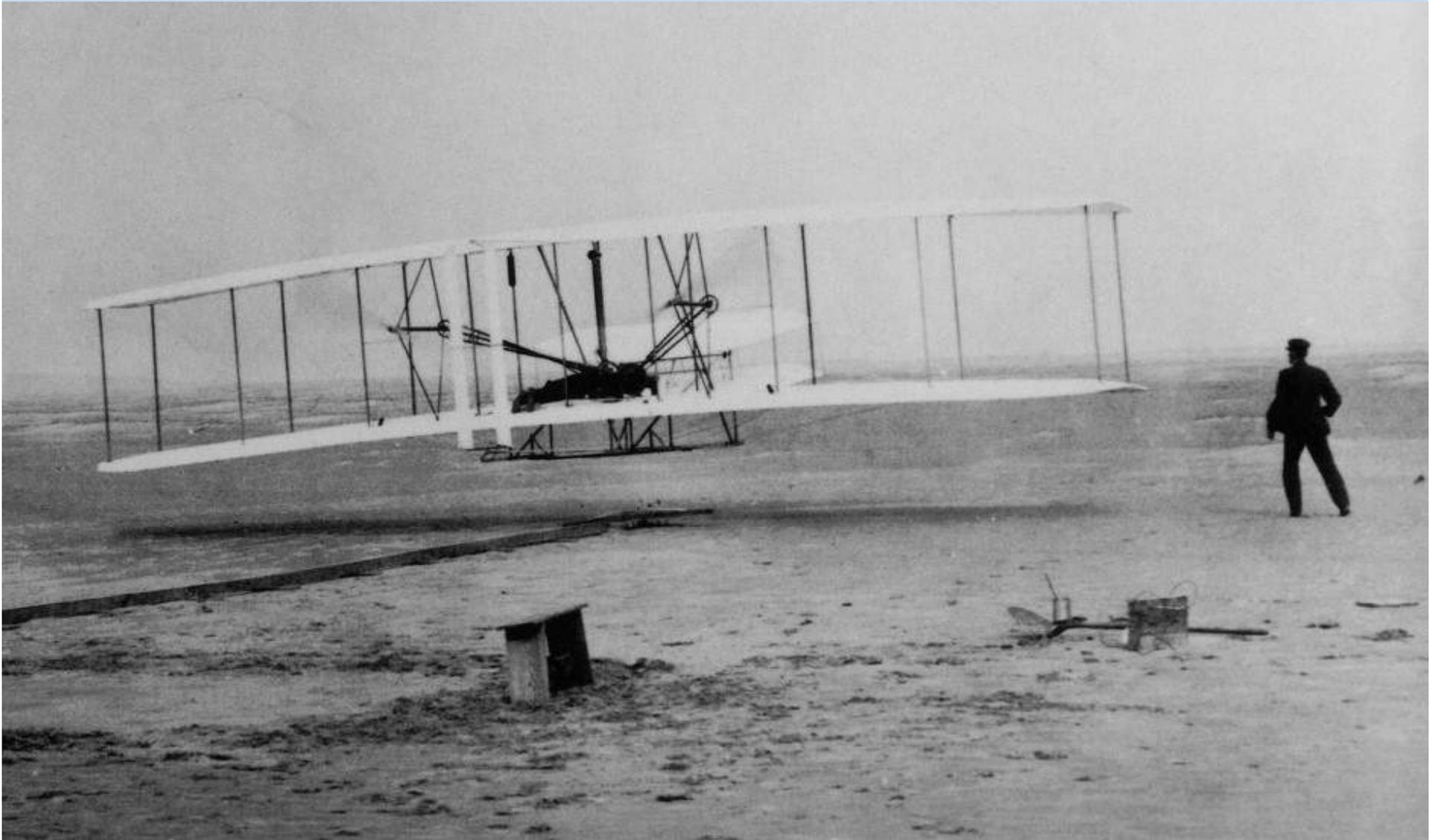


Passeggeri e posta

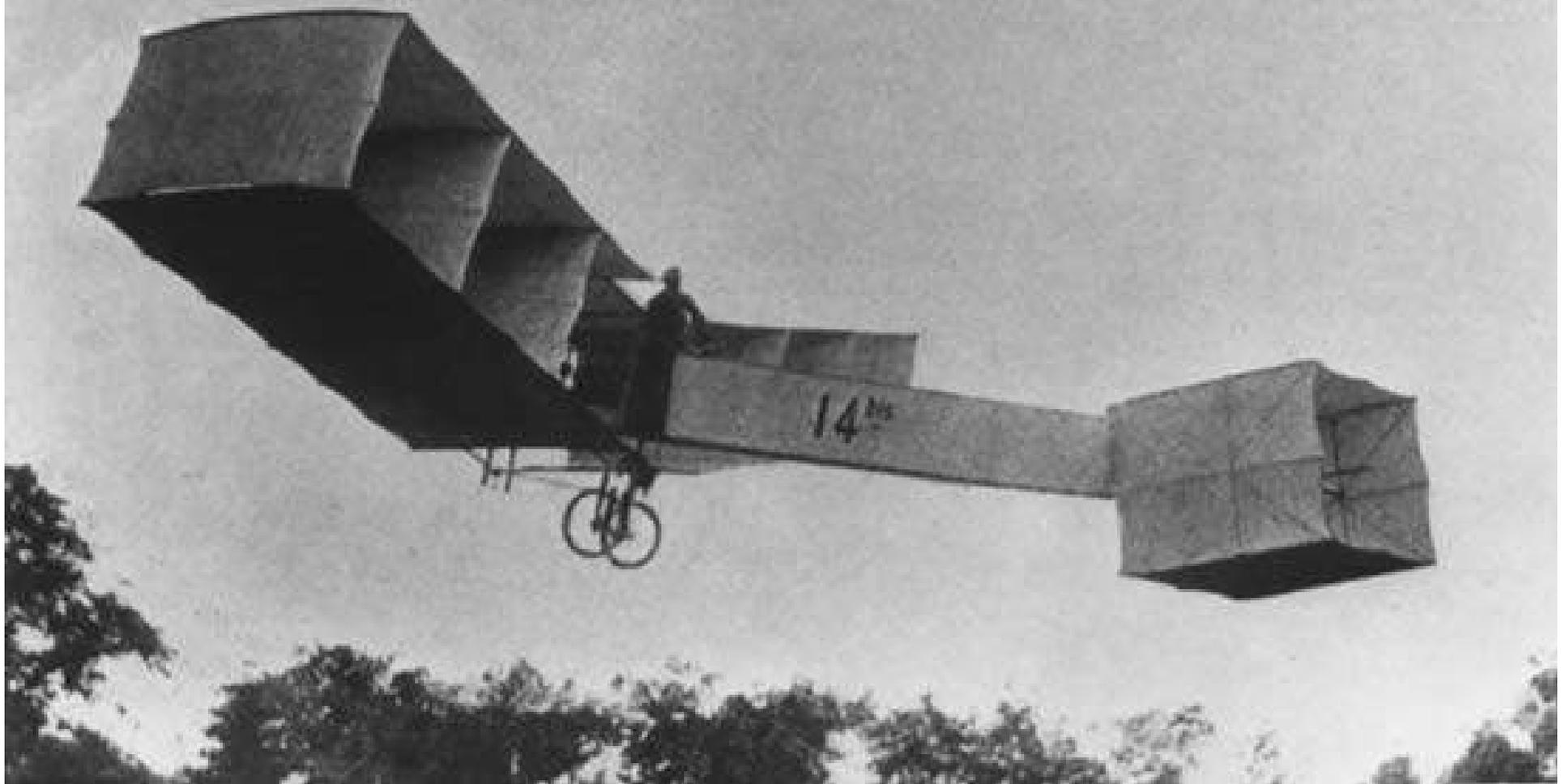
Nascita e sviluppo dell'aviazione civile
visti attraverso due casi emblematici

