

# HISTORY OF CIVIL AIRCRAFT UP TO 1940

The charm of the flight is of ancient date; mythology tells us about characters and animals capable of flying and the legend tells us of Icarus, as the first man to attempt the feat, who personally paid for the irresistible soul motion that led him to seek such mysterious inebriation. Leonardo da Vinci undertook concrete studies on flight in the fifteenth century but he was too early for the technology of his time. Meanwhile the centuries passed and despite the progress of attempts and studies, and some partial success of taking off, even if for a few seconds, flying remained a dream.

It was necessary to reach the beginning of the 20th century for the problem to be solved. The man who flew first was not a genius but had all his scientific discoveries of his century on his side and the internal combustion engine did the rest. At last, a "heavier than air" machine had won its battle.

If it took tens and tens of centuries to fly, it only took a few years to make the plane perfect, taking advantage of the creative genius of engineers and designers, stimulating the spirit of research and adventure of testers and pilots. The transport of mail and then of passengers represented the apotheosis of this new means of transport.

All this is illustrated in this thematic collection by presenting the steps taken by each nation in giving itself the most advanced aviation until 1940, i.e. at the outbreak of the 2<sup>nd</sup> World War. Since then it is the today's history.



## Plan of the exhibit

### 1. FLYING: THE DREAM COME TRUE

- 1.1. Myths and legends
- 1.2. The Precursors
- 1.3. The "heavier than air": 1903 - 1911
- 1.4. Forerunners of air mail: 1911 - 1918

### 3. FIRST AIRCRAFTS FOR PASSENGERS (1919 - 1930)

- 3.1. Leading Germans
- 3.2. The French - English aviation industry
- 3.3. Dutch and Italians in the fray
- 3.4. The competition comes from the U.S.A.

### 2. THE AIRCRAFT AS A POSTAL CARRIER (1919 - 1939)

- 2.1. Continental postal connections
- 2.2. From France to / from its colonie
- 2.3. The catapulted mail
- 2.4. From Europe to South America

### 4. EVOLUTION OF THE CIVIL AIRCRAFT (1931 - 1940)

- 4.1. Germans and French to retry
- 4.2. The latest Italian and Dutch achievements
- 4.3. The English always protagonists
- 4.4. The domination of the U.S.A.

Nell'antichità volare era indice di potenza e di soprannaturalità e tutto ciò lo ritroviamo nelle raffigurazioni di mitici personaggi muniti di ali per adempiere alle loro missioni divine, come **Iris** (Iride) ed **Ermes** (Mercurio), messaggeri di Zeus.



Grecia, 1925 - Lettera da Atene per la Francia affrancata per 11,81 D. con alcuni valori della serie mitologica del 1922 dove sono riconoscibili **Iris** (Dea alata) ed **Ermes**, che tiene in braccio Dioniso.

**Iris**, nella mitologia greca, era la personificazione dell'arcobaleno che unisce il Cielo alla Terra. Era una fanciulla dai piedi veloci come il vento e con ali dipinte con i sette colori dell'arcobaleno; portava gli ordini celesti, in particolare quelli di Zeus e di Era, agli altri dei o agli uomini.



Grecia, 1935 - Lettera per la Francia affrancata con 1 francobollo di P.O. + 7 valori di P.A., del 1935, raffiguranti **Iris** in volo.

**Ermes** era il dio dei viaggiatori, dei pastori, degli oratori, dei poeti, della letteratura, dell'atletica, dei pesi e delle misure, dei ladri, nonché il messaggero degli dei verso gli uomini. Era dotato di calzari e di un cappellaccio alati.



1896 - **Mercur**: posta locale privata tedesca di Hannover, cartolina da 2 pf. con proprio annullo



1896 - **Mercur**: Posta locale privata tedesca di Hannover, lettera postale da 3 pf. con relativo annullo.

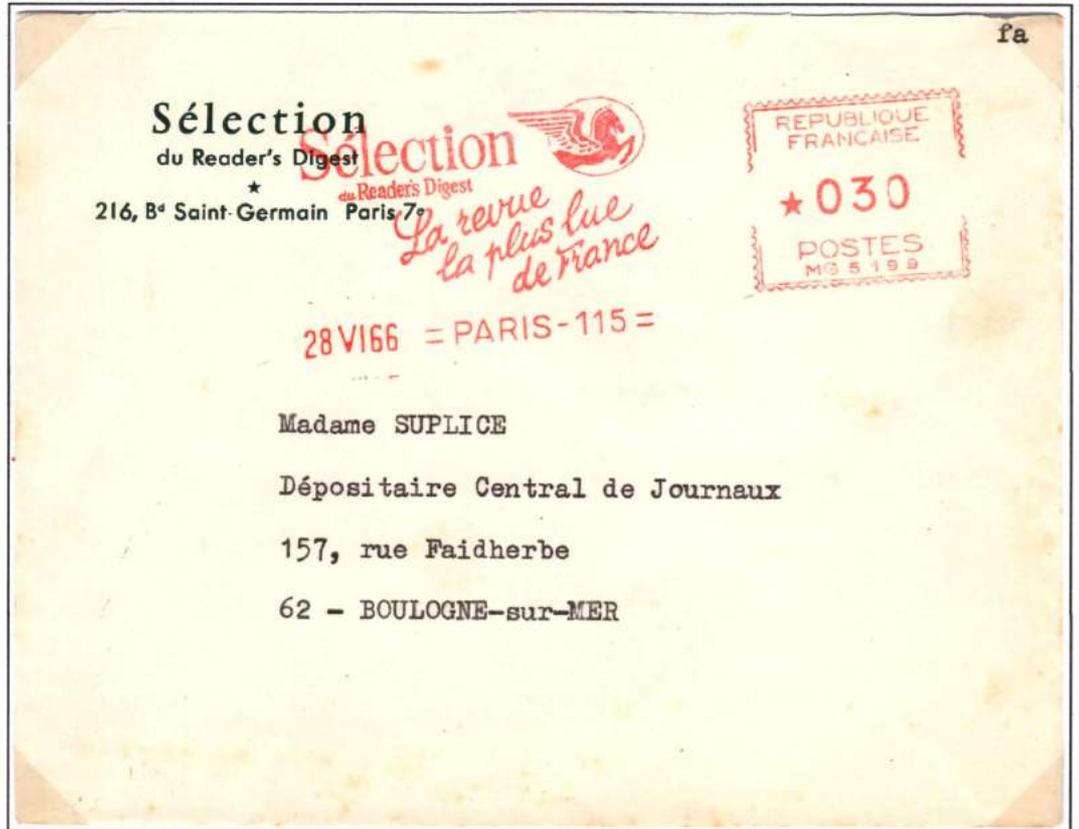




Anche molti animali della mitologia sono raffigurati muniti di ali, come l'**Ariete** su cui **Frisso** ed **Elli** fuggirono scampando ad un sacrificio che li avrebbe visti vittime o i **Draghi** che tiravano il carro di **Trittolemo**, che vagava per la Grecia insegnando l'arte dell'agricoltura.



Il più famoso degli animali mitologici è comunque **Pegaso**, il cavallo alato, divenuto il simbolo della celerità.



Macchina affrancatrice HAVAS "M" (1956), con prefisso MG e numero del contatore sotto "Postes".



Doppia dentellatura orizzontale

Italia, 1944 - Lettera da Lucca per Barga affrancata con 50 c. P.A. (Pegaso), per mancanza dei valori di posta ordinaria.

Secondo la leggenda fu **Icaro**, aiutato dal padre **Dedalo**, il primo uomo a tentare il volo come gli uccelli, con ali fatte di penne d'aquila, filo di lino e canne incollate alle braccia con cera d'api.



Italia, 1941 - Sovrastampa per l'occupazione militare delle isole greche di Cefalonia e Itaca.

Varietà della "C" di Cefalonia a forma di mezzo cuore



Volò tanto in alto che il sole sciolse la cera ed egli, **privo di sostentamento**, precipitò in mare.



Svizzera, 1938 – Lettera da Basilea (CH) a Bruxelles (B) affrancata per 40 c. con francobolli (4x10 c.) raffiguranti **Icaro**.

Per secoli volare rimase un sogno irrealizzabile fino a quando il problema non fu affrontato da **Leonardo da Vinci** (1452 - 1519), unanimemente considerato uno dei più grandi geni dell'umanità. I suoi studi sul volo e le ali degli uccelli iniziarono nel 1486 e dieci anni dopo progettò i primi **Omitoteri**, apparecchi ad ali battenti mosse da energia umana.



Lettera raccomandata con avviso di ritorno da Monreale, 19.1.1953, a Palermo. L'affrancata di 105 lire risulta in eccesso di 5 lire (lettera 15 gr., 25 lire + raccomandazione, 55 lire + avviso di ritorno, 20 lire).



I secoli che seguirono furono caratterizzati da una serie di tentativi ed esperimenti che possiamo considerare fantasiosi. Fra questi si ricordano quelli di **Fausto Veranzio**, che, nel 1595, ideò un rudimentale paracadute, e del gesuita **Francesco de Lana** (1631 - 1678) che descrisse una navicella agganciata a quattro sfere di rame, probabilmente riempite di un gas.



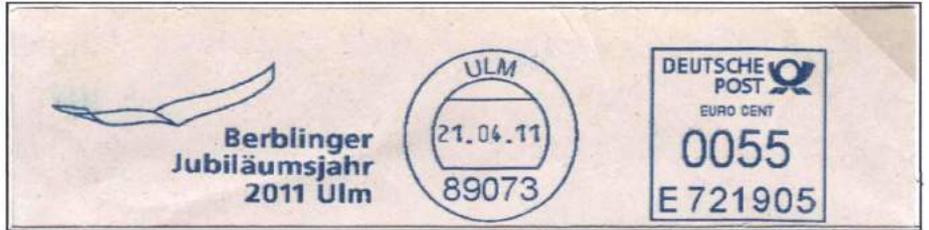
Fra gli emuli di Icaro sono da ricordare il turco **H.A. Çelebi**, che lanciandosi dalla Torre di Galata ad Istanbul planò fino ad Üsküdar, sulla sponda orientale del Bosforo, grazie a due ali, simili a quelle del pipistrello, da lui stesso confezionate; il fabbricante francese di serrature **Besnier** che tentò di volare con due coppie di ali mosse alternativamente dalle braccia e dalle gambe, fallendo nell'impresa.



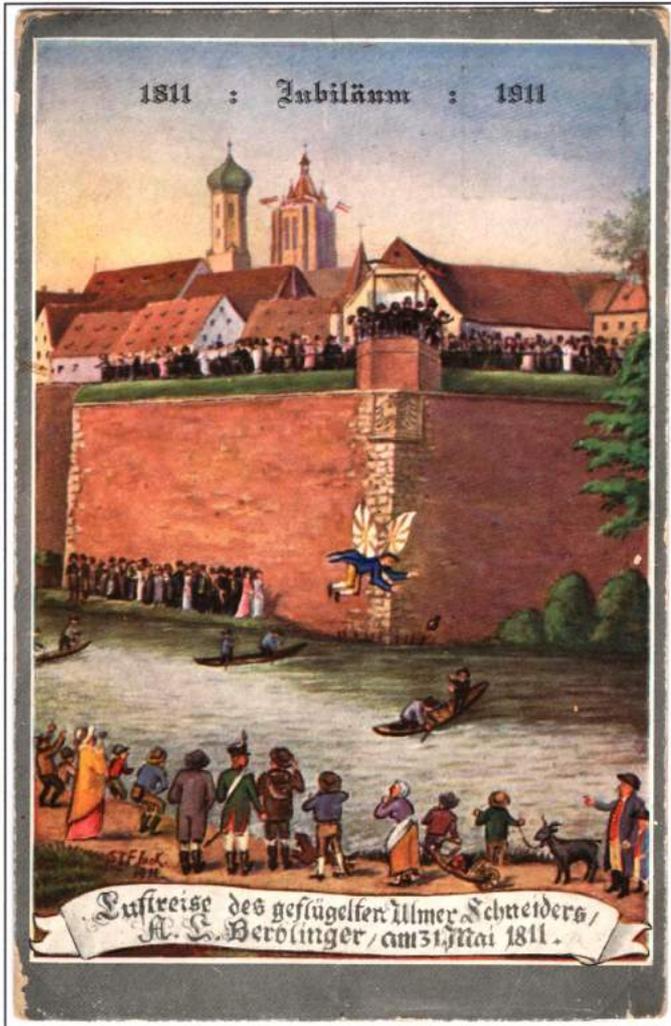
**Diego Marin Aguilera** che, con il suo aliante a forma di aquila, fece un volo di circa 360 metri, ma per la rottura di un giunto metallico cadde ferendosi leggermente.



