contraddistinto più da un'attività di preparazione che di sviluppo. Attività che è stata felicemente coronata quando, alla fine dell'esercizio, a seguito delle disposizioni dei Ministeri dell'Aeronautica e delle Finanze, quasi tutte le linee dell'aviazione civile italiana venivano affidate alla gestione della Società Aerea Mediterranea.

Le operazioni inerenti sono state effettuate il 1° giugno per le linee della S. A. Aero Espresso Italiana a seguito dell'acquisto, da parte della Società Aerea Mediterranea, della quasi totalità delle azioni; il 1° luglio per le linee già esercite dalla Società Anonima di Navigazione Aerea ed il 1° agosto per le linee precedentemente gestite dalla Società Italiana Servizi Aerei. Il movimento è stato compiuto con la massima regolarità, senza che i servizi subissero la benché minima alterazione: non un viaggio è stato sospeso, non un servizio rinviato, non una partenza

ritardata.

Questo si è potuto ottenere per la esattezza assoluta, la scrupolosa precisione, la chiarezza degli studi, dei progetti e delle disposizioni dei Ministeri competenti; in particolar modo per l'attenta cura e l'attività appassionata dell'Ufficio aviazione civile e la organizzazione della Società Aerea Mediterranea.

Durante l'esercizio 1933-34 sono stati volati dagli aeromobili della Società sulle linee della rete sociale 1.630.830 km Se si confrontano con i chilometri volati nel precedente esercizio 1932-33, che furono 1.880.054, ne risulta una differenza in meno di chilometri 249.224.

La riduzione dei chilometri è stata ottenuta con la soppressione del servizio Venezia-Ancona-Bari-Brindisi, della linea Venezia-Firenze-Roma e della Roma-Tunisi.

Sono stati mantenuti tutti i collegamenti con i principali centri europei attraverso coincidenze con servizi di altre Società ed accordi particolari con le Compagnie di navigazione aerea d'Europa, ma non si è ritenuto di dover affrettare e sollecitare nuovi collegamenti o ulteriori intensificazioni di servizi, che del resto congiungono in giornata per almeno otto mesi dell'anno Roma e l'Italia con le capitali di tutti gli altri Stati Europei, in previsione dell'attuazione dei provvedimenti in corso che consentiranno ben altre e maggiori affermazioni.

In conseguenza delle deliberazioni già prese dal Consiglio di Amministrazione alla fine del precedente esercizio, col 1° gennaio 1934 sono stati eliminati dall'impiego di linea tutti i monomotori.

La rete sociale che durante l'esercizio aveva uno sviluppo di km 5.323, con i provvedimenti adottati alla fine dell'esercizio o all'inizio del nuovo, saliva al 1° giugno a km 7.945, il 1° luglio a km 12.450, il 1° agosto a km 13.065.

Durante il nuovo esercizio si cercherà ancora di migliorare i servizi, di renderli sempre più rispondenti alle necessità del traffico, tenendo presente prima di tutto gli interessi di carattere nazionale e, poi, quelli dei centri serviti dalle nostre linee.

Tra questi merita particolare attenzione Trieste che speriamo di poter congiungere entro l'esercizio, in poche ore, direttamente con

Roma e nella stessa giornata con i Balcani e col vicino Oriente.

Nell'esercizio testé chiusosi sono stati complessivamente trasportati 23.012 passeggeri così ripartiti:

Rete tirrena 7.110, Rete adriatica 12.663, Rete albanese 1.414, Roma-Salonicco 1.548, Servizi liberi 277.

Nonostante la riduzione del chilometraggio complessivo, la sospensione temporanea o definitiva di alcune linee, il movimento dei passeggeri è aumentato in rapporto ai passati esercizi non solo in forma relativa, bensì in misura assoluta e cioè, pur avendo volato circa 250.000 chilometri in meno, si sono trasportati 4.478 passeggeri in più che nell'esercizio 1932-33.

Analogamente per le merci, bagagli e posta, i risultati complessivi danno nell'insieme i seguenti risultati:

Merci kg. 71.056, Bagagli kg. 333.115, Posta kg. 13.504, Giornali kg. 17.746.

Il confronto con le risultanze dei precedenti anni di attività è anche in questo campo vantaggioso e dimostra come la via aerea continui ad acquistare sempre di più il favore di chi spedisce.

È interessante d'altronde osservare che, mentre il traffico passeggeri segue un ritmo di intensificazione o di rallentamento a seconda delle stagioni ed è quindi in rapporto alle condizioni meteorologiche ed atmosferiche, il movimento delle merci, posta e giornali, è costante in tutti i periodi dell'anno e segue una netta tendenza all'aumento graduale e continuo.