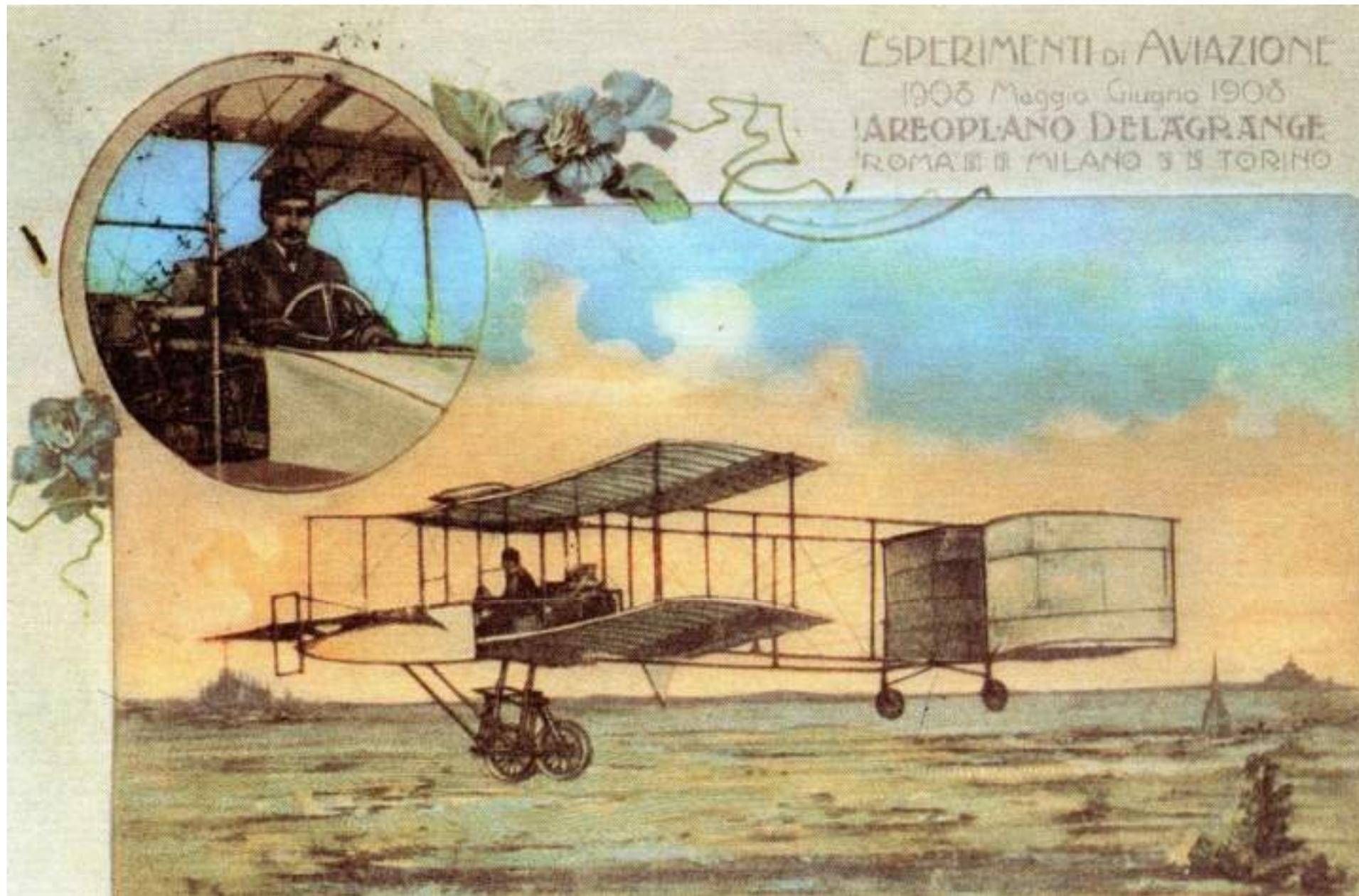
La storia comincia il 17 dicembre 1903 sulla spiaggia di Kitty Hawk



Orville Wright effettua il primo volo a motore documentato con un mezzo più pesante dell'aria

Il primo volo in Europa fu il 23 ottobre 1906 a Bagatelle, presso Parigi
il costruttore e pilota era il brasiliano Alberto Santos-Dumont





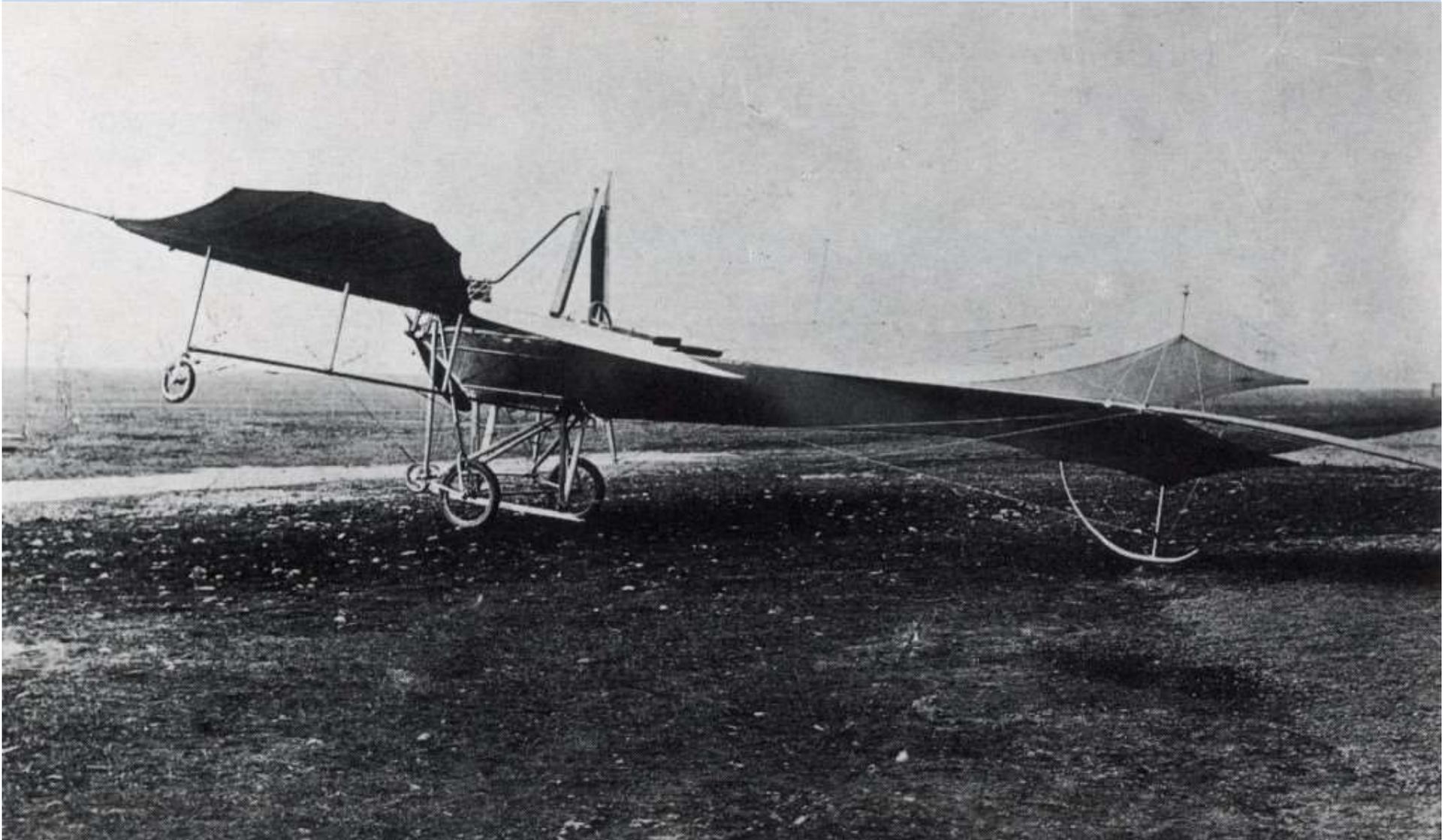
ESPERIMENTI di AVIAZIONE
1908 Maggio Giugno 1908
L'AREOPLANO DELAGRANGE
ROMA III MILANO 3 15 TORINO

