

Scomparso nel nulla durante la Seconda guerra mondiale, l'idroscalo Luigi Zoni di Livorno a cavallo degli anni tra il primo e il secondo conflitto mondiale rivestì una notevole importanza sia da un punto di vista addestrativo sia come base di partenza per quelle crociere tanto di moda in quel periodo. Sede della 58esima Stazione Idrovolanti della Regia Marina durante la Grande Guerra, nel 1918 l'idroscalo vide subentrare nei suoi impianti la 273esima Squadriglia da Ricognizione Marittima equipaggiata con idrovolanti PBA, sostituiti l'anno successivo, al fine di portare a termine uno dei primi servizi postali aerei, quello per l'isola di Capraia, da idrovolanti SIAI S. 58 motorizzati Isotta V4B disposti in volo di Conserva in modo che in caso di avaria un apparecchio potesse portare soccorso all'altro.

Ma è con la costituzione della Regia Aeronautica che la base conosce i suoi momenti migliori: gli impianti vengono infatti presi in carico dall'Arma Azzurra che vi disloca nel 1924 la 144esima Squadriglia idrovolanti, disponendo poco dopo la partenza, proprio da Livorno, del raid con il quale tre apparecchi compiranno il periplo del Mediterraneo occidentale.

Restano però, malgrado il cambio della guardia, i problemi di sempre che, insieme agli eventi bellici, porteranno in un tempo relativamente breve alla chiusura definitiva della struttura. Ricavata su una banchina esterna del porto, la base è infatti troppo soggetta al moto ondoso e agli effetti del traffico portuale. Negli anni Venti cresce comunque il ruolo dell'impianto e in servizio si alternano prima il Macchi M18 poi il SIAI S. 16 ter e il SIAI S. 59, mentre il 31 luglio del 1927 arriva, a far visita in forma ufficiale alla struttura toscana, Italo Balbo. Ma è con lo scoppio della guerra che comincia la fine della base, oberata da problemi di compatibilità tra traffico aereo e portuale che non sono stati risolti e che rendono difficile agli apparecchi eseguire le manovre di decollo e di ammaraggio: il 3 giugno del 1940 la 144esima Squadriglia equipaggiata con i Cant Z. 501 viene così trasferita a Stagnone di Marsala e la Odero Terni Orlando invia alla Regia Aeronautica una richiesta per poter acquisire l'area dell'idroscalo in modo da poter allargare i piazzali del Cantiere navale. L'assenso viene concesso, malgrado il parere negativo della Regia Marina che considera ancora utile l'idroscalo per i voli di addestramento degli allievi della Regia Accademia. Dopo un anno e mezzo di incertezze, il 17 dicembre del 1941 inizia la procedura per la dismissione definitiva. Motivata, oltre a quanto già accennato, anche dallo scarso riparo offerto allo specchio d'acqua per l'ammarraggio dalla Diga Curvilinea ai venti dominanti di sud-sud ovest, la decisione di chiudere l'idroscalo trova supporto anche nel fatto che la base appare particolarmente vulnerabile agli attacchi aerei, come dimostrerà il fatto che le prime incursioni alleate colpiranno particolarmente l'area a mare del porto e del Cantiere.

Rimasto quasi sempre ai margini della vita operativa e bellica, l'idroscalo di Livorno trova il suo momento di notorietà nel 1925 con la crociera con la quale tre Savoia S. 16 ter compiono il periplo del Mediterraneo occidentale. Il programma di volo, che dovette essere più volte rivisto per avarie e difficoltà meteo, prevedeva che la squadriglia dopo Livorno toccasse Marsiglia - Barcellona - Cartagena - Malaga Orano - Algeri - Tunisi e Cagliari per rientrare infine a Livorno. Un piano che, come si è detto, risultò particolarmente difficile da seguire soprattutto perché venne poco opportunamente scelto per la partenza l'autunno inoltrato. La data di inizio, in un primo tempo fissata per il 29 settembre, fu tra l'altro subito rimandata per le cattive condizioni del tempo, in particolare sulle coste liguri e del Golfo del Leone, al successivo 2 ottobre e alle 13.45 di quel giorno dall'idroscalo Luigi Zoni poté staccarsi il primo apparecchio con a bordo il tenente Trizzino, subito seguito dal Comandante della squadriglia Stiozzi-Ridolfi e quindi dal tenente Tonini.