Il sarto tedesco **A.L. Berblinger** che, il 31 maggio 1811, con due ali attaccate al corpo, si gettò dalle mura della fortezza di Ulm cadendo nelle sottostanti acque del Danubio che la circondavano.



Macchina affrancatrice PITNEY BOWES (digitale), con prefisso E e numero del contatore sotto il valore a 4 cifre. A sinistra la vignetta commemorativa del bicentenario del 1° volo di Berblinger



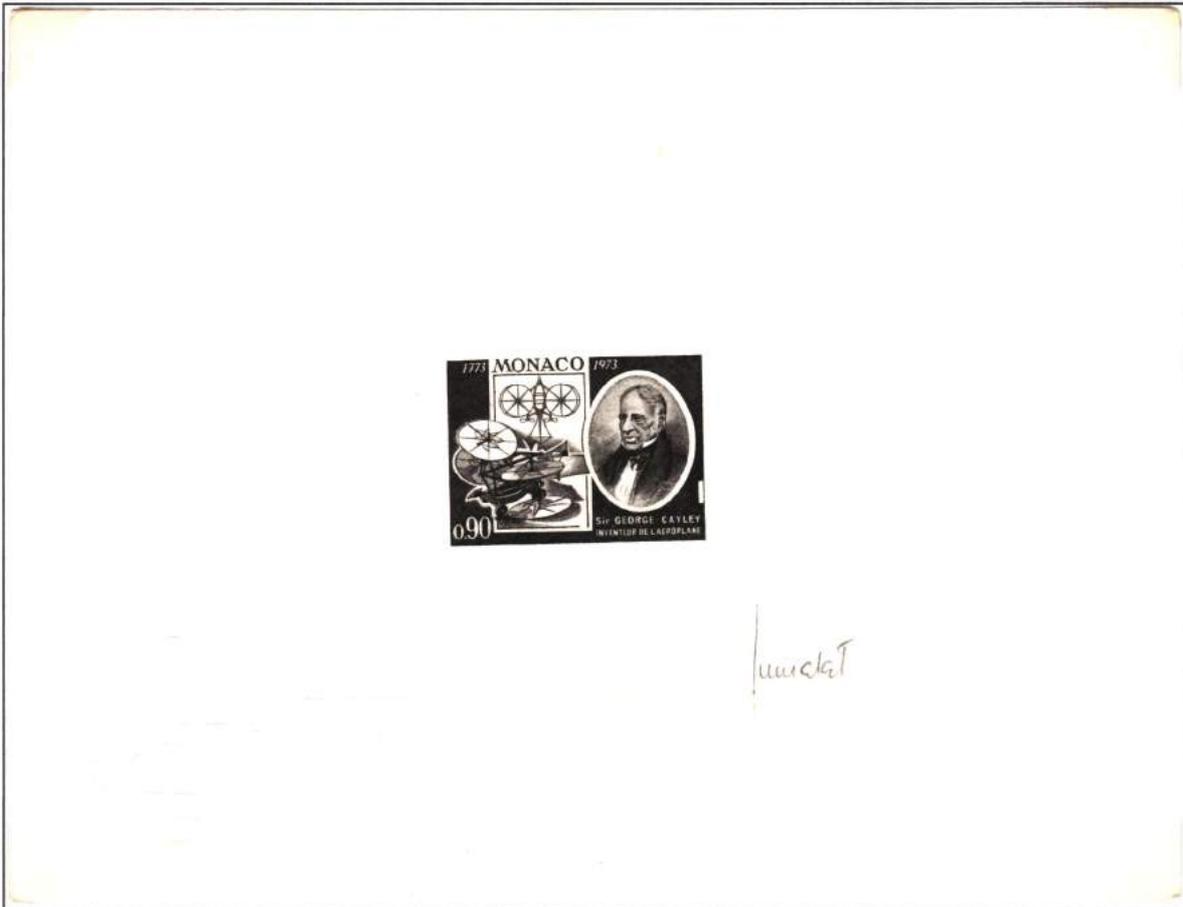
Germania, 1911 - Cartolina postale di commissione privata da 5 pf., stampata in occasione del 100° anniversario del tentativo di volo di **Berblinger**.



Germania, 1951 - Cartolina postale di commissione privata.



Fra il 18° e 19° secolo, videro la luce una gran quantità di progetti di macchine volanti, molte delle quali furono dei fallimenti. Fra i progettisti si ricordano **Sir George Cayley** che, nel 1804, ideò un veicolo a forma di aquilone con stabilizzatori orizzontali; **Jakob Degen**, che dedicò i suoi studi per creare un Omitottero ed un elicottero che, provato al Prater di Vienna nel 1816, raggiunse l'altezza di 160 mt..

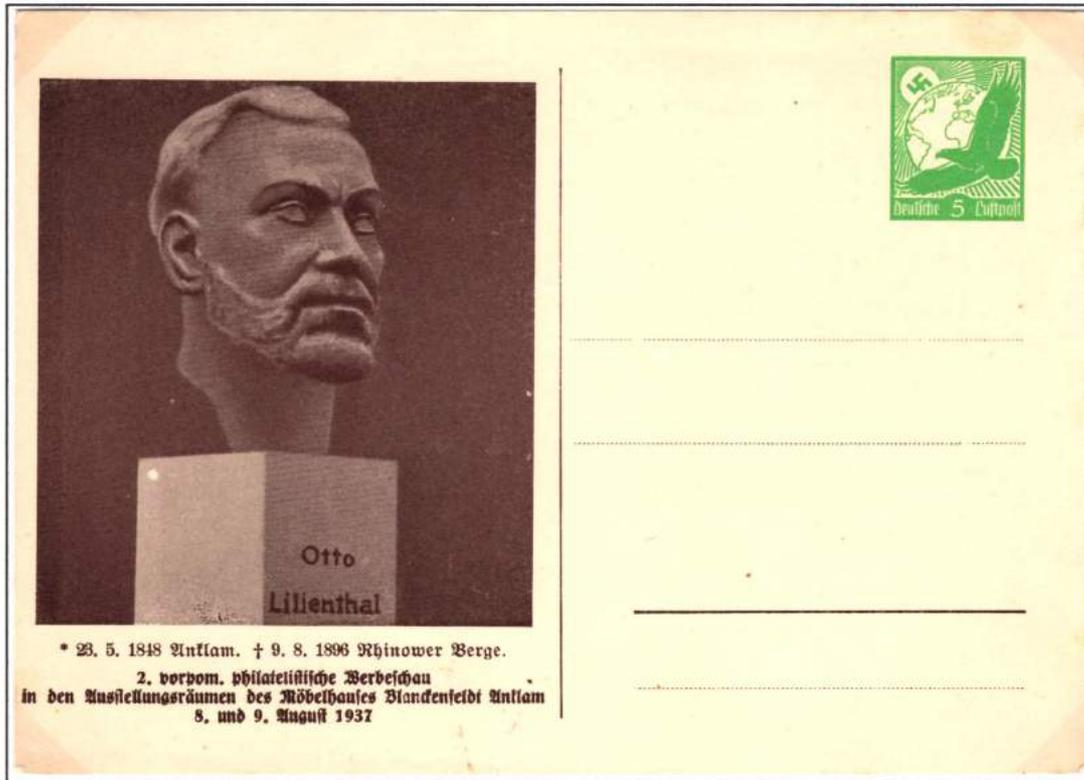


Prova d'artista con timbro a secco della stamperia e firma dell'incisore Jumelet

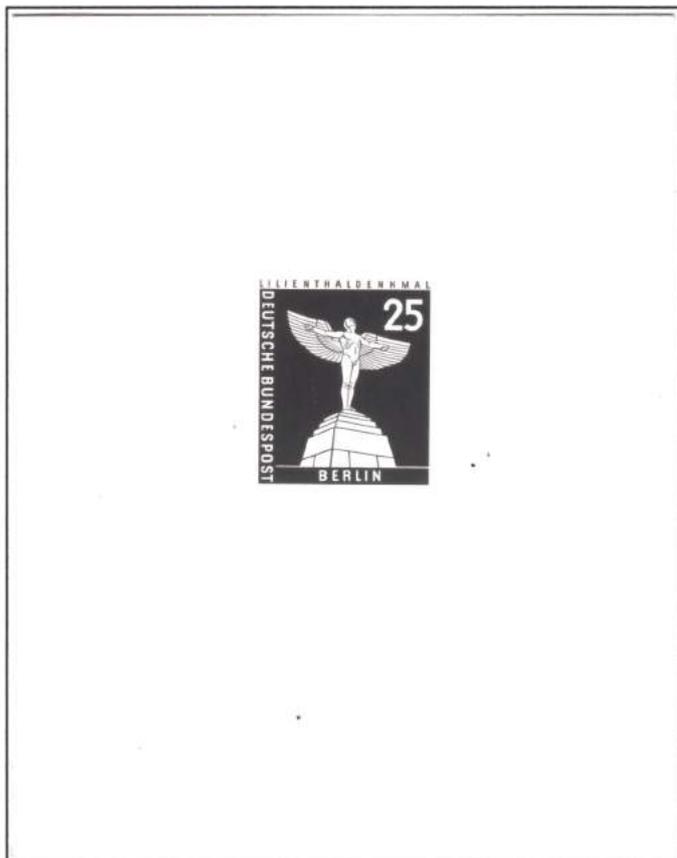


Lettera da Vaduz a Zuzwil in Svizzera, con coppia di francobolli dedicati a Jakob Degen e al suo Omitottero (sullo sfondo).

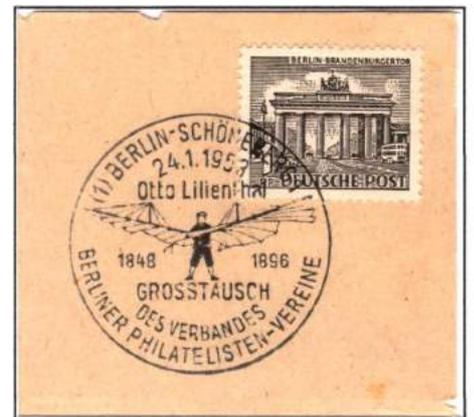
Nell'ultimo decennio del XIX secolo gli esperimenti sul volo umano trovarono la loro soluzione grazie, soprattutto, all'ingegnere tedesco **Otto Lilienthal**, che eseguì voli planati con i suoi alianti monopiani, biplani e triplani.



Germania, 1937 - Cartolina postale per posta aerea da 5 pf., stampata su commissione privata.



Prova fotografica del francobollo del 1956 dedicato ad **Otto Lilienthal**.



17 dicembre 1903: una data memorabile per l'aviazione. La mattina di quel fatidico giorno a Kill Devil Hills, nei pressi di **Kitty Hawk**, in Carolina del Nord, i fratelli **Orville e Wilbur Wright** portarono in volo, seppur per 59 secondi e per soli 259 metri, il loro **Wright Flyer**. Era nato il “più pesante dell’aria” che, sospinto da un motore e da un’elica, da questo momento in poi sarà conosciuto con l’usuale nome di “aeroplano”. Nel 1911 fu sviluppato il **Wright modello C** che dal 10 dicembre di quell’anno fu impiegato in un incredibile volo postale che attraversò tutti gli Stati Uniti.