Il primo volo in Italia fu fatto da Leon Delagrange il 24 maggio 1908 in Piazza d'Armi a Roma

Il 25 luglio 1909 Louis Blériot attraversa la Manica da Calais a Dover



In Libia nel 1911, durante la guerra italo-turca, l'aeronautica perde la sua innocenza e viene impiegata per la prima volta come strumento di guerra



La Grande Guerra provoca un rapido sviluppo tecnico degli aeroplani e la nascita di numerose aziende di costruzioni aeronautiche.



Junkers D.1 – primo aereo completamente metallico, entrato in servizio nell'aprile 1918

Terminata la Grande Guerra tutta l'industria aeronautica europea è alla ricerca di sbocchi commerciali per la propria produzione



Nel 1919 viene organizzata ad Amsterdam la prima esposizione dedicata al trasporto aereo



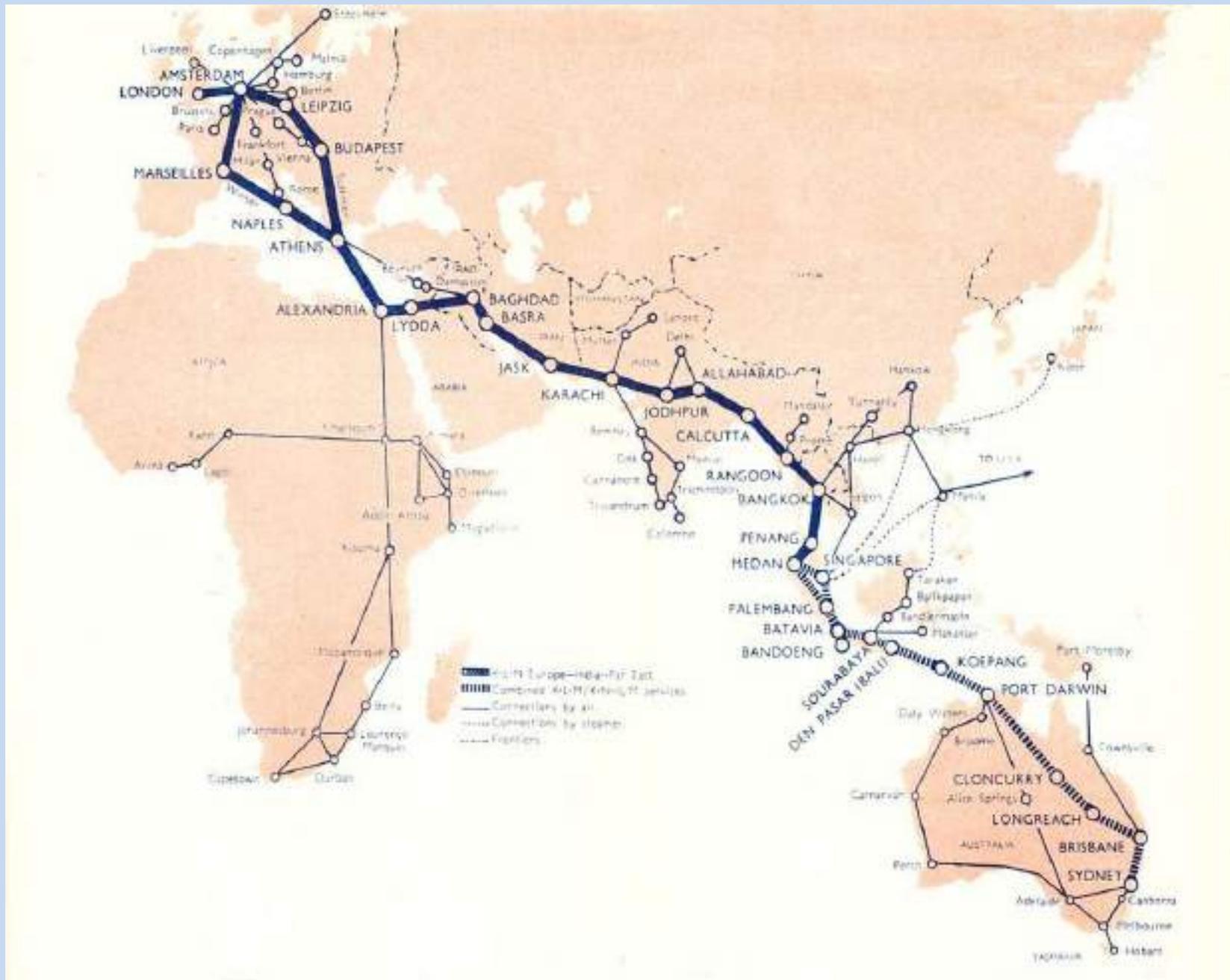
Gli aerei militari adattati all'uso civile sono poco attraenti per gli utenti

Nel 1919 in Olanda viene fondata la compagnia di trasporto aereo KLM, che inizia l'attività nel 1920 collegando Amsterdam a Croydon impiegando un aereo espressamente progettato per il trasporto di persone e cose: il Fokker F.II



Le poste olandesi stipulano con la KLM un contratto per il trasporto di posta con cui la KLM si impegna a trasportare un minimo di 60 kg di posta sulle tratte convenute mentre le poste pagano per la quantità minima anche se il peso trasportato è inferiore

Nel 1924 viene provato il collegamento tra Amsterdam e Batavia, che però diventa un servizio settimanale solo dal 1930, quando diventa disponibile un aereo adatto, il Fokker F.VII3m



La rotta si rivela molto profittevole per la KLM ma costosa per le poste che cercano di cambiare il contratto per imporre voli esclusivamente postali. E nel 1933 un altro concorrente cerca di entrare nel mercato.



Un produttore di mobili progetta e costruisce un trimotore, il Pander Postjager, per uso esclusivamente postale e lo propone alle poste. Queste mettono a gara il trasporto, che sarebbe stato assegnato a chi avesse completato nel minor tempo un volo di andata e ritorno da Amsterdam a Batavia, con arrivo a Batavia entro Natale e rientro ad Amsterdam entro la fine dell'anno. Come contromisura la KLM chiede a Fokker una versione più veloce dell'F.XVIII, che impiega in quel momento sul collegamento con Batavia, e ne scaturisce l'F.XX, di ben 50 km/h più veloce.