Pochi minuti dopo, i tre idrovolanti si riunirono in formazione e fecero rotta per Marsiglia. Il 4 ottobre, dopo due giorni di tempo pessimo, gli aerei poterono decollare da Nizza per Marsiglia, distante 200 chilometri, e due giorni dopo, il 6, ripartirono per Barcellona, raggiungendo la Città Catalana dopo un volo di 450 chilometri. Una revisione indispensabile al motore del Savoia del

comandante Stiozzi-Ridolfi costrinse la squadriglia a una sosta e per il maltempo successivo fu possibile decollare per Cartagena solo il 13.

Vento contrario, raffiche di pioggia e impossibilità di ammarare resero il viaggio pesantissimo. A Cartagena, comunque, gli aviatori furono accolti dal console d'Italia Caramari e il giorno dopo poterono partire per Malaga volando in formazione con una squadriglia spagnola. A Malaga prima deviazione dal programma di base. Il volo sarebbe dovuto proseguire infatti per Orano ma, a causa di combattimenti in corso in quel momento sulla costa africana, si preferì rientrare a Cartagena. La tappa successiva fu Algeri.

Giunti sulle coste algerine all'altezza di Tenes, gli apparecchi si trovarono in mezzo a una perturbazione violentissima. Dopo appena venti minuti di volo, il tenente Trizzino fu costretto ad ammarare nonostante il mare mosso per totale perdita d'olio dal motore e, solo per miracolo, il pilota, che dopo la guerra sarebbe diventato famoso con i suoi libri di durissima critica all'operato di molti ammiragli della Regia Marina (4), riuscì a rifornirsi dagli indigeni di olio di ricino, riuscendo a riprendere alla meglio il volo. Un volo destinato a durare comunque ben poco, visto che la rottura dell'asse dell'elica costrinse Trizzino a un nuovo ammaraggio di fortuna in un punto deserto della costa africana. Nuovo salvataggio da parte di una barca da pesca che vide le segnalazioni di soccorso e, dopo aver avvicinato il velivolo, lo rimorchiò nel porto di Tenes. Per l'idrovolante il viaggio era finito: il tenente Trizzino, il suo motorista Accurdi e l'idrovolante verranno infatti caricati su un piroscafo olandese e trasportati a Genova da dove poterono rientrare a Livorno.

Gli altri due S 16 nel frattempo avevano continuato il volo, arrivando ad Algeri dopo 350 chilometri. Ancora maltempo e altra sosta forzata di dieci giorni. Solo il 31 ottobre fu possibile ripartire per Bona, tappa non prevista, al confine tra Algeria e Tunisia, ma meta obbligata a causa delle pressanti richieste della nutrita colonia italiana del posto. Finalmente il tempo buono permise di percorrere i 450 chilometri senza problemi e il 1° novembre la coppia di aerei decollò per Tunisi ma, appena doppiato Capo Rosa, il tempo, come al solito inclemente, costrinse i Savoia a rientrare a Bona. Nuova partenza il 4 novembre, nonostante il perdurare del cattivo tempo, e nuovo ammaraggio per entrambi gli apparecchi a Tabarca per mettersi al riparo. L'arrivo a Tunisi il giorno dopo coincise con grandi festeggiamenti preparati dalla colonia italiana, all'epoca la più grande in terra africana, e così, mentre il tempaccio continuava a sconsigliare la partenza, piloti e gregari poterono riposarsi tra un ricevimento e l'altro. Il 13, finalmente, fu una schiarita a permettere di mettere in moto i motori e fare rotta su Cagliari, penultima tappa prima di Livorno. Dopo aver attraversato le Bocche di Bonifacio in condizioni proibitive per il fortissimo vento, alle 14.30 il velivolo del tenente Tonini giunse all'idroscalo livornese dopo un volo diretto di 450 chilometri concludendo il lungo raid, mentre a poche miglia dalla meta, esattamente all'altezza di Cecina, il comandante Stiozzi-Ridolfi dovette ammarare per problemi al motore. Riuscito a ripartire dopo una riparazione di fortuna, il capo squadriglia ammarò nel Porto Mediceo nel pomeriggio inoltrato.

In tutto gli apparecchi percorsero più di 4.200 chilometri, tutti con tempo pessimo e ad una buona media. I festeggiamenti all'idroscalo Luigi Zoni e in città furono naturalmente entusiastici e nei giorni successivi gli equipaggi dei tre S 16 vennero ricevuti dal re e da Mussolini ai quali consegnarono i messaggi degli italiani d'Africa ricevendo una serie di decorazioni.