U.S.A. – Lettera via aerea da Kitty Hawk a La Salle, 1.12.1928. Affrancata per 4x2c. (aereo **Wright Flyer**) = 8 c., 1°porto via aerea 5 c., tariffa in eccesso di 3 c. e cachet pubblicitario del 25° anniversario del 1° volo dei Wright.



Motore Wright Flyer, 4 cilindri



Wright modello C



Colori e diciture fuori registro.



Scrittura evanescente



Dentellatura spostata



Tre anni più tardi, nel 1906, il brasiliano **Alberto Santos-Dumont**, alla periferia di Parigi, di fronte a migliaia di persone, compì un volo di 220 metri, all'altezza di 6 metri, con il suo **14 Bis**. Per l'aereo fu l'apoteosi.



Brasile, 1956 - Lettera via aerea da Rio de Janeiro per Haifa (IL) affrancata per 26,30 c\$, con 5 valori raffiguranti l'aereo 14 Bis.



Nel francobollo, in alto a sinistra, è erroneamente raffigurato un Flyer anziché un 14 Bis.



Annullo commemorativo del primo volo di Santos Dumont.

Suo fu anche il **Demoiselle 20**, del 1909, sul quale il pilota effettuò il suo ultimo volo, pochi mesi prima di venir colpito da una forma di sclerosi che lo tormentò fino alla sua morte avvenuta per suicidio nel 1932.



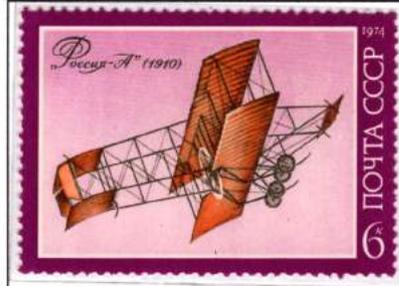


Biplano Voisin Farman 1907

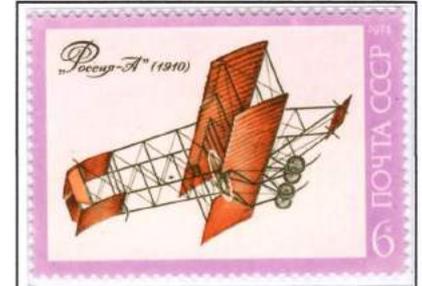
Nel 1907 i fratelli **Voisin** crearono un biplano che riuscì a volare per più di un minuto con ai comandi **Henri Farman**, che, nel 1909, applicò ad un aereo di sua costruzione, il **Farman III**, alettoni alle ali ed un carrello a scivolo e a ruota, da cui i russi trassero il disegno per il loro **Rossia A**.



Farman III



Rossia A



Colore "magenta chiaro" mancante



Alla formula del monoplano fu interessato, invece, **Louis Blériot** che costruì una serie di velivoli che furono tra i più famosi del mondo. Fra gli aerei di sua costruzione ebbe un gran successo il **Blériot XI**, con il quale, il 25 luglio 1909, fu compiuta la prima impresa aviatoria con un mezzo più pesante dell'aria: la **trasvolata del canale della Manica**, da Calais a Dover.

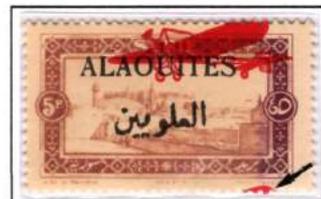
Striscia di 3 saggi di colore monocromatico.



Francia, 1934 - Coin daté del 16.8.1934; la data indica il periodo in cui è stato stampato l'intero foglio da cui è stata tratta questa quartina d'angolo. Il francobollo fu emesso per il 25° anniversario dell'impresa.



Tale aereo divenne un'icona dell'aviazione transalpina e la sua immagine fu utilizzata per soprastampare, dal 1925 fino al 1930, durante il protettorato francese (1920 - 1946), francobolli del Gran Libano e di **Siria** (enclave di **Alawiti**), da usare solo come sovrattassa per la posta aerea.



Sovrastampa aereo spostata in alto.



Nel francobollo di sx manca il 2 del valore facciale (2P).

Sull'onda della grande impresa di Bleriot, l'anno seguente, il pilota francese, di origini peruviane, **Geo Chavez** tentò la **traversata delle Alpi** da **Briga a Domodossola**. Quando tutto faceva pensare al successo dell'impresa, il motore del suo aereo, un **Bleriot XI**, lo tradì e l'audace pilota precipitò da un'altezza di 10 mt. perdendo la vita.



Specimen della Waterlow & Sons Ltd.

Lettera spedita da Ciclayo (Perù) il 29.9.1937 per Chicago, dove arrivò il 2.10.1937. Affrancata al verso per 1.45 Sol, come da tariffa per gli U.S.A.. Sui tre valori di P.A. è raffigurato Chavez.



Tre anni più tardi fu un altro francese a compiere un'impresa memorabile: **Roland Garros**, a bordo di un **Morane Saulnier H**, compì la traversata del Mediterraneo da Saint Raphael, sulla costa Azzurra, a Biserta, in Tunisia in 7 ore e 53 minuti percorrendo 730 Km/h di cui 500 sul mare.

Striscia di due saggi di colore di cui uno monocromatico e l'altro bicromatico.



In Italia la passione per il volo annoverò fra le sue fila uomini geniali e tenaci che si dedicarono alla progettazione e costruzione di macchine volanti, che, alla prova dei fatti, dettero degli eccellenti risultati facendo entrare i nostri connazionali nel novero dei pionieri dell'aviazione. Fra questi ricordiamo **Mario Cobiانchi**, progettista e costruttore del **Cobiانchi 1**, che egli stesso collaudò, nel 1909, sul campo di Montichiari (BS). L'anno successivo il nostro pioniere acquistò un aereo Farman con il quale, il 22 gennaio 1911, effettuò il **primo sorvolo della Torre di Pisa**; .....



colori di stampa decentrati

....**Mario Calderara**, che nel 1908 ottenne da Delagrangue e Voisin di poter usufruire della loro officina di Parigi per costruire un biplano ad elica traente, battezzato **Calderara Goupy**, che riuscì a portare in volo con successo a Bue, in Francia, l'11 marzo 1909; .....



....**Aristide Faccioli**, costruttore, nel 1909, del primo aereo triplano, un **S.P.A. Faccioli**, passando successivamente a progettare biplani come il **Faccioli n. 4**, con il quale il figlio Mario conseguì il brevetto di pilota nel 1910,.....



Nell'impronta del francobollo e nello annullo è raffigurato lo SPA Faccioli del 1909.



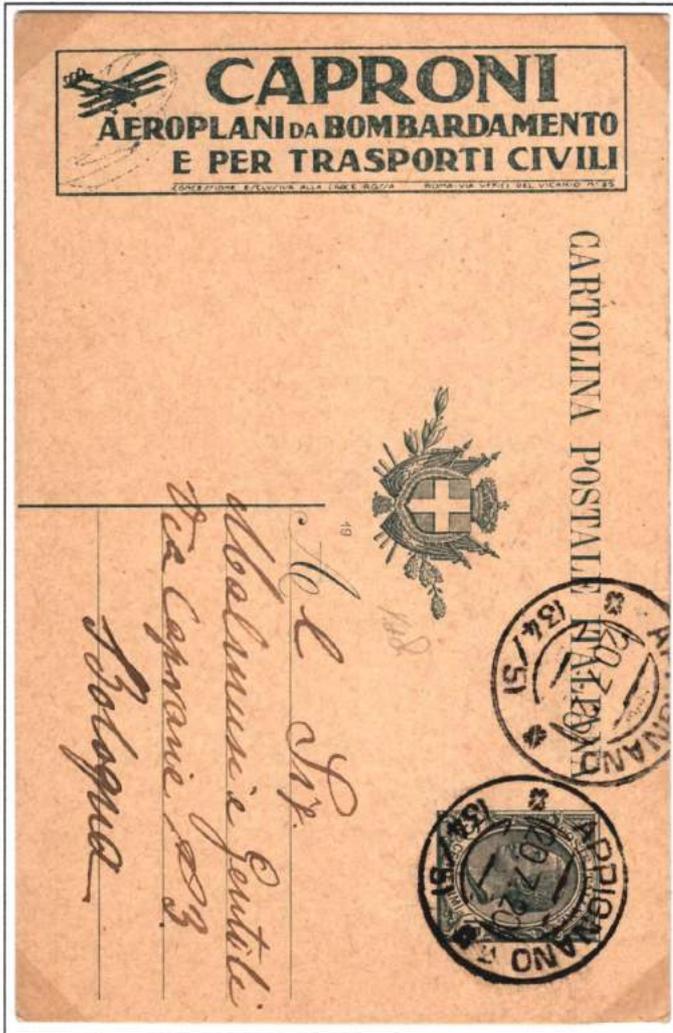
Aereo biplano Faccioli n° 4



.....**Gianni Caproni**, uno dei più valenti ingegneri aeronautici italiani, progettista e costruttore del **Ca. 1**, un biplano che compì il suo primo volo il 27 maggio 1910, rimanendo distrutto in fase d'atterraggio per inesperienza del suo pilota. La sua attività di costruttore di velivoli, sia militari che da trasporto civile, si protrasse fino agli anni cinquanta; .....



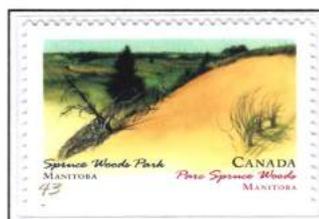
*Dentellature orizzontali spostate verso l'alto.*



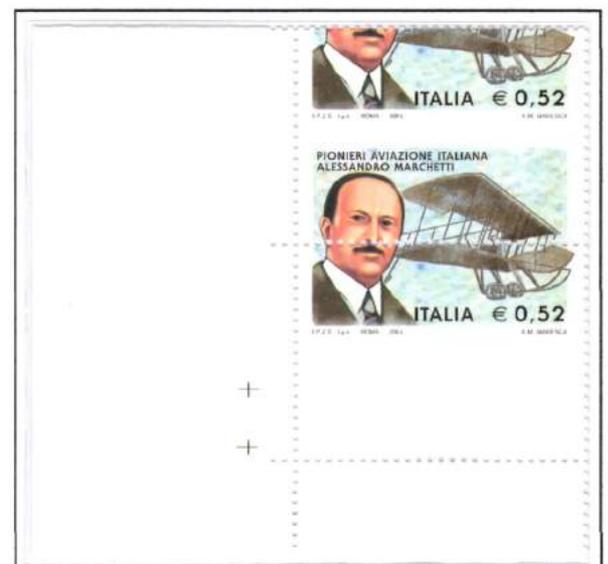
*Varietà con colori di stampa e diciture fuori registro.*



...**Alessandro Marchetti**, nel 1911 progettò e costruì il suo primo velivolo, "la Chimera", usando lo **Spruce**, legno di abete americano senza nodi. Nel proseguo degli anni divenne famoso per la costruzione di idrovolanti, di aerei civili e militari .