Ma di fatto la gara tra i due aerei non c'è: il Pander parte da Amsterdam il 9 dicembre 1933, fa scalo per rifornimento a Roma e riparte sotto una pioggia torrenziale diretto ad Atene. Sul canale d'Otranto un motore si ferma e il pilota decide di tornare indietro e atterrare a Brindisi. Ma l'aeroporto è completamente allagato e l'aereo viene fatto atterrare a Grottaglie. Si constata che il motore è rimasto senza lubrificante ed è grippato. Un motore sostitutivo viene prontamente acquistato negli Stati Uniti, imbarcato a New York sul Conte di Savoia, che lo sbarca a Napoli e di lì è portato a Grottaglie, ma ormai è chiaro che la posta trasportata non sarebbe arrivata a Batavia prima di Natale, per cui viene trasferita a Brindisi, dove imbarcata su un idrovolante delle Imperial Airways, diretto a Città del Capo, che la scarica al Cairo.

La KLM aveva fatto circolare ufficiosamente la notizia che il suo aereo si sarebbe fermato al Cairo per raccogliere la posta del Pander, ma al Fokker va peggio del suo concorrente: il 18 dicembre è pronto a partire, ma quando inizia il rullaggio il motore centrale si ferma subito con un grande fracasso: ha rotto l'albero. Il direttore della KLM reagisce con estrema prontezza: fa trasbordare i 167 kg di posta su uno degli F.XVIII usati normalmente, battezzato Pelikaan, e lo fa partire: condotto da un equipaggio di eccezionale dedizione arriva a Batavia il 22 dicembre, 100 ore e 44 minuti dalla partenza. Il volo di ritorno inizia il 27 dicembre, terminando ad Amsterdam il 30 dicembre, 100 ore e 33 minuti dalla partenza.

In ogni caso la KLM ha vinto la gara rispettandone le condizioni e conserva il contratto.

Nell'ottobre 1934, per celebrare il centenario della città di Melbourne, viene organizzata una corsa aerea, la MacRobertson Air Race, da Mildenhall, in Inghilterra, a Melbourne, con una doppia classifica: una assoluta, basata solo sulla velocità, l'altra ad handicap in cui si tiene conto anche del carico.



La KLM vi partecipa col suo più recente acquisto: un Douglas DC.2, aereo completamente metallico che vince nella classifica ad handicap ed è secondo in quella assoluta, preceduto solo da un aereo da corsa, progettato e costruito appositamente per partecipare alla competizione



1° assoluto - DH.88 - Tempo totale 71 h 0 m

Il rinnovamento della flotta KLM porta alla fine della dipendenza da un solo fornitore e si indirizza verso il successore del DC.2, ovvero il DC.3, noto come Dakota.

K.L.M. AND K.N.I.L.M. OFFICES AND AGENCIES BETWEEN LONDON AND SYDNEY

City	Address	Telephone
LONDON	K.L.M. Office, Barclay's House, 100 Strand, London W.C.2	2500
AMSTERDAM	K.L.M. City Office, Leidschendam, 1000 Amsterdam	1000
BRUSSELS	Air France, Montigny Avenue, 1000 Brussels	1000
ATHENS	Case 3, 1000 Athens	1000
ALEXANDRIA	1000 Alexandria	1000
CAIRO	1000 Cairo	1000
COLOMBO	1000 Colombo	1000
BANGKOK	1000 Bangkok	1000
SINGAPORE	1000 Singapore	1000
BATAVIA	1000 Batavia	1000
SURABAYA	1000 Surabaya	1000
SOERABAYA	1000 Soerabaya	1000
SEMEANG	1000 Semarang	1000
YOKOHAMA	1000 Yokohama	1000
OSAKA	1000 Osaka	1000
KYOTO	1000 Kyoto	1000
MANILA	1000 Manila	1000
Cebu	1000 Cebu	1000
Davao	1000 Davao	1000
London	1000 London	1000
Amsterdam	1000 Amsterdam	1000
Brussels	1000 Brussels	1000
Athens	1000 Athens	1000
Alexandria	1000 Alexandria	1000
Cairo	1000 Cairo	1000
Colombo	1000 Colombo	1000
Bangkok	1000 Bangkok	1000
Singapore	1000 Singapore	1000
Batavia	1000 Batavia	1000
Surabaya	1000 Surabaya	1000
Soerabaya	1000 Soerabaya	1000
Semarang	1000 Semarang	1000
Yokohama	1000 Yokohama	1000
Osaka	1000 Osaka	1000
Kyoto	1000 Kyoto	1000
Manila	1000 Manila	1000
Cebu	1000 Cebu	1000
Davao	1000 Davao	1000

INTERCONTINENTAL AIRWAYS

K·L·M COMBINED SERVICES K·N·I·L·M



TWICE WEEKLY TO AUSTRALIA

13,000 MILES IN 9 DAYS

FROM ENGLAND
EUROPE
EGYPT
INDIA
MALAYA
JAVA



K·L·M - ROYAL DUTCH AIR LINES
K·N·I·L·M - ROYAL NETHERLANDS/INDIES AIRWAYS
TIMETABLE OCT 2, 1938 - APRIL 15, 1939

Subject to alterations without notice

TIMETABLE ENGLAND-AUSTRALIA

Day	From	To	Time	Notes
TUESDAY	London	Amsterdam	10:00	Saturdays London on board
	Amsterdam	London	17:00	
WEDNESDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
THURSDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
FRIDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SATURDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SUNDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	

CONNECTIONS

London - Paris by Air France
Amsterdam - London by K.L.M.
London - Brussels by Air France
London - Cologne by Air France
London - Frankfurt by Air France
London - Zurich by Air France
London - Bern by Air France
London - Rome by Air France
London - Athens by Air France
London - Cairo by Air France
London - Alexandria by Air France
London - Suez by Air France
London - Port Said by Air France
London - Haifa by Air France
London - Beirut by Air France
London - Baghdad by Air France
London - Basra by Air France
London - Bombay by Air France
London - Calcutta by Air France
London - Rangoon by Air France
London - Singapore by Air France
London - Batavia by Air France
London - Surabaya by Air France
London - Soerabaya by Air France
London - Semarang by Air France
London - Yokohama by Air France
London - Osaka by Air France
London - Kyoto by Air France
London - Manila by Air France
London - Cebu by Air France
London - Davao by Air France

TIMETABLE AUSTRALIA-ENGLAND

Day	From	To	Time	Notes
THURSDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
FRIDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SATURDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SUNDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
MONDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
TUESDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
WEDNESDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
THURSDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
FRIDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SATURDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	
SUNDAY	London	Amsterdam	10:00	Tea on board
	Amsterdam	London	17:00	

CONNECTIONS

London - Paris by Air France
Amsterdam - London by K.L.M.
London - Brussels by Air France
London - Cologne by Air France
London - Frankfurt by Air France
London - Zurich by Air France
London - Bern by Air France
London - Rome by Air France
London - Athens by Air France
London - Cairo by Air France
London - Alexandria by Air France
London - Suez by Air France
London - Port Said by Air France
London - Haifa by Air France
London - Beirut by Air France
London - Baghdad by Air France
London - Basra by Air France
London - Bombay by Air France
London - Calcutta by Air France
London - Rangoon by Air France
London - Singapore by Air France
London - Batavia by Air France
London - Surabaya by Air France
London - Soerabaya by Air France
London - Semarang by Air France
London - Yokohama by Air France
London - Osaka by Air France
London - Kyoto by Air France
London - Manila by Air France
London - Cebu by Air France
London - Davao by Air France

Dopo altri voli di prova tra Batavia e l'Australia, la KLM estende il collegamento Olanda - Indie Olandesi fino a Sidney: è la più lunga rotta aerea operata da una singola compagnia, circa 24000 km.