Anche il rendimento economico, come complesso e come percentuale chilometrica, ha sortito brillanti risultati. Il cespite traffico ha dato un introito complessivo di lire 2.539.253,53.

I risultati economici, numerici e quantitativi del traffico, tenendo conto del periodo che tutti i Paesi attraversano, delle barriere doganali, delle difficoltà degli scambi, oltre che rappresentare il vantaggioso e soddisfacente confronto che di anno in anno appare, garantiscono soprattutto l'affermazione sempre più alta ed indiscussa del nuovo mezzo che in pochi anni è passato dall'esperimento alla normale regolarità, ha vinto le non poche perplessità, se non le avversioni dalle

quali era stato accolto al suo sorgere, si è imposto ormai sul terreno dei trasporti e trova la sempre più alta affermazione tra gli altri mezzi di comunicazione.

Dal 1° luglio al 15 settembre 1933, a titolo sperimentale, è stata esercitata la linea turistica Roma-L'Aquila-Pescara.

La linea aveva soprattutto lo scopo di tentare e giudicare più tardi, in base ai risultati ottenuti, la possibilità di attuazione di linee di cabotaggio senza sovvenzione, o, al massimo, aiutate da modesti contributi degli Enti locali.

La nostra Società, approfittando della esistente completa organizzazione, non facendo gravare se non in misura minima la quota di spese generali, ottenendo, per non correre tutto il rischio di una linea a suo completo carico, piccoli contributi dagli Enti locali, ha voluto tentare anche in Italia un esperimento del genere, sulla Roma-L'Aquila, Chieti-Pescara.

I risultati hanno sopravanzato le previsioni più favorevoli.

Sono stati effettuati 89 viaggi, trasportando 277 passeggeri con una percentuale del 63.9 di posti occupati in rapporto a quelli messi a disposizione. Pur essendosi dovuta esercire la linea con materiale non particolarmente adatto a questo tipo speciale di servizio, che, se anche completamente ammortizzato, finiva sempre con l'averne un alto costo di esercizio, l'esperimento, anche dal punto di vista finanziario, si può sicuramente affermare riuscito. Riuscito, essendo risultato che le spese ed i redditi si sono bilanciati. In conseguenza di questo esperimento molte sono state le province che hanno chiesto la creazione di un servizio aereo a carattere locale.

Nel nuovo esercizio 1934-35 speriamo che potranno avere inizio molti di questi servizi dando risultanze sempre migliori.

La regolarità assoluta nell'intera rete sociale, il rapporto cioè tra viaggi che si sarebbero dovuti effettuare secondo gli orari e per una qualsiasi ragione non iniziati o non compiuti, è stata dell'84%, mentre la regolarità tecnica, viaggi iniziati e non condotti a termine per difetto o deficienza del materiale, è salita al 99,7%.

Raggiungere questi risultati non è stata cosa semplice. Nei mesi

invernali ed in particolar modo sulle linee del Centro Europa che importano il quotidiano sorvolo delle Alpi Dolomitiche ed una lunga permanenza a quote che spesso oltrepassano i 5.000 metri.

Il mantenimento della regolarità è di una difficoltà estrema: per raggiungerla occorre una perfetta efficienza di macchine e di uomini affiatati e sostenuti da una organizzazione in cui nulla deve fare difetto.

Non sono rari gli episodi felicemente risoltisi per la perizia del personale di volo.

Il giorno 31 ottobre 1933 l'aeroplano I-ROMA è dovuto scendere a Graz, causa formazioni di ghiaccio sull'apparecchio che lo appesantivano al punto di compromettere la sostenibilità in aria; il 20 dicembre 1933 l'S.71 I-TALO ha preso terra sul campo di Gorizia con le tre eliche in croce, la parte di benzolo di cui si compone la miscela si era gelata ed i ghiaccioli avevano ostruito e bloccato i carburatori.

Al 30 giugno 1934, chiusura dell'esercizio finanziario 1933-34, la flotta delle Società Aerea Mediterranea comprendeva:

- Rete tirrena - 3 trimotori S.66 P. A/24 R.; 6 bimotori S.55 P. A/24 R.; 3 bimotori S.55 P. Asso 500 R
- Rete adriatica - 1 trimotore S.71 Walter Castor; 2 trimotori Junkers G.24 - L5/Asso 500 N.; 2 trimotori S.71 Piaggio Stella 7
- Rete albanese - 2 motori Junkers F.13 - L. 5
- Linea Roma-Salonicco - 2 trimotori S.71 Walter Castor

I motori in servizio erano i seguenti;

19 Isotta Fraschini Asso 500 R.; 9 Isotta Fraschini Asso 500 N.; 26 FIAT A/24 R.; 19 Walter Castor 1; 9 Piaggio Stella 7; 15 Junkers L. 5.