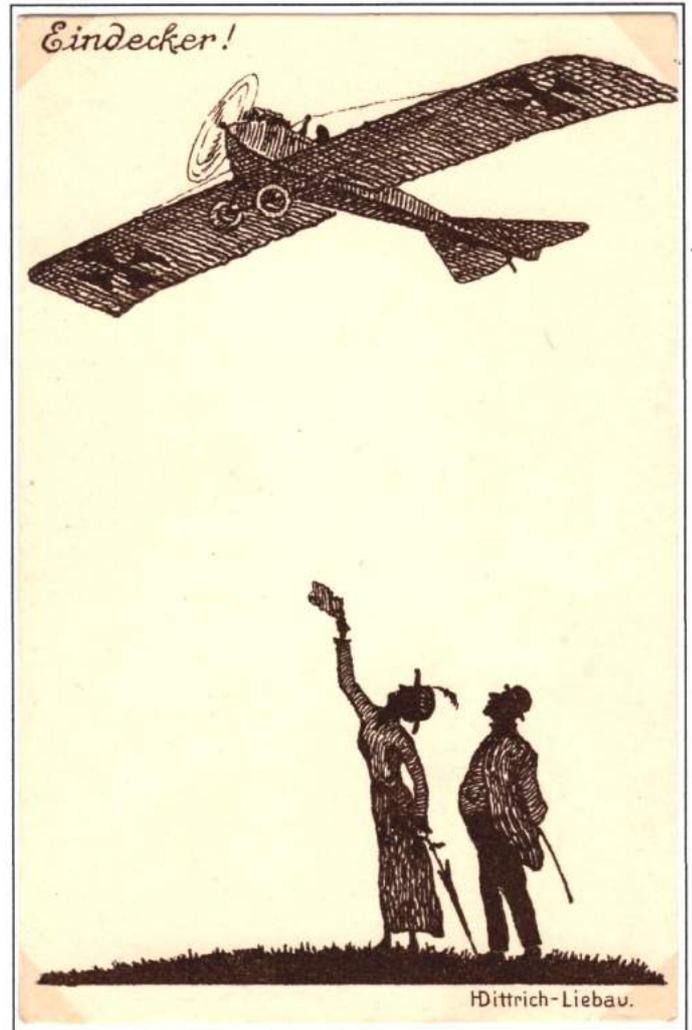
**Abete Spruce**



*Perforazione della dentellatura fuori registro*

*Colori e diciture fuori registro.*

In Austria emerse il talento di **Igo Etrich** che, nel 1910, ideò e costruì un aereo, dalle forme assai simili a quelle di un uccello, che egli chiamò **Taube** (Colomba). Il velivolo ebbe molti estimatori tanto da essere realizzato su licenza anche in Norvegia, ma soprattutto in Germania dove fu denominato **Rumpler Taube**, dal nome della ditta tedesca che lo costruì. Prima dello scoppio della 1ª G. M. subì delle varianti alla forma delle ali e nel carrello.



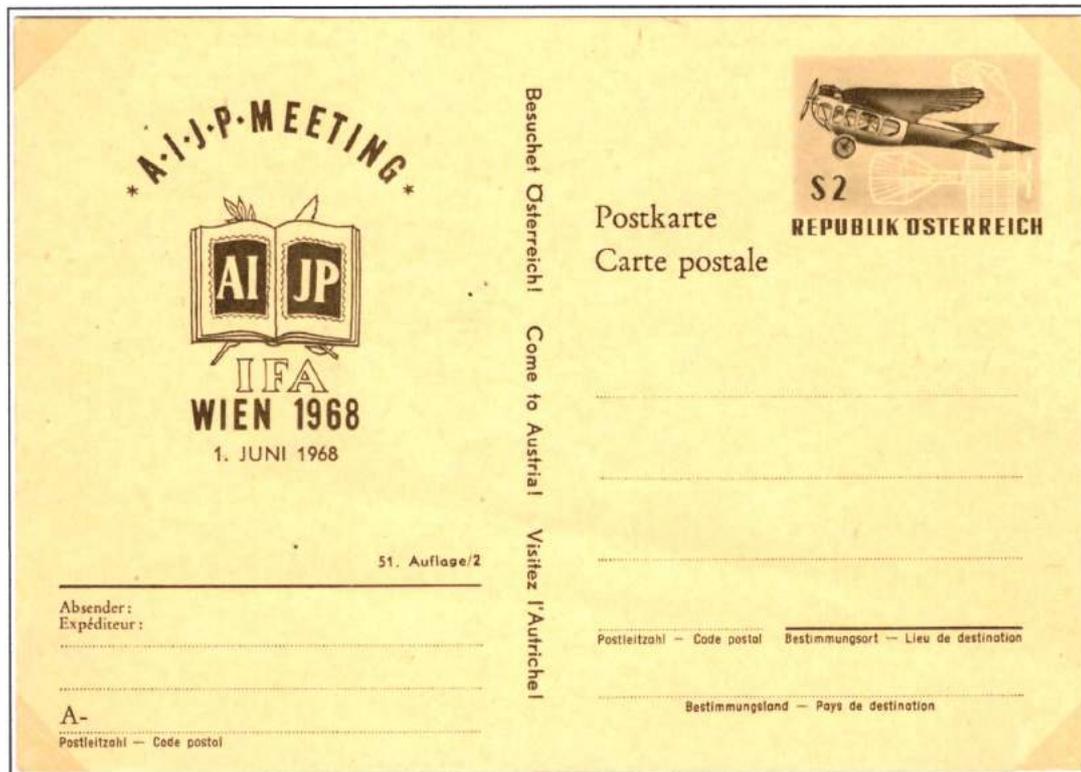
Nel 1923 la sua immagine stilizzata fu utilizzata per illustrare i francobolli di posta aerea del neonato **Stato Libero di Danzica**



Dentellatura spostata

Soprastampa male impressa

Germania Impero, 1914 - Feldpostkarte illustrata con un **Rumpler Taube** modificato.



Nel 1911, Etrich, precorrendo i tempi, progettò e costruì un aereo, con cabina chiusa per proteggere il pilota ed il passeggero, che fu battezzato **Etrich Limousine**.



Se il nuovo mezzo volante poteva coprire distanze chilometriche in breve tempo perché non usarlo come vettore postale per abbattere i tempi di recapito della corrispondenza? Fu così che il Governo inglese il 18 febbraio 1911, in occasione della Mostra Industriale e Agricola delle Province Unite indiane, autorizzò un volo di prova fra le città di Allahabad e Naini per il trasporto di 6500 cartoline e lettere, che vide impegnato un aereo biplano **Sommer**, pilotato dal francese **Henri Pequet**.



Fra il 9 ed il 15 settembre 1911, in occasione dell'incoronazione di re Giorgio V, due aerei **Farman III** e due **Bleriot XI** eseguirono 16 voli postali fra Londra, Windsor e vicinaria, trasportando 420 kg di corrispondenza.



Farman III



Bleriot XI

Cartolina trasportata in occasione del volo inaugurale della "Airmail Coronation" il 9 settembre 1911.

Nell'ottobre 1912 ancora i **Farman III** furono protagonisti di una serie di voli postali tra Francoforte sul Meno e Wiesbaden (Germania)

Cartolina postale da 5 pf. commemorativa dei voli postali Francoforte-Wiesbaden sulla quale è riprodotto un **Farman III**.



Sempre in Germania, tra il 10 ed il 23 giugno 1912, fu organizzato un servizio aeropostale sperimentale fra Francoforte sul Meno, Magonza, Worms e Darmstadt con un biplano Euler, denominato **Gelber Hund**, pilotato dal tenente Von Hiddessen.



Cartolina trasportata nel corso dei voli fra le città dell'area del Reno la cui affrancatura era composta da 5 pf. + un semiufficiale con sovrastampa "1 M. - Gelber Hund", usato solo per quell'esperimento.



Nel 1912, in Uruguay, il pilota italiano **Bartolomeo Cattaneo**, già autore nel 1910 della trasvolata del Rio della Plata, da Buenos Aires a Colonia (Uruguay), effettuò il primo volo aeropostale Salto - Montevideo a bordo di un Bleriot XI.



L'anno successivo, in Francia, con un monoplano **Morane Saulnier**, pilotato dal ten. Ronin, fu inaugurata la prima linea di posta aerea tra Villacoublay (Parigi) e Pauillac, nei pressi di Bordeaux.



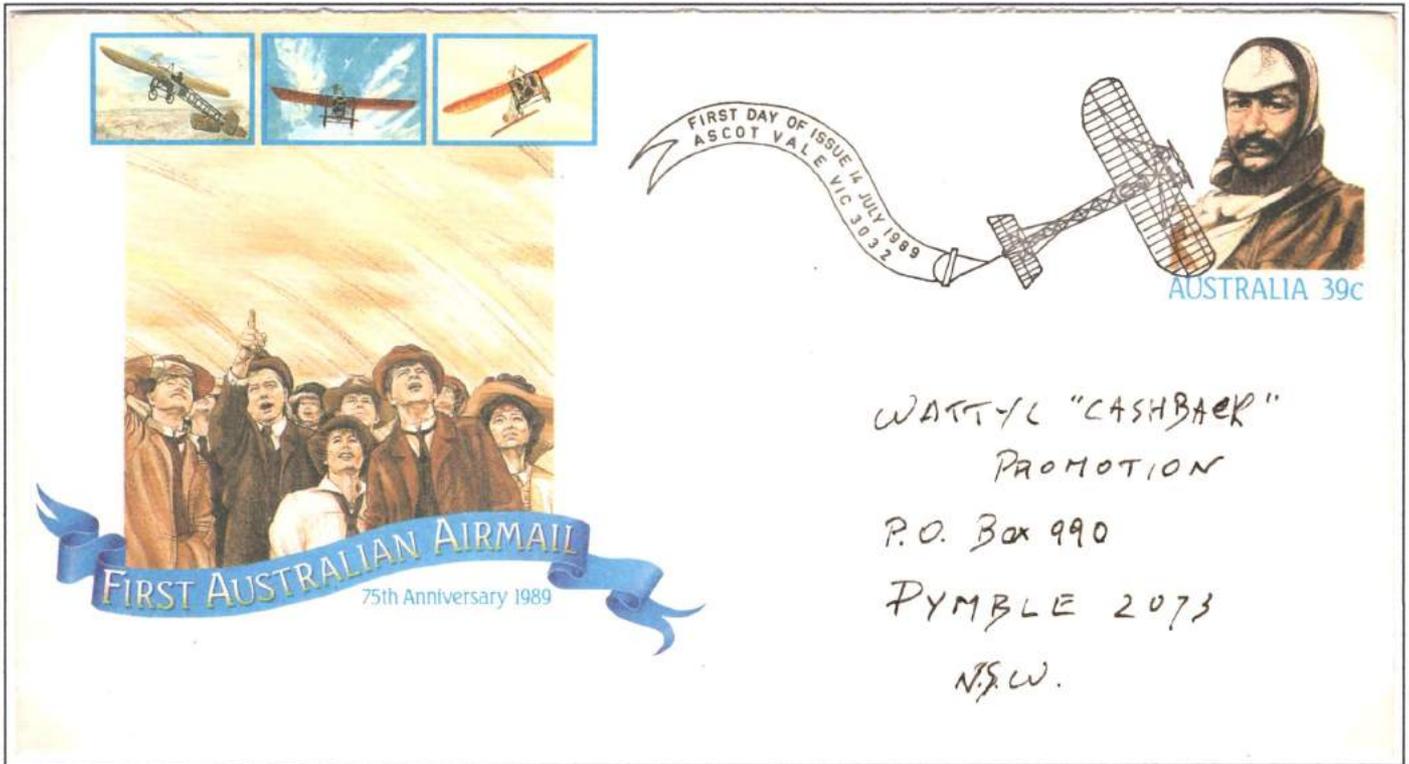
Striscia di tre saggi monocromatici.



Varietà con riga del bordo mancante sotto il valore facciale



Anche nella lontana Australia, per abbreviare le distanze chilometriche fra città e città, fu inaugurato, nel 1914, il primo servizio aer postale fra Melbourne e Sidney. Protagonista dell'impresa fu un Bleriot XI pilotato dall'aviatore francese Maurice Guillaux.



Busta postale commemorativa del primo volo aer postale australiano. Nell'impronta del francobollo l'aviatore francese Maurice Guillaux.

Durante la 1ª G.M. l'Esercito austro-ungarico organizzò dei voli postali per e dalla piazzaforte di Przemysł, assediata dai russi fra il 7 novembre 1914 ed il 22 marzo 1915. A tale compito furono destinati dei biplani da bombardamento-ricognizione Albatros C III.