Ben diverso in Italia l'esordio dell'aviazione commerciale.

Nel 1919 un Caproni Ca.48 triplano, aereo da bombardamento convertito in aereo per passeggeri, ha un drammatico incidente mentre sorvola Verona con a bordo un folto gruppo di giornalisti, quasi tutti fautori dell'aeronautica: non ci sono superstiti e ovviamente l'opinione pubblica ne è negativamente colpita.

La Caproni mette in cantiere un aereo appositamente progettato per il trasporto di passeggeri, ma manca il senso della misura:



Il Caproni Ca.60 "Transaereo" per 100 passeggeri
prima del primo volo il 12 febbraio 1921
e dopo il secondo tentativo del 4 marzo

Dopo la fine della guerra, la politica italiana non ha l'aviazione tra le sue priorità e i privati che avrebbero interesse a promuovere attività commerciali non si muovono perché manca un assetto normativo

Solo gli aspetti sportivi e spettacolari del volo non conoscono declino: aerei italiani partecipano a tutte le edizioni della Coppa Schneider



a Bournemouth nel 1919

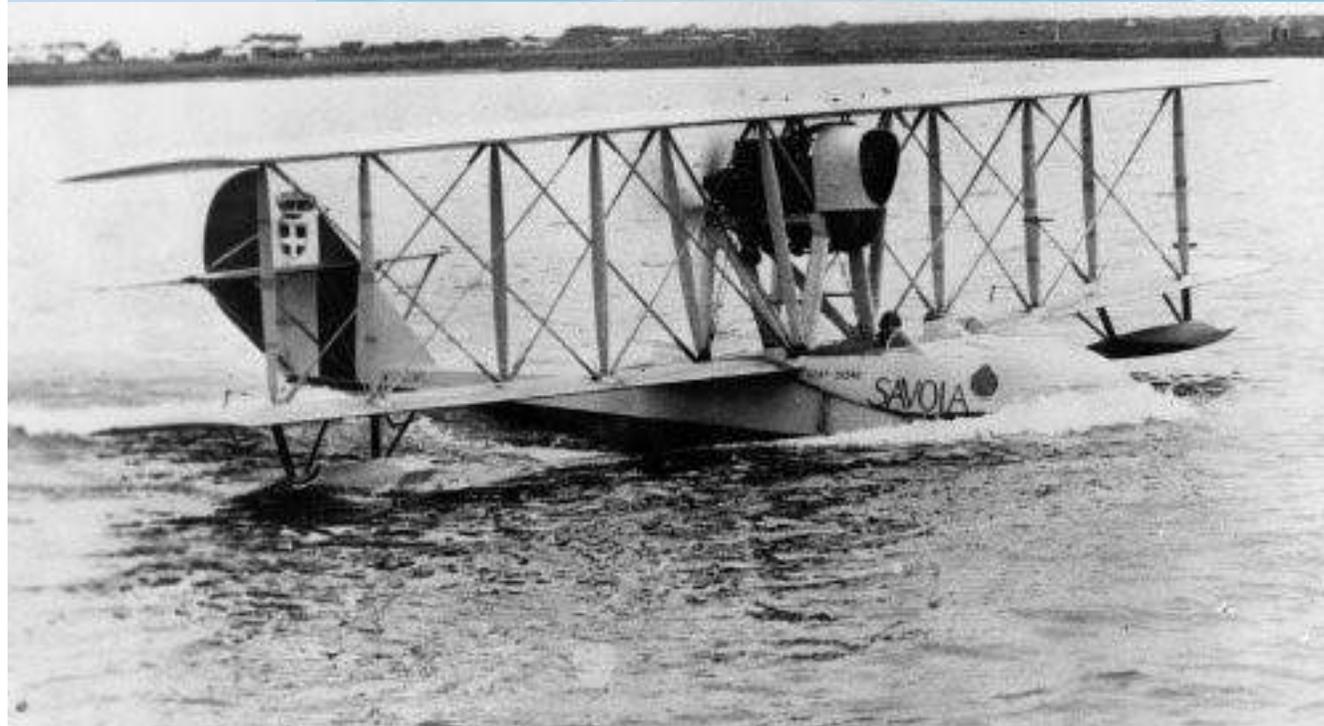


a Venezia nel 1920 e nel 1921



a Napoli nel 1922

Nel 1920
Ferrarin e
Masiero
volano da
Roma a Tokio
con aerei
monoposto,
impiegando
tre mesi

