

In Europa molti Stati da anni gestiscono delle linee aeree creando una vera rete che copre tutto il Vecchio continente.

In Italia le prime compagnie aeree iniziano a muovere i primi passi all'inizio del 1920 con aerei terrestri ed idrovolanti residuati della Grande Guerra.

Tra i primi imprenditori che si dedicano al trasporto aereo ci sono i fratelli Callisto, Alberto e Fausto Cosulich, triestini e già imprenditori nel settore del trasporto marittimo con tre velieri di loro proprietà. La loro attività cresce notevolmente: allestiscono un cantiere navale ed aprono una società di trasporto marittimo per l'America. Dopo il dramma della Grande Guerra dei cantieri navali rimane ben poco e durante l'opera di ricostruzione i fratelli Cosulich decidono di diversificare la produzione fondando nel 1920 una Società per la costruzione e riparazione del materiale ferroviario, nel 1922 le "Officine Meccaniche" per la produzione di materiale elettrico e nel 1923 le "Officine Aeronautiche".

Nel frattempo, nel 1921, acquistano un idrovolante biposto a scafo centrale "FBA– Franco British Aviation tipo H" con il quale iniziano ad effettuare dei voli turistici su Trieste e dintorni.

Visto il notevole successo riscosso ed analizzato il fatto che si poteva raggiungere in pochi minuti di volo Portorose oppure Brioni e Venezia, nel 1922 fondano, sempre a Trieste, la società **SISA – SOCIETÀ ITALIANA SERVIZI AEREI** con uno statuto nel quale si legge "...di esercitare la navigazione aerea, con aeroplani o idroplani, sia propri che noleggiati, e di attendere a tutti quei negozi che stanno in nesso con il trasporto di persone e di merci, coll'acquisto, colla costruzione e riparazione di mezzi di trasporto, con la reclame aerea e con l'impianto di scuole di piloti...".

La neonata SISA entra subito nel vivo delle operazioni preparatorie per attivare il suo progetto di compagnia aerea ed i dirigenti della SISA, prima di presentare il progetto al Ministero dell'Aeronautica, effettuano un dettagliato studio tecnico molto avanzato della tratta Trieste – Torino ed una serie di voli di collaudo a partire dal mese di Maggio 1924 effettua un volo sperimentale per testare la fattibilità del progetto. Il volo è effettuato con un idrovolante FBA pilotato dal conte Luigi Maria Ragazzi, direttore generale della SISA, e durano fino al 28 Marzo 1926: in tutto ben ventisette voli.

Nel 1925 il Parlamento Italiano approva le sovvenzioni per le compagnie aeree ed a beneficiarne sono, oltre alla SISA, anche la SANA, l'AERO ESPRESSO e la TRANSADRIATICA.

Il 28 Marzo 1926 due idrovolanti di loro costruzione decollano dallo scalo di Portorose con destinazione Torino per l'ultimo volo di collaudo della Rotta.

Essi sono due Cant-10 ter, rispettivamente marche "I-OLTD" pilota Antonio Majorana, motorista Intingolo, con due passeggeri, e "I-OLTC" pilota Giuseppe Bertocco, motorista Riannetti, con un fotografo, compiono tutti gli scali previsti dalla rotta. All'arrivo a Torino i due idrovolanti ammarano nel Po ed iniziano le operazioni di scarico della posta e dei passeggeri. Tale volo dimostra la fattibilità del progetto e che il collegamento Trieste – Torino è fattibile.

Il **1 Aprile 1926** i Fratelli Cosulich proprietari della società aerea S.I.S.A. – Società Italiana Servizi Aerei, avviano la prima linea aerea civile di trasporto passeggeri sulla rotta "TORINO-TRIESTE-TORINO", successivamente denominata "**LINEA AEREA Nr. 1**", impiegando degli idrovolanti di loro costruzione, i "Cant-10", biplani a scafo centrale e cabina chiusa. La linea Trieste - Torino – Trieste è suddivisa in quattro scali, due nei fiumi Po e Ticino (Torino e Pavia) e due sul mare (Venezia e Trieste). Il decollo dei due idrovolanti, Cant-10 Ter "I-OLTC" ed il Cant-10 Ter "I-OLTD", è previsto dal Molo Audace di Trieste ma, a causa della bora,

è spostato a Portorose, da dove gli idrovolanti decollano alle ore 12,05.