Feldpostkarte spedita da Przemysł nel gennaio del 1915. Queste cartoline in franchigia militare furono stampate per i soldati assediati e vendute al costo di 50 heller. Il ricavato fu destinato ad un fondo pro orfani e vedove degli aviatori. Si calcola che ne siano state stampate circa 90.000 e che ne siano state vendute più della metà.

Mentre in Europa infuriava la guerra e l'aviazione era tutta a disposizione dei belligeranti, nel maggio 1917 si ebbe in Italia il 1° volo sperimentale postale fra Torino - Roma - Torino. L'avvenimento dette origine ad un francobollo speciale di posta aerea, valido solo per quell'occasione, ottenuto sovrastampando il valore da 25 c. dell'espresso del 1903 con la dicitura su tre righe "Esperimento Posta Aerea — Maggio 1917 — Torino - Roma / Roma - Torino". L'aereo impiegato fu il biplano da ricognizione Pomilio PC. 1 pilotato da Mario de Bernardi.



Cartolina ufficiale del 1° volo "Torino - Roma" con annullo postale a cerchio tratteggiato, per usura del timbro stesso, con data "20.5.17".



Lettera raccomandata da Roma, 18.7.1967, per Francoforte, reindirizzata a Wennungstedt. L'affrancata di 280 lire risulta essere in eccesso di 5 lire (lettera 2° porto 21/40 gr, 145 lire + raccomandazione, 130 lire).

Nel viaggio di ritorno Roma - Torino, che avrebbe dovuto aver luogo lo stesso 20 maggio, i timbri postali usati per annullare la corrispondenza in partenza furono di due tipi che descriviamo di seguito e che classifichiamo come A e B.

**Tipo A** - la separazione tra "Posta Aerea" e "Roma - Torino" è ottenuta con quattro puntini posti in quadrato ed i caratteri del guller sono più piccoli.



**Tipo B** - la separazione tra "Posta Aerea" e "Roma - Torino" è ottenuta con due croci greche ed i caratteri del guller sono più grandi.

A causa di un danno riportato in fase di atterraggio, il decollo fu posticipato e fu accettata altra posta che ricevette annulli datati 23.5.17 e 27.5.17, giorno effettivo in cui il volo ebbe luogo.

Cartolina illustrata con timbro postale di tipo B del 27 maggio 1917.



Un mese più tardi il Ministero delle Poste autorizzò un nuovo volo di posta aerea fra Napoli e Palermo, per il quale fu impiegato un **idrovolante F.B.A.** (Franco-British Aviation) costruito su licenza in Italia. Per tale evento fu concesso l'uso di un francobollo speciale ottenuto sovrastampando l'espresso urgente, non emesso, da 40 centesimi con la seguente dizione posta su tre righe: **Idrovolante — Napoli - Palermo - Napoli — 25 cent. 25**. Nel viaggio di ritorno (Palermo-Napoli), per un errore di rotta, causa la scarsa visibilità, l'**idrovolante ammarò a Gaeta** anziché a Napoli.



Annullo del centenario del volo Napoli - Palermo. Da notare la rotta tratteggiata dell'aereo che va da ovest verso sud-est anziché da est verso sud-ovest, come mostra la copia qui sotto ridisegnata.



Annullo commemorativo dell'ammarraggio a Gaeta, anziché a Napoli, del 29 giugno 1917.



Lettera affrancata con il francobollo sovrastampato e spedita da Napoli, bollo tondo "Posta Aerea - 28.6.17 - Napoli - Sicilia", per Palermo, dove riceve il timbro "Palermo - 28.6.17 - (Distribuzione)".



Lettera con bollo tondo "Posta Aerea - 28.6.17 - Palermo - Continente". preparata per il volo di ritorno in programma quello stesso giorno. Per un disguido nella consegna del carburante avio l'aereo parti il giorno 29 ed, a causa di un errore di rotta per cattiva visibilità, ammarò a Gaeta. La corrispondenza giunse a Napoli il 30 e qui fu annullata con il bollo "Napoli Centro - 30.6.17 - Arrivi" al retro.



Anche in Austria ed in Francia alcuni aerei di scarso valore bellico furono impiegati per il trasporto della posta. Fra fra questi sono da ricordare l'austriaco **Branderburg C.1**, con il quale, nel giugno 1918, fu inaugurato il primo collegamento postale **Vienna - Cracovia - Lemberg** (oggi Leopoli o L'viv, in ucraino), reso possibile dall'uscita dal conflitto dell'Impero russo,.....



Specimen

Lettera da Vienna, 25.6.1918, a Lemberg, affrancata con 8,15 K. (15 h. - 1° porto per la Germania / 8 K. - soprattutto aerea). Trasportata da aereo **Brandenburg C.1**. Annullo postale di arrivo al retro.



.....e il francese **Letord 4**, con il quale, il 17 agosto 1918, fu inaugurato il servizio postale **Parigi - Le Mans - Saint Nazaire** per le truppe statunitensi; il collegamento rimase attivo fino al 29 luglio 1919, per un totale di 158 voli.

Pure negli Stati Uniti ed in Canada, mentre i giovani partivano per il fronte europeo, furono inaugurate alcune linee postali con il più famoso aereo costruito negli USA: il Curtiss JN - 4, "Jenny".



Lettera da New York a Washington, del 8 giugno 1918, trasportata con aereo CURTISS JN - 4 "Jenny". Da notare il francobollo rovesciato, forse per dare l'illusione di possedere la varietà con immagine centrale capovolta.



Canada, 1972-1976 - libretto con 10 francobolli per complessivi 50 c.



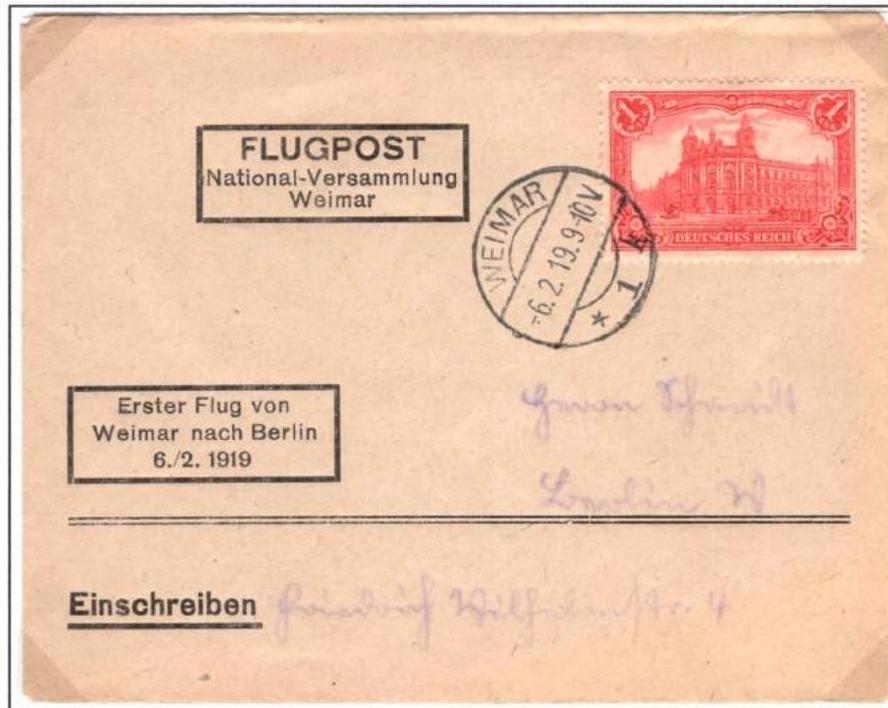
Canada - Cartolina postale da 8 c. - Il Curtiss JN-4 qui raffigurato è l'aereo che effettuò il 1° volo postale sulla linea Toronto-Ottawa il 26-6-1918.



Nel 1919, nonostante la sconfitta subita nella 1ª G.M., i tedeschi misero subito in atto un trasporto celere di posta utilizzando uno dei tanti ex-ricognitori bellici, nella fattispecie un A.E.G. J III, sulla tratta aerea Berlino-Weimar-Berlino.



colore fuori registro



Lettera viaggiata il 6.2.1919 con il volo di ritorno Weimar - Berlino.

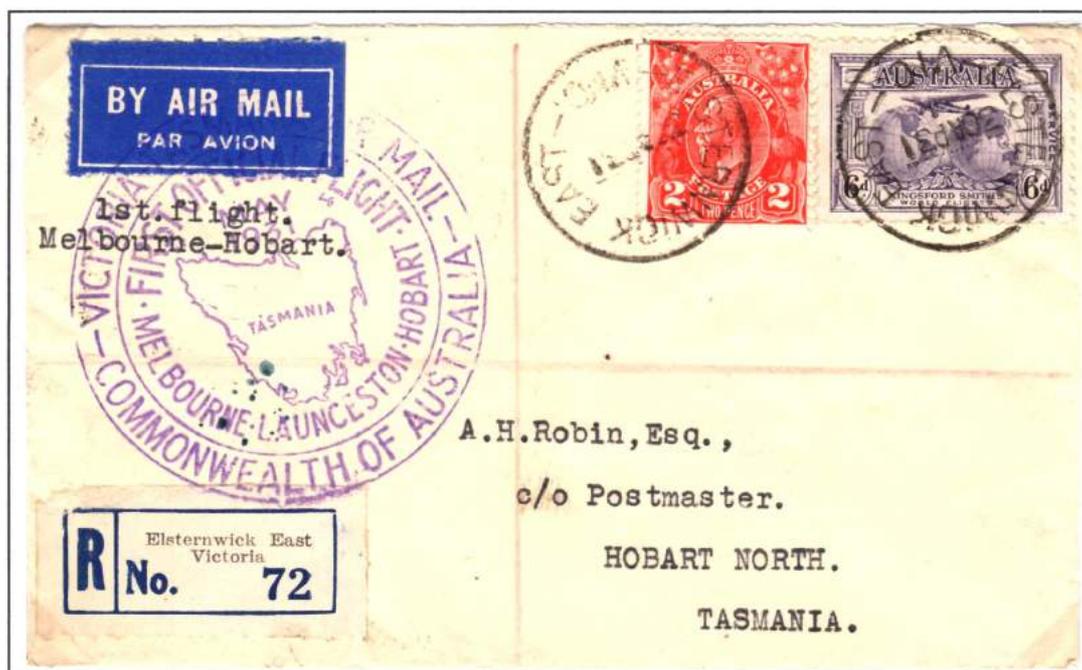


In Svizzera, il primo servizio aer postale fra Berna e Zurigo, fu inaugurato facendo ricorso ad un biplano da ricognizione Häefeli DH 3.



Lettera da Hergiswil 2.11.1944, per Brugg, affrancata con 0,40 Fr. (lettera fino a 20 gr.- 0,20 Fr. / tassa per raccomandata interna - 0,20 Fr.).

Il 1° Maggio 1931, nel continente australiano, fu effettuato il primo collegamento aeropostale fra Melbourne e le città di Launceston e Hobart (isola di Tasmania). L'aereo era un Avro X, che altri non era che un Fokker VII-3m costruito su licenza in Gran Bretagna.



Lettera da Elsternwick (Melbourne), 30.4.1931, per Hobart, annulli postali di arrivo al verso. Affrancata per 8 d. (1 d. per trasporto di superficie + 1 d. per diritto di raccomandata + 6 d. per sovrattassa aerea). Timbro a tampono viola a ricordo del volo.



A partire dal 1934 si sviluppò un servizio di posta aerea che vide coinvolte Australia, Nuova Zelanda e Papua-Nuova Guinea. Nel febbraio di quell'anno il pilota australiano **Charles Ulm**, a bordo di un **Avro X**, denominato **Faith in Australia**, volò non-stop da Auckland (N.Z.) a Sydney (Australia) sorvolando il Mare di Tasman, che separa le due nazioni distanti tra loro circa 2000 km.