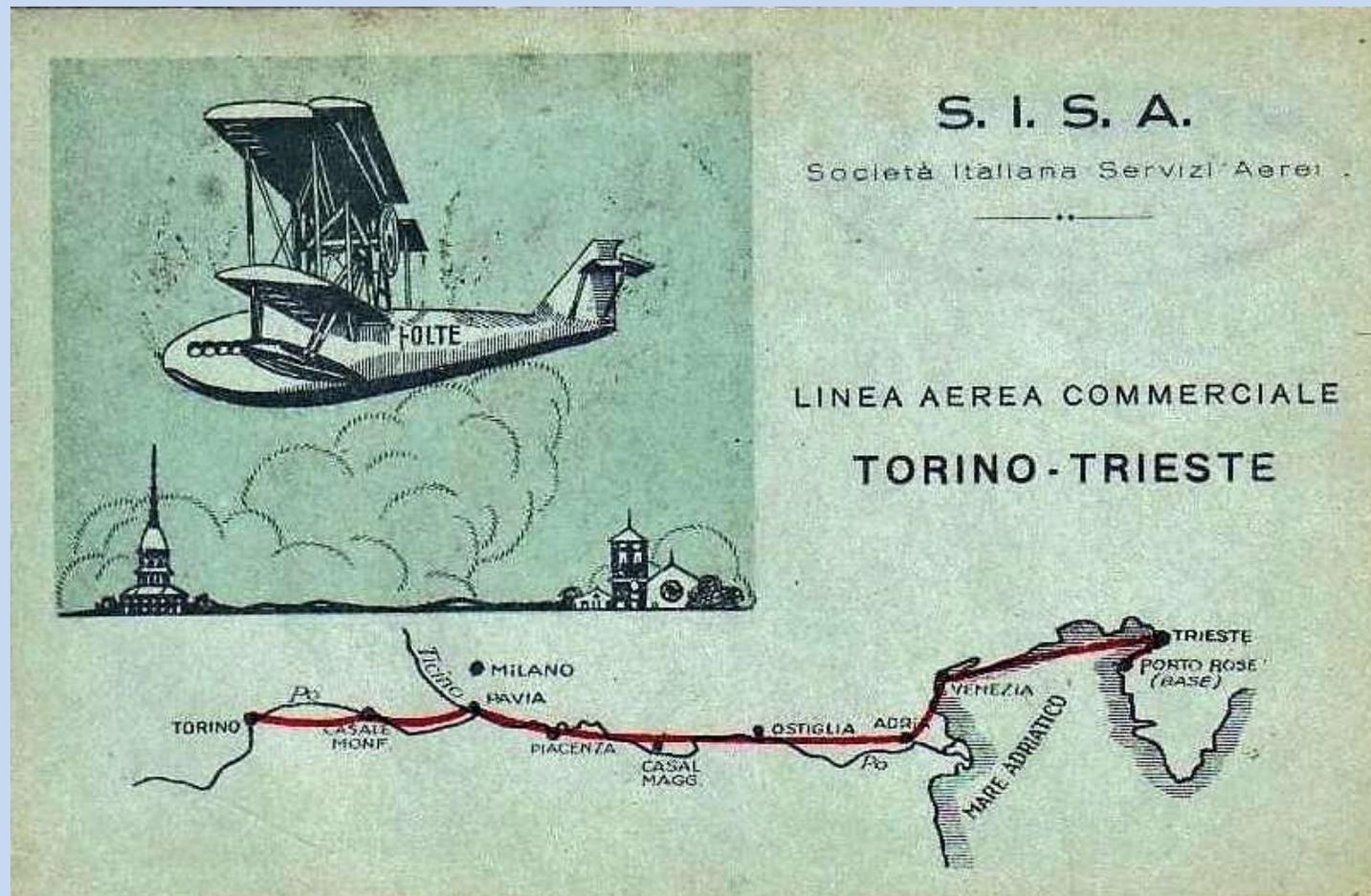


Nel 1925 De Pinedo compie
un raid di 55000 chilometri
volando da Sesto Calende a
Melbourne, dirigendosi poi
a Tokio e rientrando infine a
Roma, con un totale di 370
ore di volo, divise su 80
tratte operate tra il 20
aprile e il 7 novembre.

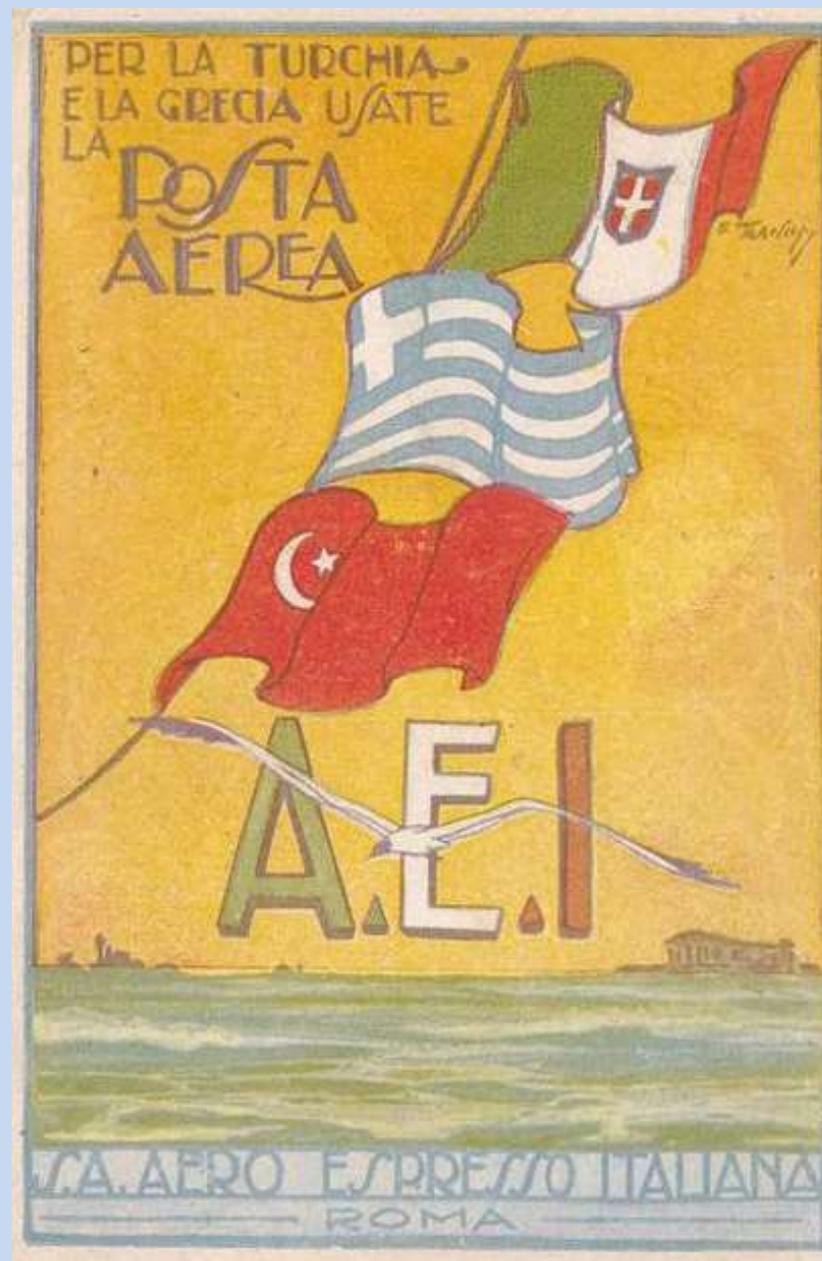
Il 18 ottobre 1923 viene pubblicato il Regio Decreto Legge n. 3176 che disciplina la «Concessione di servizi di trasporto esercitati con aeromobili»: viene formalizzata la creazione di alcune compagnie e vengono stipulate concessioni di esercizio, ma continua a non succedere praticamente nulla, perché per iniziare l'attività commerciale si attende la conversione in legge del decreto, indispensabile per l'ottenimento delle sovvenzioni.

La legge viene promulgata il 31 gennaio 1926 e finalmente iniziano le attività

Il 1° aprile partono i primi voli della Società Italiana Servizi Aerei



Il 7 aprile parte la Società Anonima Navigazione e l' 8 agosto l'Aero Espresso Italiana Aerea



E infine il 16 agosto cominciano i voli della Transadriatica



TRANSADRIATICA
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI NAVIGAZIONE AEREA
ROMA **VENEZIA** **VIENNA**
Ufficio: Via Asinara, 73 Via XXII Marzo, 2402 I Tegeltioffstr. 7, 1022.
Tele: 33-222 Tele: 20-05 + 19-17 Tele: 71-0-84



Quattro compagnie sono troppe? Forse, ma le loro linee hanno un solo punto di contatto: difficile parlare di concorrenza e, soprattutto, di una rete di collegamenti

Dati statistici per il 1927

Linea	lunghezza	passengeri	posta	bagagli	merci
	km	num.	kg	kg	kg
Torino-Pavia-Venezia-Trieste	575	1971	1631	15111	5286
Trieste-Zara	252	1302	562	9025	740
Genova-Roma-Napoli-Palermo	1070	3387	2456	26207	18146
Brindisi-Atene-Istanbul	1437	470	1212	17499	5196
Roma-Venezia	500	1197	430	14192	2466
Venezia-Vienna	510	1109	111	20298	5474
Linee albanesi	320	321	295	-----	-----

Quasi il 50% dei passeggeri viaggia gratuitamente, altrettanto accade per bagagli e merci