Nel del Cant-10 ter "I-OLTD" salgono il sottosegretario della Regia Aeronautica Bonzani, il com. Molfese capo dell'Ufficio Traffico Aereo e direttore dell'Aviazione Civili, ed Oscar Cosulich.

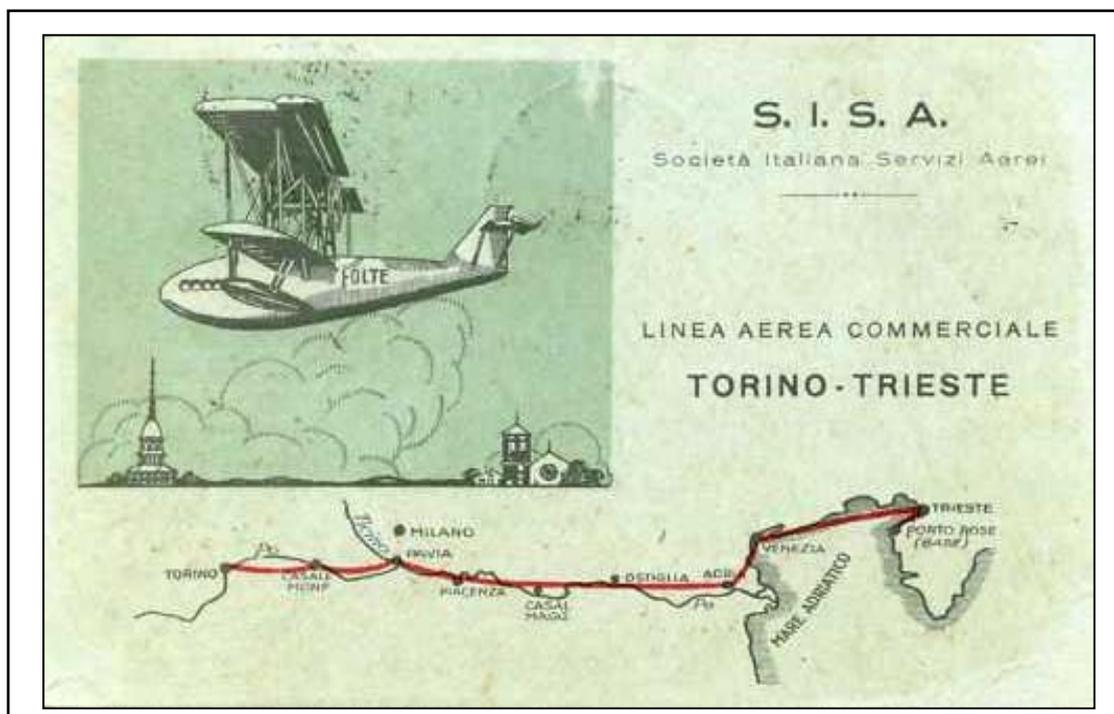
Nel del Cant-10 Ter "I-OLTC" salgono il cap. Briganti, l'assessore ing. Sulligoi-Silvani ed il giornalista Cavara del "Corriere della Sera".

Nel 1929 riceve dallo Stato un contributo di 17 lire/Km fino ad un massimo di 38.000 km di percorso in cambio la Società trasporta 50 kg di posta per ogni volo di andata e ritorno. Confluisce nella S.A.M. il 1° Luglio 1934.





Cartolina di propaganda emessa dalla SISA



Cartolina ufficiale emessa dalla compagnia S.I.S.A. riprodotte l'itinerario della rotta ed il Cant. 10 "I - OLTE" che effettua il primo volo da Torino a Trieste.

1 Aprile 1926 – “TRIESTE – TORINO”

Volo inaugurale della linea aerea regolare sulla rotta Trieste – Torino, denominata “LINEA AEREA NR. 1”

Per l'occasione è attivato un dispaccio postale aereo ed il Ministero delle Poste concede l'uso di un annullo speciale. La corrispondenza è affrancata con la **PRIMA SERIE DI POSTA AEREA ITALIANA** e, con l'occasione, è istituita la soprattassa aerea da 60 centesimi, per lettere o cartoline fino a 15 grammi, e da 1 lira per le stampe ogni 50 grammi di peso.

Il decollo dei due idrovolanti è previsto dal Molo Audace di Trieste ma, a causa della bora, il decollo è spostato a Portorose, base di armamento della SISA, da dove gli idrovolanti decollano alle ore 12,05.