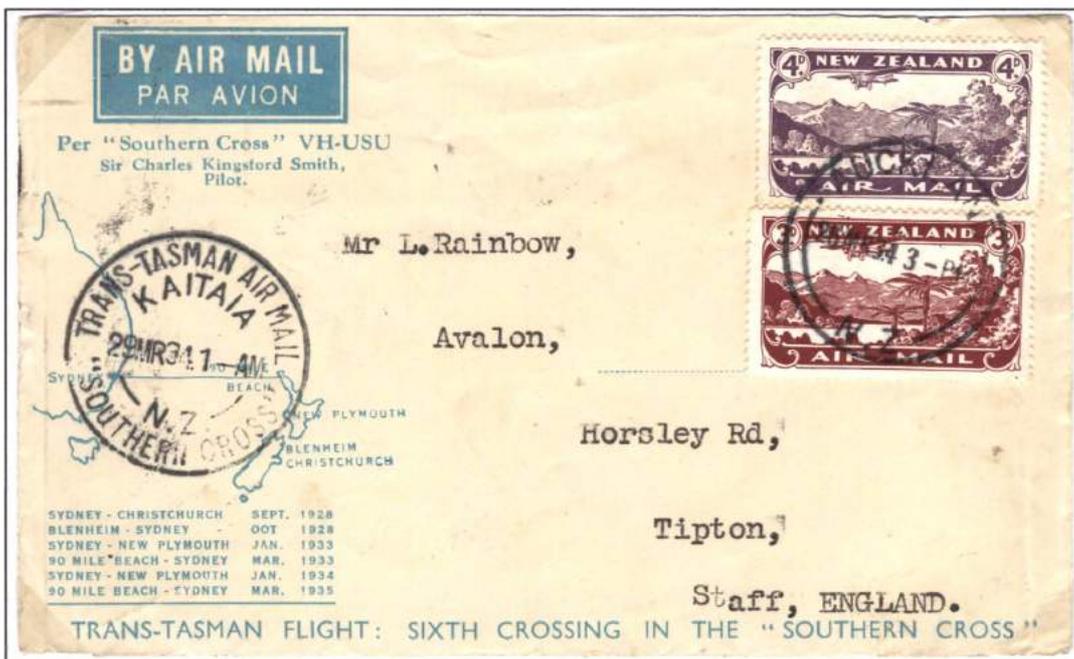
Lettera da Auckland, 17 feb. 1934, a Stanmore, sobborgo di Sydney, affrancata con il valore da 7 d. sovrastampato **Trans-Tasman - Air Mail - Faith in Australia** ed usato in occasione di quel primo volo postale. La tariffa era di 1 d. per trasporto di superficie e 6 d. di sovrattassa aerea, di cui 4 d. andavano al pilota Ulm. Al retro timbro postale di arrivo.

Lo stesso aereo, il 6 aprile 1934, fu protagonista del primo volo non-stop, in senso inverso, **Australia - Nuova Zelanda**, dando ulteriore prova di affidabilità sulla lunga distanza.



Lettera da Sydney, 10 Apr. 1934, ad Auckland, affrancata per 7 d. (1 d., tariffa per superficie - 6 d., sovrattassa aerea). Annullo di arrivo al retro.

Fra i due voli di Ulm si inserì un altro aviatore australiano, **Charles Kingsford Smith**, che, con il suo **Fokker VII-3m**, battezzato **Southern Cross**, ripeté, il 29 Marzo 1934, il volo **Trans Tasman** dalla **Nuova Zelanda** all'**Australia**, con partenza da 90 Mile Beach, nei pressi di Kaitaia, ed arrivo a Sydney.



Lettera da Auckland, 26 Mar. 1934, per Tipton (GB). Trasportata a Kaitaia (29 Mar. 1934) fu imbarcata a bordo dell'aereo **Southern Cross**. Affrancata per 7 d. (1 d., per trasporto di superficie - 6 d. sovrattassa aerea). Arrivata a Sydney, annullo al retro, la missiva proseguì per l'Inghilterra via mare.

15 giorni più tardi Charles Ulm, sempre con il suo Avro X "Faith in Australia", fece un altro volo dalla Nuova Zelanda all'Australia, **ufficializzando** di fatto il trasporto postale aereo fra le due nazioni.



Lettera da Wellington, 12 Apr. 1934, trasportata a Kaitiaki da dove partì il 14 Aprile per Abbotsford (AU). L'affrancatura è ancora di 7 d. come le precedenti. Annullo postale di arrivo a Sydney, terminale del volo, al retro.

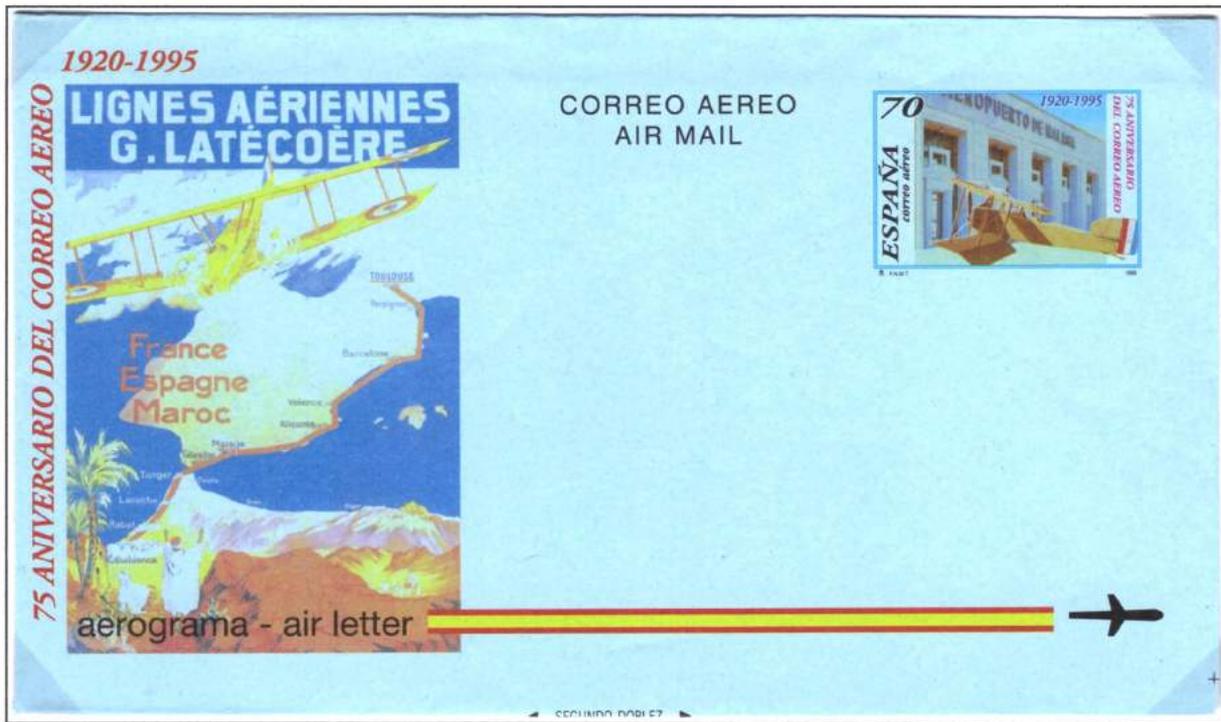


Nel mese di luglio, ancora C. Ulm effettuò il primo trasporto aereo postale fra l'Australia e Papua-Nuova Guinea, utilizzando ancora il suo Avro X, compagno fedele di tante traversate.



Lettera da Cairns (AU), 2 luglio 1934, per Brisbane, via Port Moresby (PNG), affrancata per 8 d. (2 d., tariffa per superficie + 6 d., sovrattassa aerea). A Port Moresby fu aggiunta un'ulteriore affrancatura di 8 d. per il ritorno in Australia. Annulli postali di arrivo a Port Moresby e Brisbane al retro

In Francia, nel 1920, **Georges Latécoère**, imprenditore con la passione per l'aviazione, attuò una **linea aeropostale** per collegare la Francia al Marocco, via Spagna.



Per tale esercizio furono utilizzati dei **Breguet XIV**, ex aerei militari riconvertiti per l'uso civile



Raccomandata da Fedhala, 8.12.1922, per Zurigo, affrancata con tre valori riproducti un aereo **Breguet XIV** per un totale di 3,75 Fr. (tariffa 6°porto per la Svizzera - 1,75 Fr. / tassa per raccomandata estero - 50 c. / 3° porto sovrattassa aerea - 1,50 fr.). Al momento della spedizione l'ufficiale postale annotò, in alto sulla busta, "Aff. par exp." (Affrancata dal mittente).



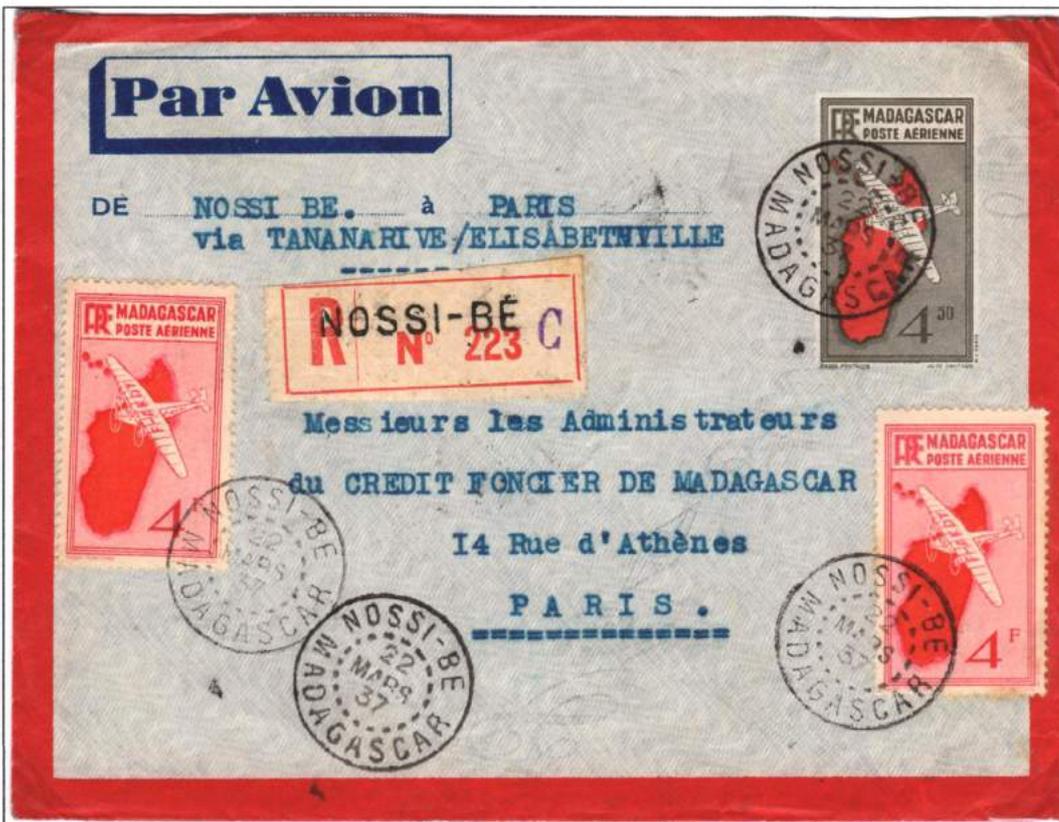
Per i collegamenti aeropostali fra il Madagascar e la Francia i transalpini impiegarono, dall'8 dicembre 1929, un piccolo velivolo ad ala alta **SPCA VII Type 40T** che venne utilizzato sulla **rotta Tananarive - Broken Hill** (Rhodesia del Nord), dove i sacchi postali venivano imbarcati sugli aerei della Imperial Airways britannica che provvedevano al trasporto in Europa e viceversa.



Francobollo emesso nel 1942-1944 senza monogramma RF.



Francobollo sovrastampato France Libre e nuovo valore per la adesione del Madagascar al proclama di De Gaulle del 1940.