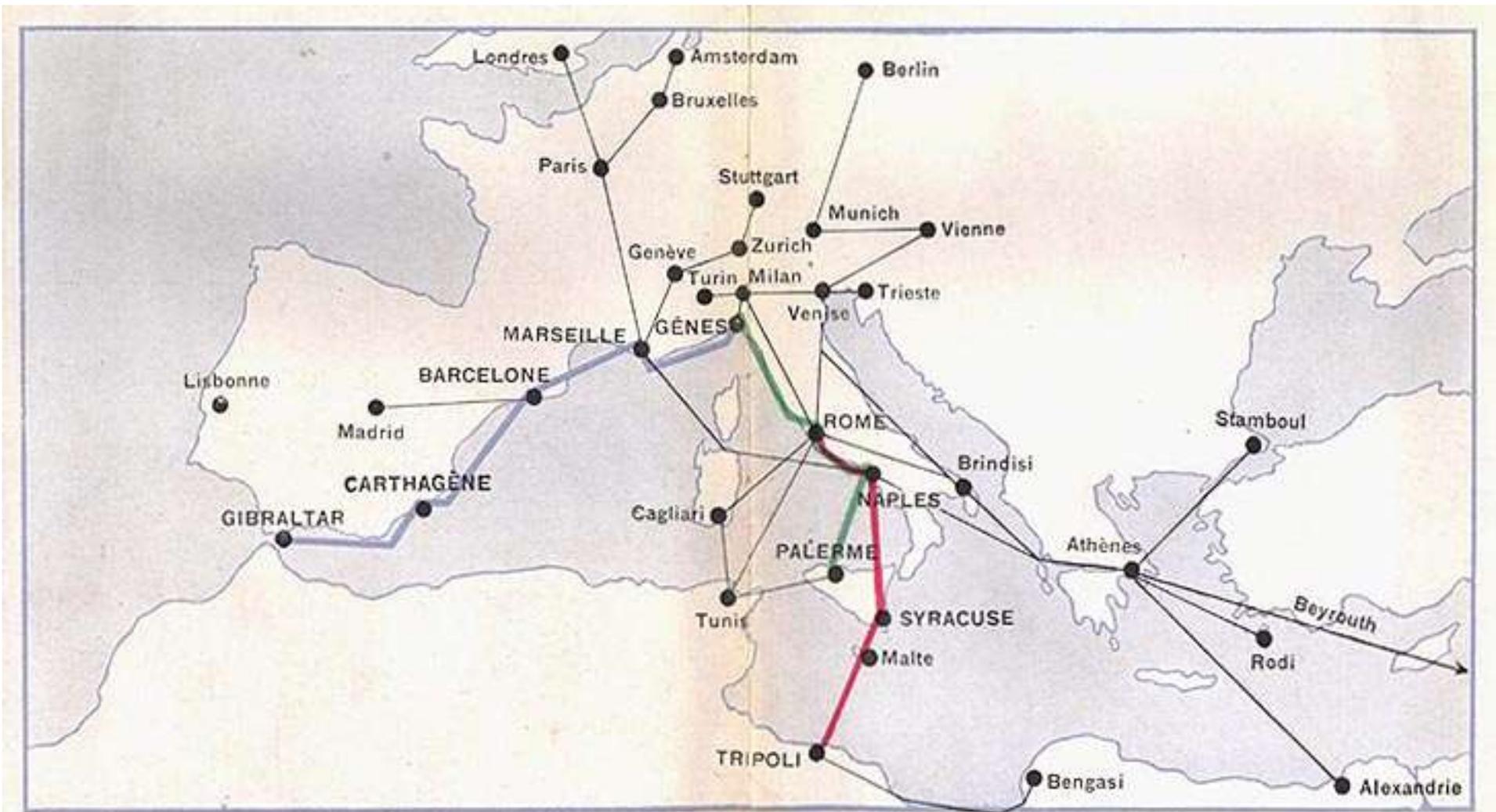
Le uniche entrate certe sono i sussidi statali e il compenso per il trasporto della posta

I sussidi sono corrisposti per chilometro volato: vanno da 11,44 a 30 lire per km; altri contributi sono erogati per le spese di impianto e per la manutenzione della flotta

Nel 1928 la FIAT decide di intraprendere attività di trasporto aereo e fonda la Avio Linee Italiane, con base di armamento a Milano, e si aggiudica il collegamento Milano-Monaco, gestito in reciprocità con Lufthansa.



Nello stesso anno compare infine un'altra compagnia, la Società Aerea Mediterranea, con capitale quasi interamente versato dal Ministero dell'Aeronautica, che esordisce gestendo le linee interne dell'Albania, vendute al governo italiano dalla Lufthansa



La rete della SANA viene espansa fino a Gibilterra dove viene fatto lo scambio di posta con i transatlantici del Lloyd Sabaudo, facendo risparmiare due giorni sulla tratta dagli USA all'Italia e viceversa.

Il 28 ottobre 1928 vengono aperti i collegamenti con Tripoli
(La cartina riflette la rete del 1932)

Ma la SAM non era stata fondata per gestire solo voli turistici e le quasi inutili linee albanesi:
infatti nel 1931 comincia ad assorbire le altre compagnie italiane
La prima a soccombere è la Transadriatica, il cui sopravvive l'emblema



Il processo si completa nel 1934 e ne rimangono fuori solo le Avio Linee Italiane
Il 28 ottobre dello stesso anno la SAM cambia ragione sociale e diventa Ala Littoria.
E subito riceve l'incarico di organizzare una linea per collegare Eritrea e Somalia
all'Italia.



La realizzazione della linea è curata personalmente dal presidente dell'Ala Littoria, Umberto Klinger, ma la campagna d'Etiopia ne interrompe lo sviluppo per cui la linea entra in funzione solo dopo la fine delle operazioni militari.

Per l'Ala Littoria è venuto il tempo di pensare ad una linea per il Sud America

Air France, come la precedente compagnia Aeropostale da loro assorbita, effettua la traversata atlantica con navi e sperimenta trasporti con idrovolanti assistiti da navi appoggio, effettuando un servizio aereo continuo dal 1930, ma con ripetuti incidenti. Lufthansa nel 1933 sperimenta, ed attua sulle rotte dell'Atlantico del Nord, il lancio di idrovolanti mediante catapulta da una nave postale quando questa è ad una distanza dalla costa pari all'autonomia dell'aereo e nel 1934 inizia l'uso regolare di questa prassi sulla rotta per il Sud America, su cui offre servizi coordinati con quelli Air France. Nel 1938, con l'entrata in servizio un nuovo idrovolante con grande autonomia, non usa più il lancio con catapulta. Il servizio Lufthansa cessa alla fine di agosto 1939.