Dopo lo scalo di Venezia, gli idrovolanti ammarano a Pavia dove avviene l'incontro dei quattro aerei e la cerimonia inaugurale.

Alla ripartenza l'aereo dell'ing. Majorana, che trasporta il dispaccio postale, non riesce a decollare per un guasto al motore e, pertanto, il dispaccio è scaricato ed inviato a Torino via ferrovia.

Contrariamente a tutti gli uffici postali coinvolti nel volo inaugurale, i quali annullano la corrispondenza con il bollo tondo tipo güller a calendario, l'ufficio postale di Trieste è l'unico ad usare il timbro di posta aerea.

La Compagnia applica il bollo ovale di colore nero “1° SERVIZIO POSTALE AEREO/TORINO – TRIESTE/1-4-1926”.

Il solo aereo pilotato da Ragazzi compie l'intero volo da Trieste a Torino impiegando tre ore e dieci minuti effettivi di volo.

Pilota: Ing. Antonio Majorana
Pilota: conte Luigi Maria Ragazzi

Motorista: Vittorio Ferrari
Motorista: Giannetti

Velivolo: idrovolante Cant-10 Ter “I-OLTC”
Velivolo: idrovolante Cant-10 Ter “I-OLTD”



Aerogramma della tratta intera, ma inoltrato da Pavia a Torino via ferrovia.
Tassato di 30 centesimi per fermo posta a carico del destinatario.

1 Aprile 1926 – “TRIESTE – PAVIA”



Inaugurazione della tratta “**TRIESTE – PAVIA**”.

La posta in partenza riceve il bollo tondo con semilunette barrate all'interno, “**TRIESTE – POSTA AEREA/1-4.26.10**”. In arrivo a Pavia la posta è annullata con il bollo tondo “**PAVIA (ARRIVI E PARTENZE) – 1-4.26.16**”.

Aerogramma della tratta Trieste – Pavia. Tassato di 30 centesimi per fermo posta a carico del destinatario.

● Il dispaccio è composto da **75 pezzi**.

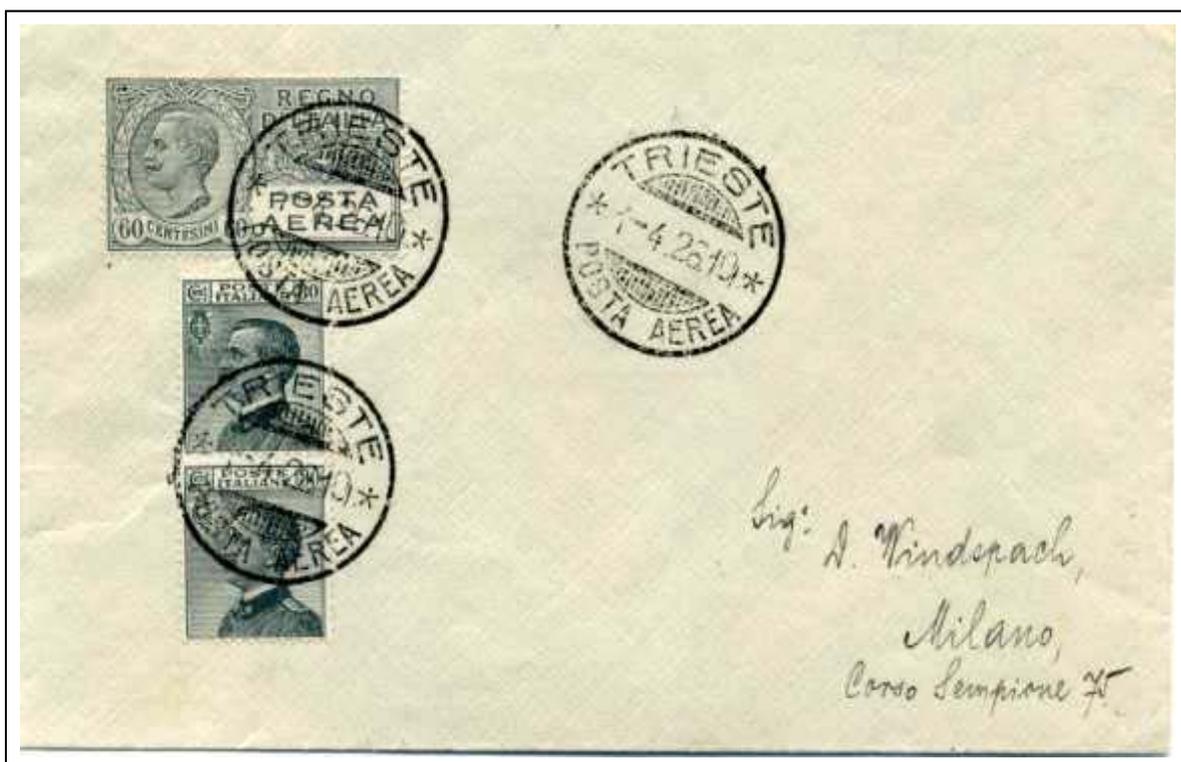
1 Aprile 1926 – “TRIESTE – MILANO (via PAVIA)”