Madagascar, 1938- Aerogramma per Frejus, 15 ottobre 1936. Affrancato per 9,65 fr. (lettera da 20 gr., 65 c. + sovr. aerea per 3 porti = 3x5 gr., 9 fr. = 3 x 3 fr.).



Aerogramma, 1935 - Aerogramma raccomandato per Parigi, 22 marzo 1937. Affrancato per 13,75 fr., di cui 1,25 fr. al retro, (lettera 20 gr., 50 c. + raccomand., 1,25 fr. + sovr. aerea per 3 porti = 3x5gr., 12 fr. = 3 x 4 fr.)

Alcuni valorosi ed intrepidi piloti francesi intrapresero dei voli su lunga distanza con i quali trasportarono posta. In particolare **Maurice Nogues**, che a bordo di un idrovolante **SPCA Meteore 63**, all'inizio del 1927, compì una traversata tra La Ciotat e Beyrouth, via Atene. Dall'8 giugno 1929 fu effettiva la linea aeropostale settimanale **Marsiglia - Beyrouth** e viceversa, con tappe a Napoli, Atene e Castelrosso.



Saggi di colore monocromatici



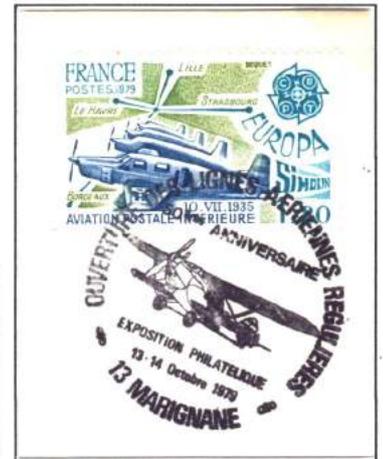
Prova di Stato senza valore facciale, stampato in héliogravure in occasione del 10° anniversario della prima traversata di posta aerea tra Francia e Siria (1938).



Lettera per via aerea da Beyrouth per Parigi, 9.6.29, affrancata con 29,50 P. (4 P. tariffa primo porto per la Francia + 25,50 P. di sovrattassa aerea). I 7 valori (ex, Gran Libano) utilizzati hanno la soprastampa Repubblica Libanese e sei di essi hanno impresso un Bleriot XI, ad indicare che questi francobolli erano utilizzabili esclusivamente per la P.A..



Il 19 febbraio 1929 gli aviatori francesi **Costes e Bellonte**, partirono da Parigi nell'intento di raggiungere Hanoi a bordo di un **Breguet 284 "Dragon d'Annam"**, ma pochi chilometri dopo il decollo, per un avaria al motore, dovettero tornare indietro e nell'atterraggio l'aereo andò distrutto. I sacchi postali furono salvati dall'incendio e la **corrispondenza**, in essi contenuta, fu rinviata ai mittenti.



Breguet 284



Lettera raccomandata spedita da Parigi, 19.2.1929, per Tourane (Da Nang), affrancata per 11.50 Fr. come da tariffa per l'Indocina. Il plico recuperato dopo l'incidente fu contrassegnato con un timbro a tampone viola con la dicitura: **Raid interrompu par accident - Retour à l'envoyeur.**

Fra l'ottobre ed il novembre 1929 i due piloti furono artefici del raid **Parigi - Tsitsihar - Hanoi - Parigi** a bordo del loro **Breguet XIX "Point d'Interrogation"**, lo stesso aereo (vedi francobollo in alto) con cui, fra l'1 e 2 settembre 1930, effettuarono, per la prima volta, la **traversata nordatlantica** senza scalo fra Parigi e New York.

Lettera da Hanoi, 17.11.1929, a Bordeaux, affrancata per 1\$ e 6 c., equivalente a 0,56 Fr. (1° porto aereo) e contrassegnata con un timbro a tampone in cartella con la dicitura che ricorda l'impresa dei due aviatori francesi. Al verso il timbro postale di arrivo a Bordeaux.





Nuovamente **Maurice Nogués**, il 12 febbraio 1930, effettuò un volo da Parigi a Saigon a bordo di un **Farman 190**, facendo scalo a Beyrouth (Libano), Bagdad, Bassorah (Irak), Bushehr, Djask (Iran), Karachi (Pakistan), Jodhpur, Allahabad, Calcutta (India), Akyab, Rangoon (Birmania), Bangkok (Thailandia).



Striatura bianca sulla spalla

Ancora più audace fu il volo **Parigi - Noumea** (Nuova Caledonia) effettuato, dal 6 marzo al 5 aprile 1932, dai piloti **Charles Deverneilh**, **Max Deve** ed **Emile Munch** a bordo di un **Couzinet 33 "Biarritz"**, durante il quale furono effettuati 20 scali intermedi.



Sovrastampa in nero **Paris - Noumea** *Première Liaison aeriene - 5 Avril 1932*, con aereo posto al centro sopra la dicitura.



Sovrastampa in rosso **Paris - Noumea** *Première Liaison aeriene - 5 Avril 1932*, con aereo posto a destra sopra la dicitura



Prova d'artista in nero, con timbro a secco della stamperia e firma dell'artista **Georges Betemps**. Sull'impronta del francobollo sono raffigurati i tre aviatori, l'aereo e la rotta seguita.

Ancor prima dei voli su lunga distanza, francesi e tedeschi, non possedendo velivoli in grado di coprire una distanza di 3600 miglia, pensarono di poter abbreviare la consegna della posta, sulla rotta del Nord Atlantico, utilizzando un servizio promiscuo nave/aereo, installando a bordo di alcuni transatlantici una **catapulta** per il lancio dei velivoli, destinati a tale esercizio, quando la nave fosse stata a circa 200 miglia dal porto di arrivo, guadagnando così un giorno sulla consegna della corrispondenza. I primi ad attuare questo tipo di posta aerea, nel 1928, furono i francesi con la t/n **Ile de France** e l'aereo utilizzato fu un **Lioré-Olivier H-198**. Nel 1930, constatato che il servizio era troppo oneroso, i voli furono sospesi e la catapulta smantellata.



Lettera spedita da bordo della t/n **Ile de France**, 13.8.1928, per East Orange, N.J., in occasione della prima linea postale aerea transatlantica effettuata con aereo catapultato, come evidenziato dal timbro commemorativo privato a tampone. Affrancata per 11,50,fr. (lettera 20 gr., 1,50 fr. + sovrattassa aerea per 10 gr., 10 fr.). L'annullo postale ottagonale di bordo è contraddistinto dalla lettera "D" che identificava la nave in quel viaggio.



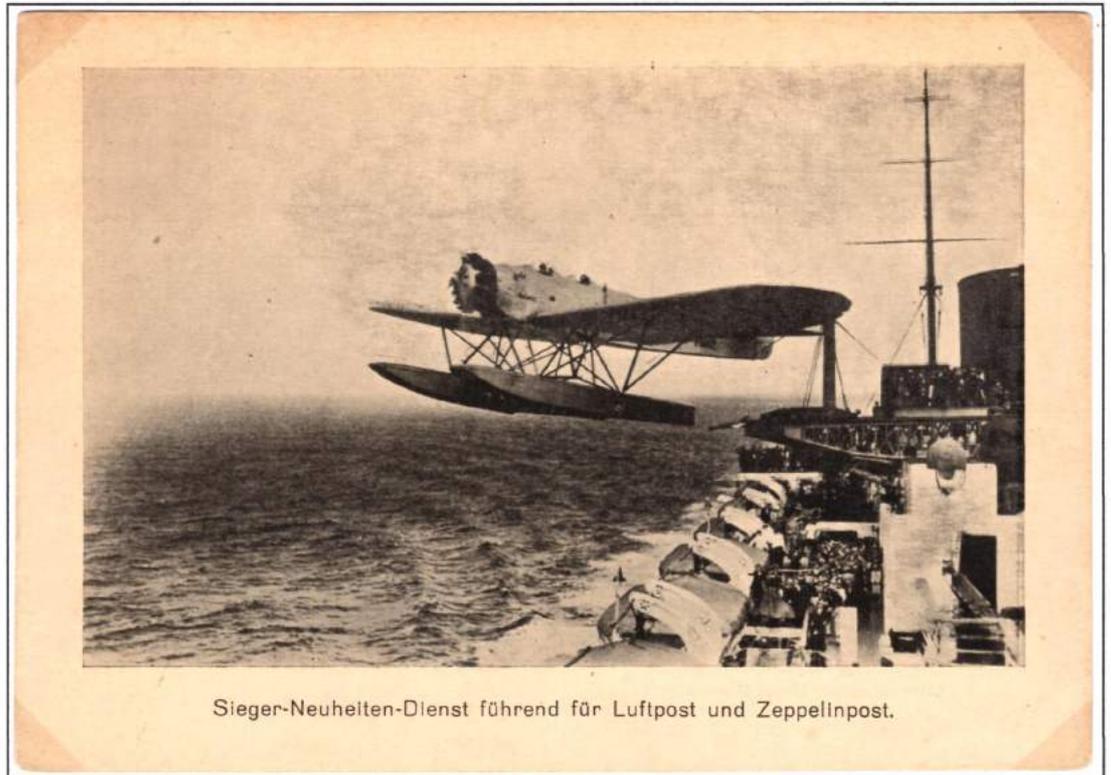
aereo **Lioré-Olivier H-198**

Lettera spedita da bordo dell'**Ile de France**, 19.8.29, con timbro privato a tampone commemorativo del volo catapultato. Affrancata per 16,50,fr. (lettera 20 gr., 1,50 fr. + sovr. aerea per 15 gr., 15 fr. = 2° porto p.a. 10+5 gr.). Arrivata a New York riparte il di seguente con la nave per essere riconsegnata a Le Havre dove arriva il giorno 27. Annulli di arrivo a N.Y. e a Le Havre sul retro. Il bollo postale ottagonale è contraddistinto dalla lettera "A" che identificava la nave in quel viaggio.

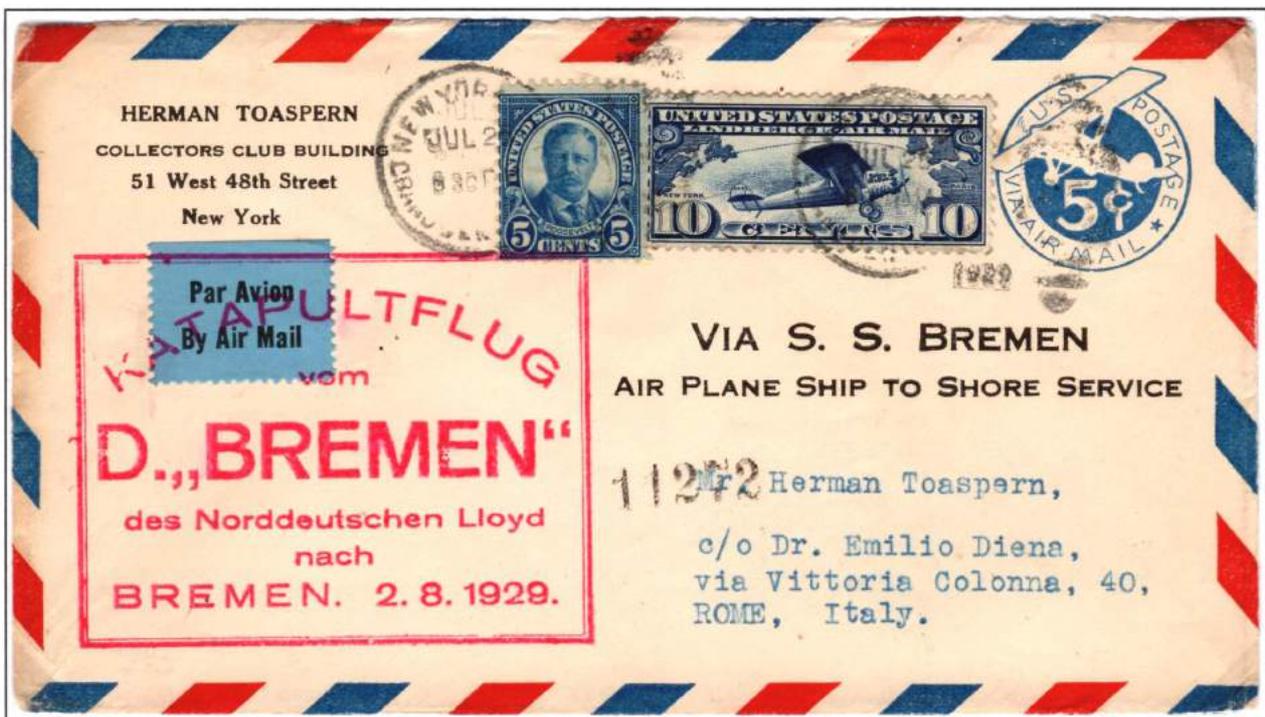
Nel 1929 i tedeschi ripresero l'idea francese ed equipaggiarono la t/n **Bremen**, uno dei loro transatlantici più prestigiosi dell'epoca, con una catapulta ed un aereo idrovolante **Heinkel He. 12**.