A questi debbono essere aggiunti altri 12 motori FIAT A/24 R. già ordinati e necessari a stabilire una scorta minima in relazione al numero dei motori installati sugli apparecchi; inoltre presso la S.I.A.I. sono in costruzione altri due idrovolanti S.66 che entreranno a far parte quanto prima della flotta tirrena.

Tali idrovolanti con la possibilità di trasportare 16 passeggeri, meglio rispondono alle aumentate esigenze del traffico intensificato e garantiscono la continuazione del volo con due soli motori in funzione,

eliminando, come è dimostrato in pratica, la necessità di ammaraggio lungo la rotta per avaria a un solo motore; tutto ciò oltre alle migliorate caratteristiche di volo, alla maggiore velocità di crociera, al maggiore conforto offerto ai passeggeri.

Nel campo degli apparecchi terrestri e in previsione di nuove importanti linee internazionali, sono stati ordinati alla S.I.A.I. due apparecchi quadrimotori S.74 muniti di motori Piaggio Stella N, capaci di 24 passeggeri.

La velocità di crociera sarà di trecento chilometri all'ora, il tempo di salita a 2.000 metri di minuti 7 e 30", la tangenza pratica di oltre seimila metri.

Il peso dell'apparecchio a pieno carico è di 13.900 chilogrammi con un carico utile di 5.400 chilogrammi ed una corrispondente autonomia di mille chilometri; oltre a ciò l'apparecchio potrà mantenersi in volo con due soli motori in funzione alla velocità di 200 km l'ora.

Tutti i piloti comandati sono stati inviati al corso appositamente preordinato e curato dall'Ufficio aviazione civile e magistralmente e appassionatamente retto dal comandante Arturo Ferrarin, per l'addestramento al volo strumentale, riportandone l'idoneità.

Alcuni voli, svolti in condizioni atmosferiche particolarmente difficili, sono riusciti perfettamente ottenendo un ambito encomio da parte del superiore Ministero.

Nel campo della radio, altro sussidio fondamentale della navigazione aerea, possiamo segnalare il graduale riordino del materiale, che si è reso perfettamente omogeneo ed efficiente, in attesa che venga ultimata la realizzazione delle nuove stazioni, appositamente studiate dalla R. Aeronautica per i servizi civili, che costituiranno quanto di meglio si può avere in tale campo.

I criteri di particolare accorgimento seguiti negli esercizi precedenti riferibilmente alla durata degli apparecchi, hanno portato a soddisfacenti risultanze di bilancio per l'esercizio 1933-34, nonostante l'onere derivato dall'aver dovuto considerare, in base alla esperienza acquisita, il limite di vita media dei motori in misura notevolmente inferiore al previsto negli scorsi anni.

Anche quest'anno, essendo riusciti a svolgere la gestione di cassa senza bisogno di ricorrere, neppure una volta, al credito, nessun aggravio abbiamo avuto per interessi passivi, nonostante gli ammortamenti e le svalutazioni, il bilancio di quest'anno si chiude con un utile di L. 570.245,64 ben superiore a quello di tutti gli esercizi precedenti.

Residua pertanto una somma di L. 39.887,05 che potrà essere riportata a nuovo.