Nel dispaccio inaugurale Trieste – Torino è inserita corrispondenza diretta a Milano.

La posta in partenza riceve il bollo rotondo con semilunette barrate all'interno, “**TRIESTE – POSTA AEREA /1-4.26.10**”. Non è applicato nessun timbro in transito.

La corrispondenza per Milano, scaricata a Pavia, è inoltrata via terra con mezzi ordinari.

In arrivo è applicato il bollo “**MILANO-CENTRO ARRIVI /5.6/2.IV/1926**”.



Busta per Milano, via Pavia, con il bollo d'arrivo

1 Aprile 1926 – “VENEZIA – TORINO”

Inaugurazione della tratta “Venezia – Torino”.

La corrispondenza predisposta a Venezia riceve in partenza il bollo tondo rosso “VENEZIA – FERROVIA – 1.4.26.10” ed in arrivo il timbro meccanico pubblicitario “TORINO – CENTRO/10-11/2.IV/1926”.



Aerogramma da Venezia per Torino inoltrato per ferrovia da Pavia

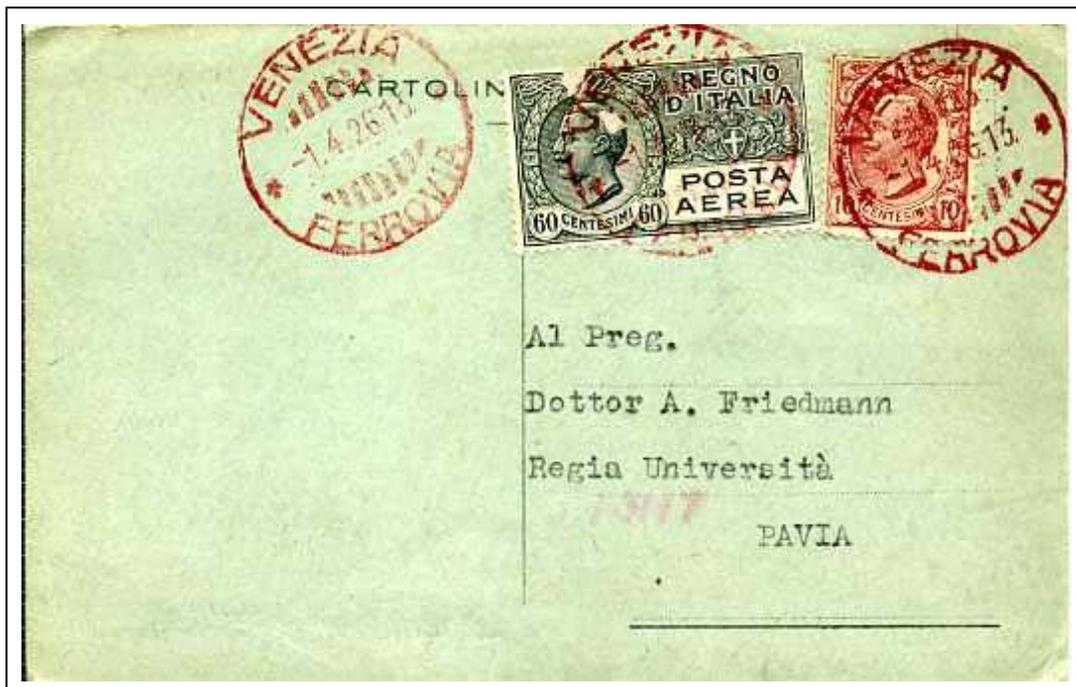
1 Aprile 1926 – “VENEZIA – PAVIA”

Inaugurazione della tratta
“Venezia – Pavia”.