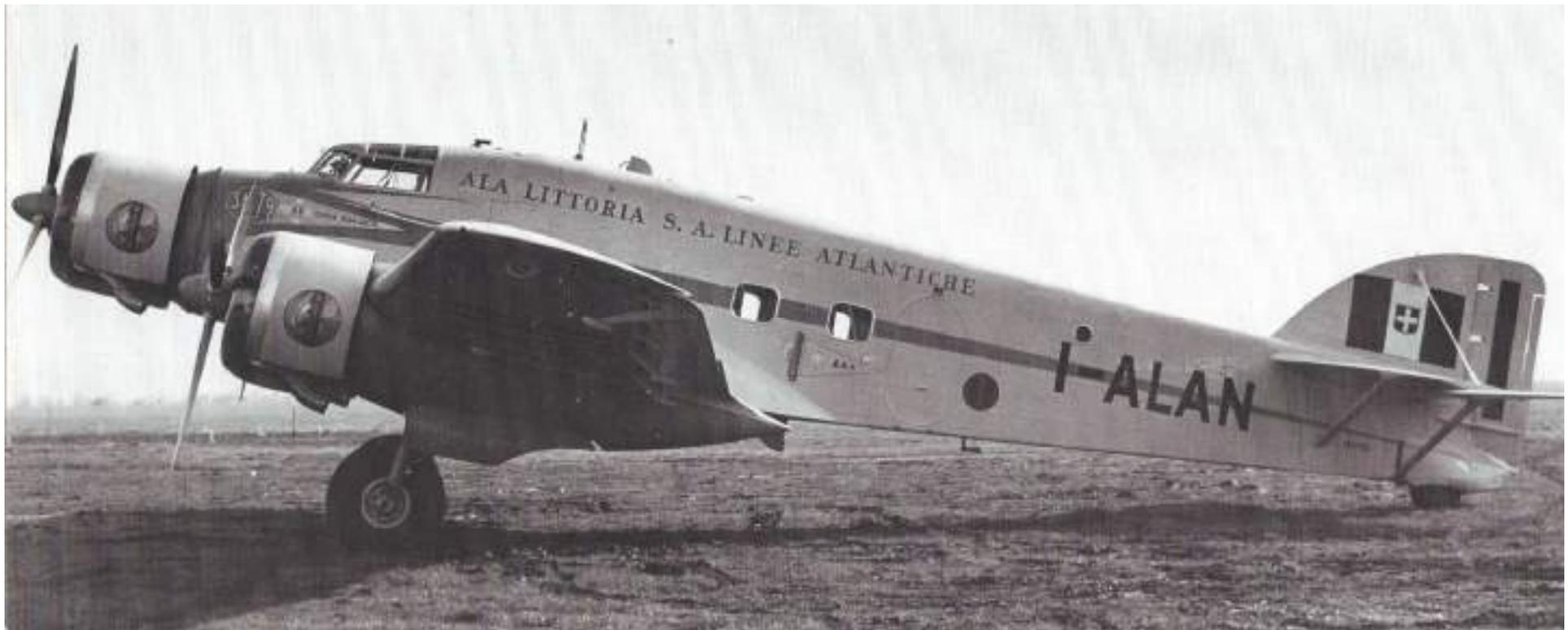
In Italia si dibatte se per la nuova linea si debbano usare idrovolanti o aerei terrestri per l'attraversamento dell'Atlantico: l'esperienza del volo di De Pinedo del 1927 e delle due Crociere di Balbo suggeriscono che l'idrovolante sia la scelta giusta, ed infatti Umberto Klinger propende per l'idrovolante e nei primi mesi del 1938 prova personalmente le rotte volando con un CantZ.506C insieme con Carlo Tonini, il collaudatore del costruttore, fino a Buenos Aires



Ma prima della partenza di Klinger per il viaggio esplorativo in idrovolante, c'è un altro volo che indica che la strada può essere un'altra.

Attilio Biseo, che aveva partecipato come pilota alla Crociera del Decennale, quindi ben uso agli idrovolanti, conduce una pattuglia di tre SIAI S.79T, un'ulteriore modifica di tre S.79C, versione da corsa dell'aereo militare, da Roma a Rio de Janeiro in due sole tappe: da Guidonia a Dakar il 28 gennaio e da Dakar a Rio il 29, per un totale di 24 ore e 20 minuti di volo. E questo con un aereo militare adattato a nuovi scopi rimuovendo gli armamenti e altre installazioni militari.

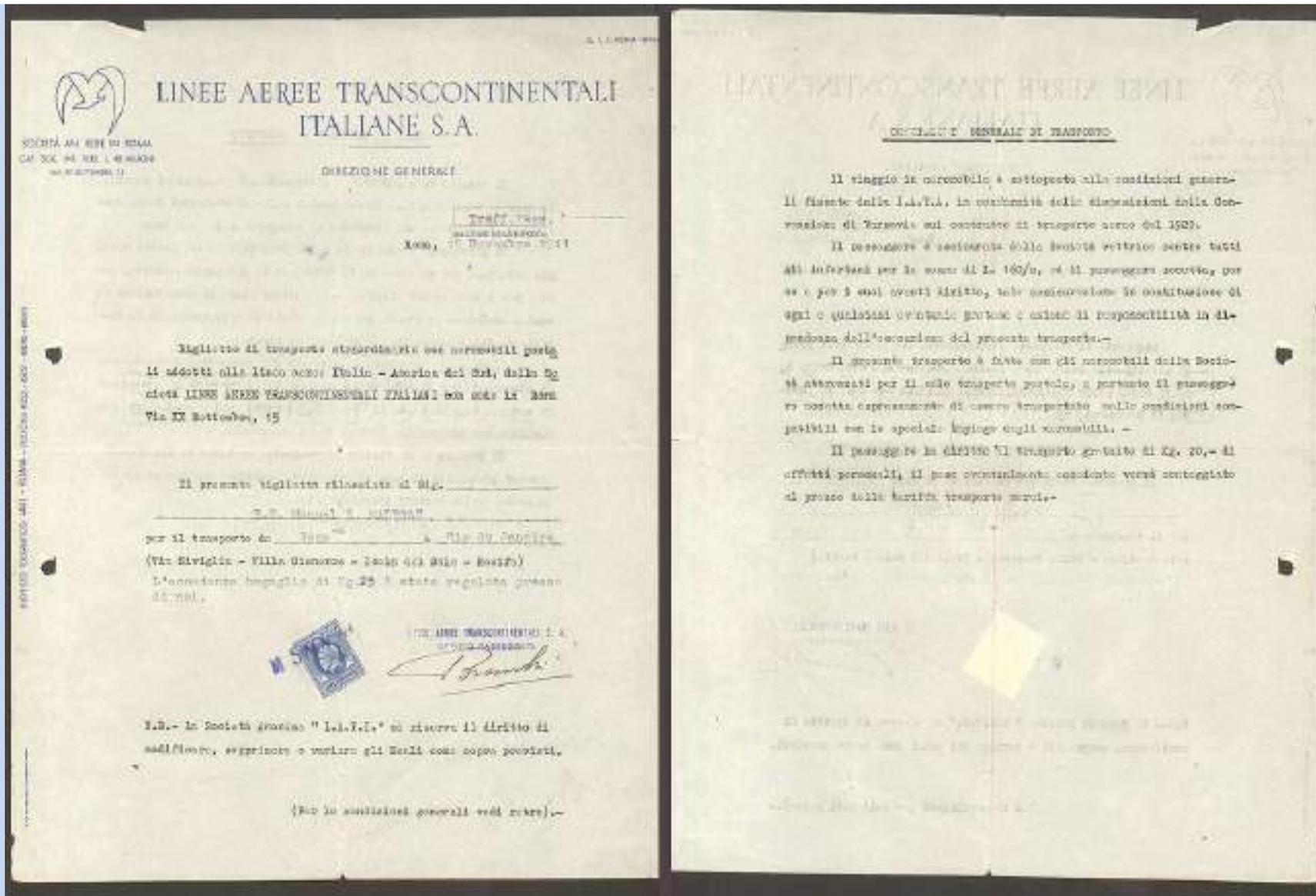




Nell' Ala Littoria viene creata una direzione per l'esercizio delle linee per il Sud America, presto scorporata e trasformata in una società separata, la LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane). Dal 15 dicembre 1939 vengono attivati i voli: la linea prevede partenze settimanali (il giovedì) da Guidonia per Rio de Janeiro; solo dal 20 luglio 1941 la linea viene estesa fino a Buenos Aires, quando ormai l'atteggiamento del Brasile verso la LATI è divenuto di scarsa collaborazione, se non addirittura di sabotaggio. L'entrata in guerra degli Stati Uniti causa la cessazione completa dei servizi transatlantici: l'ultima traversata è fatta il 19 dicembre 1941.

Le 211 traversate effettuate nei due anni di attività sono gli unici collegamenti aerei transatlantici controllati dall' Asse nel periodo bellico.





La LATI era una linea postale e i passeggeri erano ammessi solo in via eccezionale. Nelle 211 traversate atlantiche furono trasportati 434 passeggeri a fronte di 69691 kg di posta e 128997 kg di merci