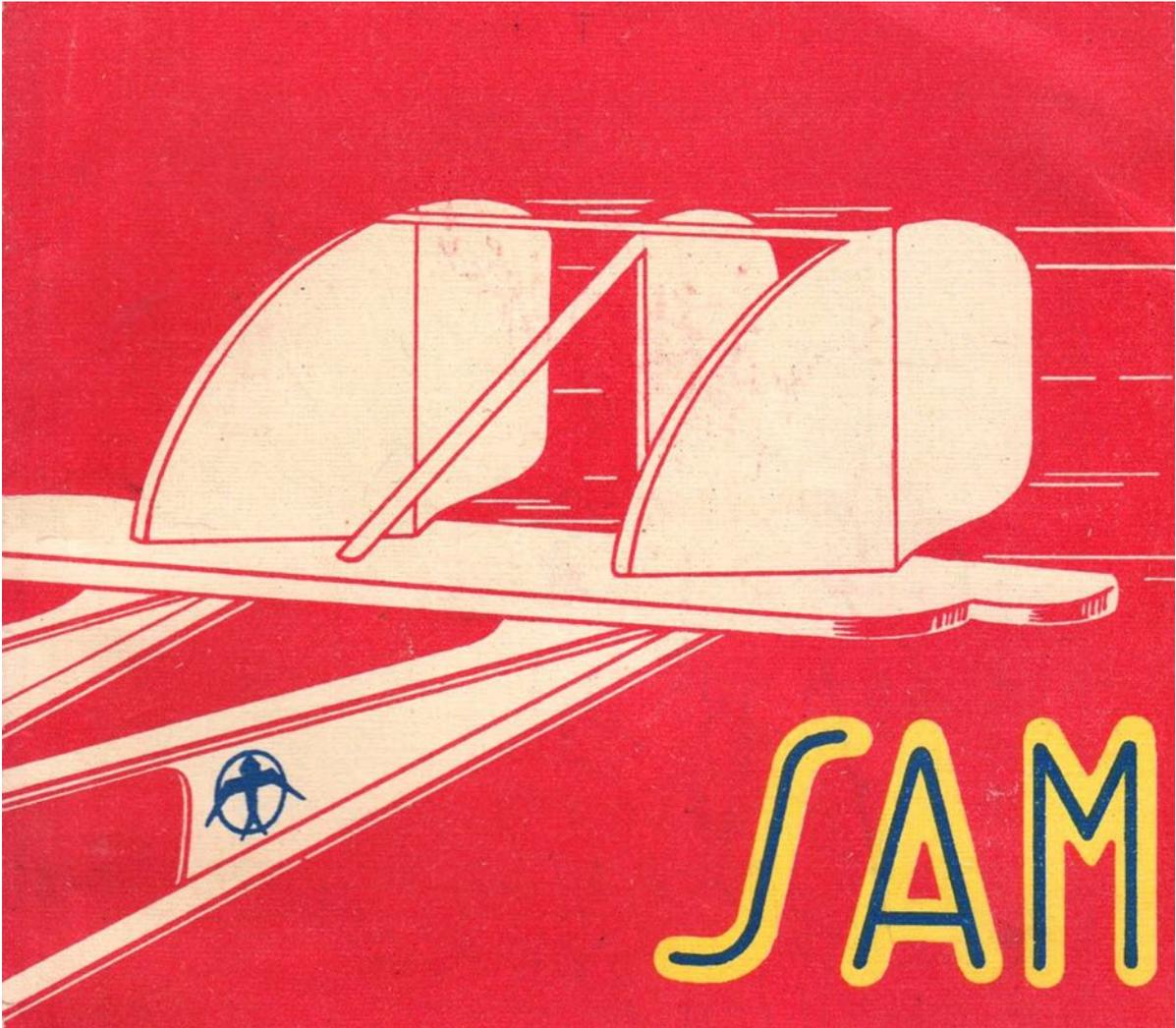
Si inizia così, dopo sei anni di esercizio, la costituzione del fondo di riserva statutario: prova manifesta del rafforzamento dell'Azienda.

Dall'esame dei dati e delle conclusioni sommariamente esposti si può rilevare come chiaramente risulti che, nonostante l'esercizio 1933-34 abbia rappresentato un periodo di attesa in previsione della sistemazione generale dei servizi aerei italiani, che alcune linee non siano state esercitate, che siano state volate molte decine di migliaia di chilometri in meno del precedente, pure il traffico si è intensificato il reddito è aumentato, le percentuali di regolarità e di sicurezza sono ancora salite, i servizi sono migliorati e le spese generali hanno subito una nuova contrazione.

Ancora una volta si ha quindi motivo di ritenere che la Società abbia degnamente corrisposto alla fiducia in lei posta e brillantemente adempiuto ai compiti a lei affidati.

Si chiude, con l'esercizio 1933-34, il primo periodo di attività dell'aviazione civile italiana.

I provvedimenti in corso riuniscono in un solo Ente, del quale la Società Aerea Mediterranea rimane la spina dorsale, tutte le linee, i servizi, le attività. La nostra società rinuncia al suo nome che per sei anni è stato segno di affermazioni, di successi e di vittoria. La nuova ragione sociale aumenterà la responsabilità, gli oneri e i doveri della nostra organizzazione. Cercheremo secondo le nostre modeste possibilità, come sempre, di servire con fede, abnegazione e volontà.



SAM

VOLANDUM
EST!

CB

"SIT-Editore Soc.An."
Roma-Torino

Grazie per aver letto l'anteprima del
nostro ebook

Potete acquistare il libro su
www.cartabianca.com/shop

L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che altrimenti non verrebbero pubblicati.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