A Trieste il dispaccio postale è caricato nel Cant.10 dell'ing. Antonio Majorana. A sorpresa giunge a Pavia anche il Capo del Governo Benito Mussolini.

L'idrovolante “I-OLTD” decolla regolarmente, mentre “I-OLTC” non riesce a decollare per una avaria; il giorno dopo, riparato il guasto, riparte per Torino.

Il dispaccio è composto da circa 100 pezzi tra buste e cartoline ufficiali della compagnia.



● Cartolina pubblicitaria della compagnia **senza** l'annullo di arrivo e **di Colore diverso**



Busta con annullo in arrivo “PAVIA (ARRIVI E PARTENZE) 1-4.26.15 con tassa di fermo posta al verso e bollo a doppio cerchio “PAVIA – VERIFICATORE – 1.APR.26”

1 Aprile 1926 – “PAVIA – TORINO”

Inaugurazione della tratta “Pavia – Torino”.

A seguito dell'incidente al Cant-10 “I-OLTC” dell'ing. Majorana, il dispaccio per Torino viene scaricato ed inviato a destinazione tramite ferrovia.

A Torino è apposto il timbro meccanico “TORINO – CENTRO / 10 - 11/2.IV/1926”.



Aerogramma per Torino inoltrato via ferrovia

6 Aprile 1926 – “PAVIA – TORINO”



Il 5 Aprile 1926 l'ufficio postale di Pavia riceve l'annullo “PAVIA POSTA AEREA”

ed il primo utilizzo sulla tratta Trieste – Torino è del 6 Aprile.

Tale volo è il primo effettivo tra le due città. Le date sfalsate di un giorno sono dovute al fatto che i voli si svolgevano a giorni alterni sulle rispettive rotte.

Aerogramma del primo volo effettivo tra Pavia e Torino

1 Aprile 1926 – “TORINO – TRIESTE”

Volo inaugurale della nuova linea aerea regolare sulla rotta Torino – Trieste, denominata “LINEA AEREA Nr. 1”

Alle ore 10.55 del 1 Aprile 1926 decollano dall'idroscalo realizzato sul fiume Po a Torino, presso il ponte Isabella nel Parco del Valentino, due idrovolanti, Cant-10 Ter “I-OLTE” ed il Cant-10 “I-OLTB” per il volo inaugurale sulla tratta inversa della prima linea aerea italiana.

Entrambi gli aerei hanno a bordo due passeggeri: il Cant-10 “I-OLTB” del pilota Mario Ceroni, direttore della linea, reca il prof. Levi commissario aggiunto del Comune di Torino ed il comandante Lordi della Regia Aeronautica, mentre il Cant-10 Ter “I-OLTE” del pilota Bruno Pascaletto reca il Comm. Quadrone e l'ing. Carrara entrambi giornalisti torinesi.

La S.I.S.A. applica su alcune lettere propri timbri: uno di colore viola, su quattro righe, “**S.I.S.A./Società Italiana Servizi Aerei/AGENZIA GENERALE/Telef. 40.667 – TORINO – Galleria Nazionale**”, un secondo circolare a doppio cerchio con fascia centrale, dello stesso colore del precedente, “**TORINO – TRIESTE/I-IV-1926/POSTA AEREA – 1° VOLO**” che è distrutto dopo il volo inaugurale.

Pilota: Bruno Pascaletto
Pilota: Mario Ceroni

Motorista: Giovanni Casnaghi
Motorista: Inghingolo

Velivolo: idrovolante Cant-10 Ter “I-OLTE”
Velivolo: idrovolante Cant-10 Ter “I-OLTB”



Aerogramma **senza** bollatura in partenza da Torino, bollo di arrivo al verso “Trieste Centro/-2.IV.26.13”.
Al verso traccia di un secondo bollo tondo in arrivo illeggibile.

1 Aprile 1926 – "TORINO – PAVIA"

Inaugurazione della tratta "Torino – Pavia".

Gli annulli usati in partenza sono di CINQUE tipi, la busta riporta il bollo tondo del QUINTO tipo, **molto raro**, doppio cerchio con barrette verticali "TORINO – FERROVIA/1-4.26.11".



● Busta con bollo del quinto tipo: **molto raro**

La parola "Raccomandata" è cancellata perché il regolamento della compagnia vieta il trasporto di "raccomandate, assicurate, colli, etc." (tratto dalla Guida Illustrata della Compagnia). Bollo tondo del **secondo** tipo, più raro.



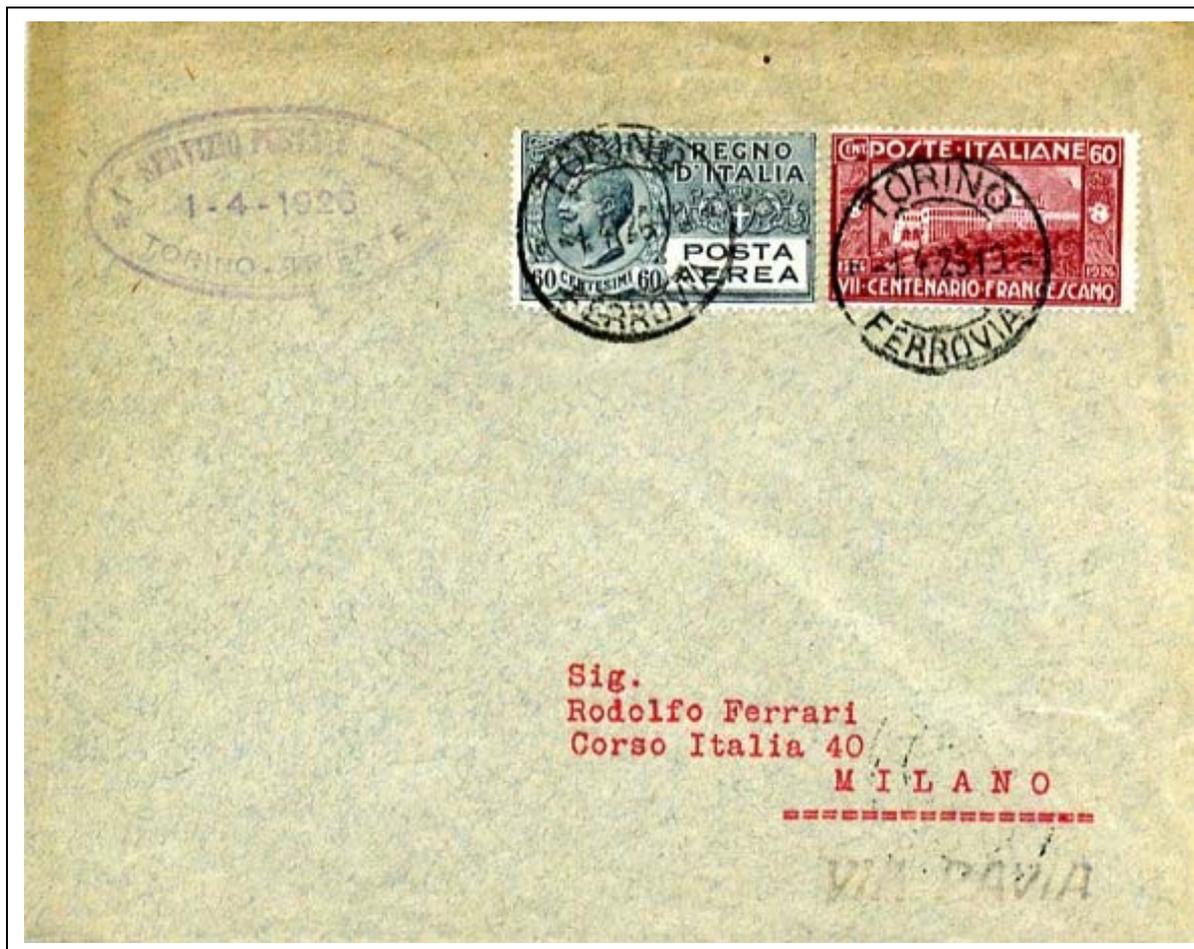
● Busta con la dicitura "Raccomandata" cancellata e bollo del **secondo** tipo: **più raro**

1 Aprile 1926 – “TORINO – MILANO (via PAVIA)”

Nel volo inaugurale è inserita posta diretta a Milano la quale viene scaricata a Pavia, ed inoltrata via terra con mezzi ordinari.

In arrivo è applicato il bollo “MILANO- CENTRO ARRIVI /5.6/2.IV/1926”

Non è applicato nessun timbro in transito.



Busta per Milano, via Pavia, con il bollo d'arrivo

1 Aprile 1926 – "TORINO – VENEZIA"



Volo inaugurale "Torino- Venezia" In arrivo riceve il timbro "VENEZIA - (CENTRO) 1.4.26.16" apposto sulla tassa del diritto di fermo posta.

Aerogramma del volo Torino-Venezia con bollo sulla tassa.

1 Aprile 1926 – "PAVIA – VENEZIA"

Volo inaugurale della tratta "Pavia – Venezia".

Da Pavia decolla per Venezia il solo l'idrovolante "I – OLTE", pilotato da Bruno Pascaletto, con a bordo il dispaccio speciale. In arrivo il dispaccio è bollato con tre diversi timbri tondi: sulla busta è riportato l'annullo meccanico tondo seguita da sei righe parallele e la dicitura "VENEZIA – CENTRO/4-5/2.IV/1926"



Aerogramma bollato in arrivo con il timbro meccanico

1 Aprile 1926 – “PAVIA – TRIESTE”

Inaugurazione della tratta “PAVIA – TRIESTE”.

La corrispondenza caricata a Pavia riceve il bollo in partenza “PAVIA– SEZIONI RIUNITE – 1.4.26.12”, con semilunette poste sopra e sotto la data.

In arrivo è annullata con il timbro meccanico a linee ondulate “TRIESTE – CENTRO – 2.IV.26.13”.

Contrariamente alle disposizioni della Compagnia, la parola “Raccomandata” non è cancellata.



Busta con la dicitura “Raccomandata” **NON** cancellata

1 Aprile 1926 – “VENEZIA – TRIESTE”

Inaugurazione della tratta finale “VENEZIA-TRIESTE”.

La corrispondenza caricata a Venezia riceve il bollo in partenza “VENEZIA – (CENTRO) – 1.4.26.16”, con barre verticali poste sopra e sotto la data.

In arrivo è annullata con il timbro meccanico a linee ondulate “TRIESTE – CENTRO – 2.IV.26.13”.

La compagnia applica un timbro ovale, di colore violetto, su quattro righe “S.I.S.A./Società Italiana Servizi Aerei / AGENZIA GENERALE / TRIESTE/Riva III NOVEMBRE 7 (Hotel de la Ville)”.

Il secondo di origine privata, è su due righe “POSTA AEREA/ VENEZIA”.



● Bollo in partenza da Venezia di colore **NERO**, più raro di quello di colore **rosso**

Alcuni aerogrammi non giunsero in tempo per il primo volo e pertanto furono inseriti nel secondo volo. Busta del volo Venezia – Trieste con il bollo rosso **“VENEZIA-FERROVIA – 2-4.26.13”** con barrette verticali poste sopra e sotto la data.

In arrivo riceve l'annullo meccanico, a righe ondulate, **“TRIESTE CENTRO – 5-.4.26.20”**.

Annullo di colore rosso con dicitura **“VENEZIA FERROVIA”** più **raro** di quello con la dicitura **“VENEZIA CENTRO”**



Aerogramma giunto in ritardo ed inserito nel **secondo** volo

● Con dicitura **“VENEZIA FERROVIA”**

2 Aprile 1926 – “PAVIA – VENEZIA”

Il 2 Aprile 1926 Pavia riceve il bollo **lineare** di posta aerea.

Il dispaccio, inoltrato con il secondo volo per Venezia e Trieste, è annullato in partenza con il bollo tondo “PAVIA- SEZIONI RIUNITE- 2-4.26.11”.

È applicato il timbro ovale blu “1° SERVIZIO POSTALE AEREO/ TORINO–TRIESTE/1-4-1926” ed è apposto il timbro lineare in metallo appena ricevuto “PAVIA POSTA AEREA”.

In arrivo la corrispondenza è obliterata con il bollo tondo di Venezia con la data 2 Aprile 1926.

Il nuovo bollo lineare è usato su circa 100 aerogrammi.



Aerogramma con il nuovo bollo **lineare** di posta aerea

5 Aprile 1926 – “PAVIA – TRIESTE”

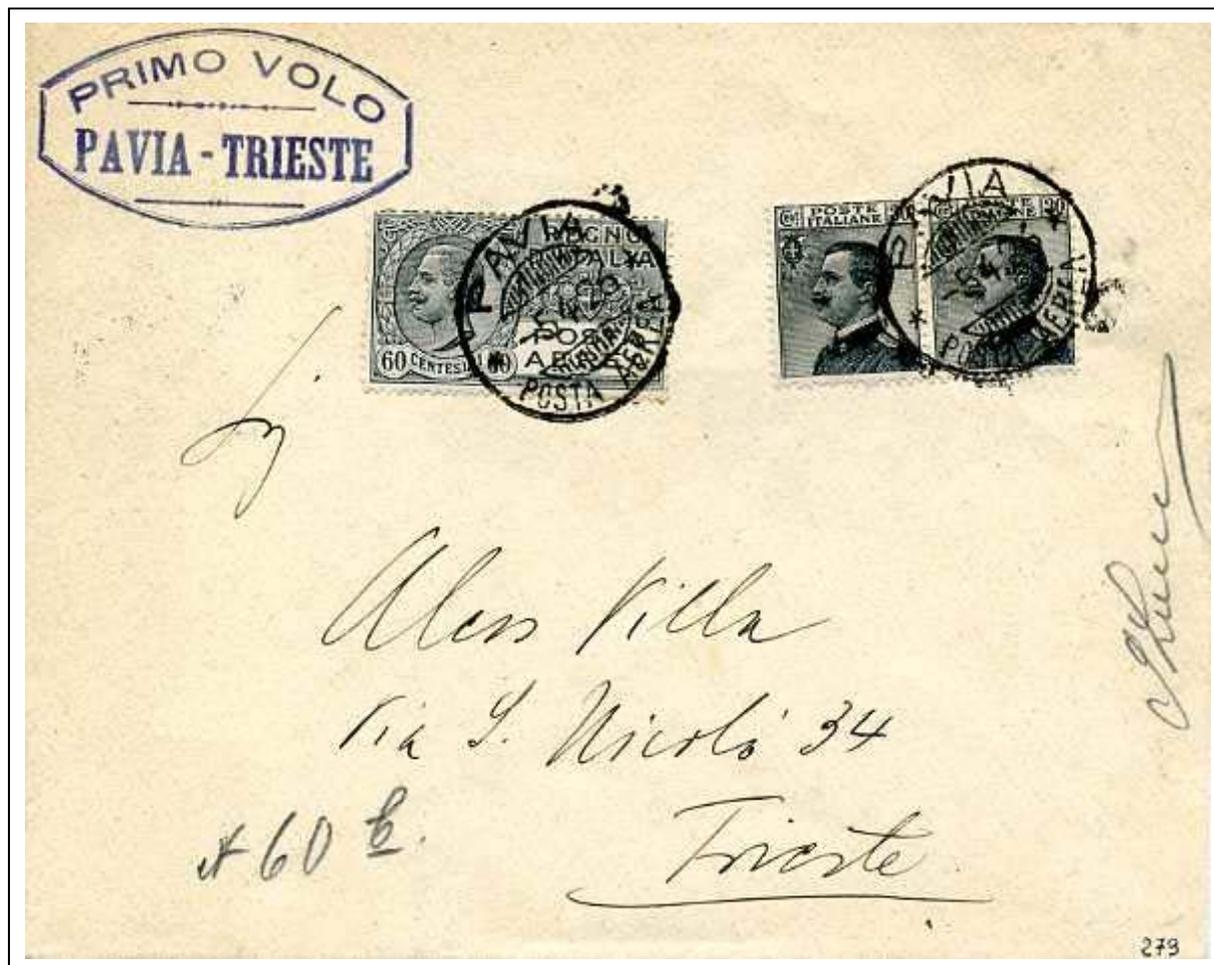
Il 5 Aprile 1926 Pavia riceve il timbro speciale **tondo** di posta aerea.

Il dispaccio per Trieste è annullato con tale bollo recante la dicitura “PAVIA – POSTA AEREA - -5.4.26”.

In arrivo la corrispondenza è bollata con l'annullo “TRIESTE CENTRO -PART. ORD.-5.4.26.10”.

Inoltre è applicato il timbro, di origine privata, in cartella “PRIMO VOLO PAVIA – TRIESTE”.

Il nuovo bollo di posta aerea è apposto su circa 125 aerogrammi.



Aerogramma annullato con il bollo **tondo** di posta aerea del 5 Aprile