Germania, 1931 – Cartolina postale da 3 pf. + 10 pf. (sovrattassa aerea) di commissione privata edita in occasione della Mophila di Amburgo ed illustrata con un aereo idrovolante **Heinkel He.12**.



Tutti i plichi postali trasportati con questo sistema riceverono un **cachet speciale** indicante la data del volo e la direzione di lancio dell'aereo.



Lettera da New York, 26 luglio 1929, per Roma, affidata al piroscafo **Bremen** e recapitata a Breme per aereo catapultato il 2 agosto. Affrancata per 20 c. (lettera 1 oncia, 5 c. + sovrattassa aerea, 15 c.). Annullo postale di arrivo a Roma al retro.

L'altro transatlantico tedesco armato con una catapulta fu la t/n **Europa**, che, entrata in servizio il 19.3.1930, effettuò il 1° lancio di un aereo postale il 15 settembre di quell'anno, mentre era in rotta per **New York** come attesta il **cachet speciale** che fu impresso su tutta la corrispondenza trasportata in quell'occasione.

Lettera da Breslau, 8.9.1930, per El Dorado, affidata alla nave Europa e recapitata a N.Y., con volo catapultato, il 15 settembre. Affrancata per 75 pf. (lettera da 20 gr., 25 pf. + sovrattassa aerea, 50 pf., ). Annullo postale di arrivo ad El Dorado al retro.



Nelle traversate da ovest verso est il lancio dell'aereo era effettuato quando la nave distava 800 km. da **Southampton**, primo scalo marittimo sul continente europeo. Da qui la posta raggiungeva, sempre per via aerea, Londra e poi Colonia, dove era smistata verso le città di destinazione.



Lettera spedita da bordo della t/n **Europa**, 25.7.1933, per Harta e dirottata a Oberstdorf. Recapitata a Southampton il 26 luglio. Affrancata per 78 pf. (lettera 20 gr., 25 pf. + sovrattassa aerea, 50 pf.) in eccesso di 3 pf.. Dopo essere stata trasportata a Berlino per via aerea, come attesta il bollo rotondo rosso a doppio cerchio, raggiunse Oberstdorf, annullo postale al retro.

Il 1° giugno 1925 la "Linea aerea Latécoère", per volontà del suo fondatore, fu prolungata da Casablanca fino a Dakar (Senegal) con lo scopo di estenderla fino all'America del Sud, collegando così la Francia al Brasile, Uruguay, Argentina e Cile.



Copia del verso ridotta al 27% con annullo postale di arrivo a Dakar, 3 giugno 1925.

Lettera trasportata con il primo corriere aereo da Casablanca, 30.5.1925, a Dakar, 3 giugno 1925. Affrancata per 2,25 fr. (lettera 2° porto 21/40 gr., 75 c + raccom., 50 c. + sovrattassa aerea, 1 fr.).

Per l'ultimo tratto del collegamento africano fu scelto ancora il Breguet XIV, che fu modificato dotandolo di una cabina chiusa per salvaguardare i piloti dalle improvvise tempeste di sabbia, che potevano essere incontrate nell'attraversamento del territorio della Mauretania.



Dopo l'apertura della tratta Casablanca - Dakar, Georges Latécoère, alla fine del 1925, si recò in America del Sud per organizzare i voli in quella parte del continente americano. Dopo pochi mesi dal suo arrivo, per un dissesto finanziario, cedette la sua "linea" ad un imprenditore franco-brasiliano che la rinominò "Compagnia Generale Aeropostale", conosciuta semplicemente come "Aeropostale". A guidare questa nuova società fu chiamato un giovane ed emergente aviatore, Jean Mermoz.





Il 15 ottobre 1927, due arditi piloti francesi, **Costes e Le Brix**, effettuarono la traversata dell'Atlantico del Sud, a bordo di un **Breguet XIX**, appositamente preparato per quell'audace raid ritenuto, dai più, irrealizzabile.



Appurato che l'attraversamento dell'Atlantico era fattibile, vi era ancora un ostacolo da superare, quello della catena montuosa delle Ande, al fine di collegare l'Argentina con il Cile. Così, nell'ottobre 1928, Mermoz e il suo meccanico A. Colleet, a bordo di un **Laté 25**, tentarono l'impresa riuscendo, non senza difficoltà, ad oltrepassare le alte montagne. Nel luglio del 1929, Mermoz e Guillaumet, ripetettero il tentativo con un più affidabile **Potez 25**, effettuando con successo il primo trasporto aeropostale ufficiale fra le due nazioni sudamericane.



La linea "Aereopostale" era completata ma, non essendo disponibile un velivolo che garantisse di superare i 3000 km. di Oceano, il trasporto della **posta** fra la costa sudamericana ed africana fu affidata agli **Avisos**, veloci battelli della marina militare francese, così che l'intera linea postale rimase ancora a percorso misto aereo - nave - aereo.



**Aviso** francese del tipo impiegato per il trasporto via mare della posta da Natal (Brasile) a Dakar (Senegal).



Lettera da Santiago (Cile), 12 settembre 1929, per Bordeaux (Francia), 23.8.1929, via Buenos Aires. Affrancata per 7,20 pesos (lettera 20 gr., 0,70 c. + sovrat. aerea 5+5 gr, 6,40 pesos = 2 porti x 3,20) in eccesso di 10 c.. Viaggiata con servizio postale misto aereo - nave - aereo.

Copia del retro, ridotta del 65%, con affrancatura di sovrattassa aerea.

Il 12 maggio 1930, **Mermoz, Dabry e Gimié** effettuarono la traversata atlantica da St. Louis (Senegal) a Natal (Brasile), che sancì il primo collegamento postale con il Sud America, fatto totalmente per via aerea. Ciò fu possibile grazie al nuovo idrovolante **Laté 28 3 "Comte-de-La Vaulx"**. Si era così concretizzato il sogno di Geoges Latécoère, ma la cosa non ebbe seguito per un disastroso viaggio di ritorno.



Lettera raccomandata da Parigi, 18.6. 1937, a Basilea, affrancata per 4,20 fr. (lettera 20 gr., 1,50 fr. + racc., 2,70 fr.).

Nel 1933, l'Aeropostale, in grave crisi finanziaria, fu acquistata dall'**Air France** che sperimentò la linea attraverso l'Atlantico del Sud, con il **COUZINET 70 "Arc en Ciel"**. **Jean Mermoz**, che ne era il pilota, compì con questo velivolo, oltre il volo inaugurale, altre tre traversate. Dopo il quarto volo dell'ottobre 1934, l'aereo, che era capace di trasportare 600 Kg di posta, fu ritirato dal servizio. All'Air France, per le trasvolate Atlantiche, erano più favorevoli agli idrovolanti che ai velivoli terrestri.



Macchina affrancatrice HAVAS "G" (1943) con prefisso G e numero del contatore sotto l'emblema dell'ala.





Nel 1934, l'Air France mise in servizio, sulla rotta postale Senegal - Sud America, l'idrovolante quadrimotore Latécoère 300 "Croix du Sud", capace di trasportare 930 kg. di corrispondenza.

*In questo francobollo è da notare l'errore del bozzettista che ha disegnato gli stabilizzatori laterali come dei piccoli scafi, anziché a forma di troncone d'ala.*



Il 5 gennaio 1936, questo aereo, inaugurò il servizio postale transatlantico 100% aereo fra l'Europa e l'America del Sud, che ebbe cadenza settimanale.



Lettera da Parigi, 4.1.1936, per Buenos Aires, affrancata per 10 fr. (lettera da 20 gr., 1,50 fr. + sovrattassa aerea fino a 5 gr., 8,50 fr.). Tutta la posta trasportata in quell'occasione ebbe un timbro rettangolare in cartella recante la seguente dicitura: Inaugurazione del servizio 100% aereo transatlantico / settimanale / 5 Gennaio 1936 / Europa - America del Sud. Annullo di arrivo a Buenos Aires al verso.

Il 21 luglio 1936 il nuovo idrovolante Latécoère 301 "Ville de Santiago" trasportò posta in Sud America sulla quale fu apposto, in partenza o in transito, un timbro a data con la seguente dicitura: 100<sup>e</sup> Traversata aerea dell'Atlantico del Sud.



aereo stilizzato



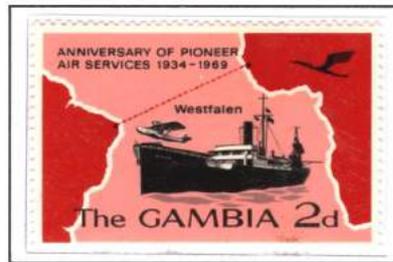
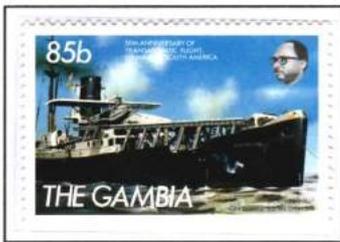
Lettera da Tolosa, 19.7.36, a Buenos Aires, affrancata per 10 fr. (lettera da 20 gr., 1,50 fr. + sovrattassa aerea fino a 5 gr., 8,50 fr.). Da notare nel timbro con dicitura laterale l'errore nella data, 19.6.1936 anziché 19.7.1936 come nell'annullo postale di Tolosa in alto.

Anche la compagnia aerea tedesca **Deutsche Lufthansa**, fin dal 1934, fu molto interessata ai collegamenti con il **Sud America**, in aperta concorrenza con l'Air France.



Macchina affrancatrice FRANCOTYP "C" (1934).

Dal 1 febbraio 1934 fu avviato un servizio aeropostale bisettimanale fra Bathurst (Gambia) e Natal (Brasile) impiegando idrovolanti **Dornier Wal** che, non avendo l'autonomia necessaria per l'intera tratta, ammaravano in pieno Atlantico, dove venivano issati a bordo della nave appoggio **Westfalen**, munita di catapulta. Dopo essere stati riforniti di carburante venivano di nuovo lanciati in volo per terminare il loro percorso.



Per il primo volo di ritorno con direzione da Sud verso Nord le poste brasiliane, per commemorare l'evento, applicarono sulla corrispondenza in partenza dal loro paese un timbro in cartella con la dicitura "**Servicio Aereo Transatlantico | 1° voo Brasil - Europa 1934 | Condor - Lufthansa**". All'arrivo a Stoccarda, su questi plichi, fu applicato un timbro speciale figurato con **nave e idrovolante** con la dicitura "**Deutsche Luftpost Südamerika - Europa**", che venne usato fino all'ottobre del 1934.



Lettera da Rio de Janeiro, 7.2.1934, a Berlino, via Stoccarda. Affrancata per 4.200 Rs. (lettera da 20 gr., 700 Rs. + sovrattassa aerea 5 gr., 3.500 Rs).

↓ copia originale del verso.

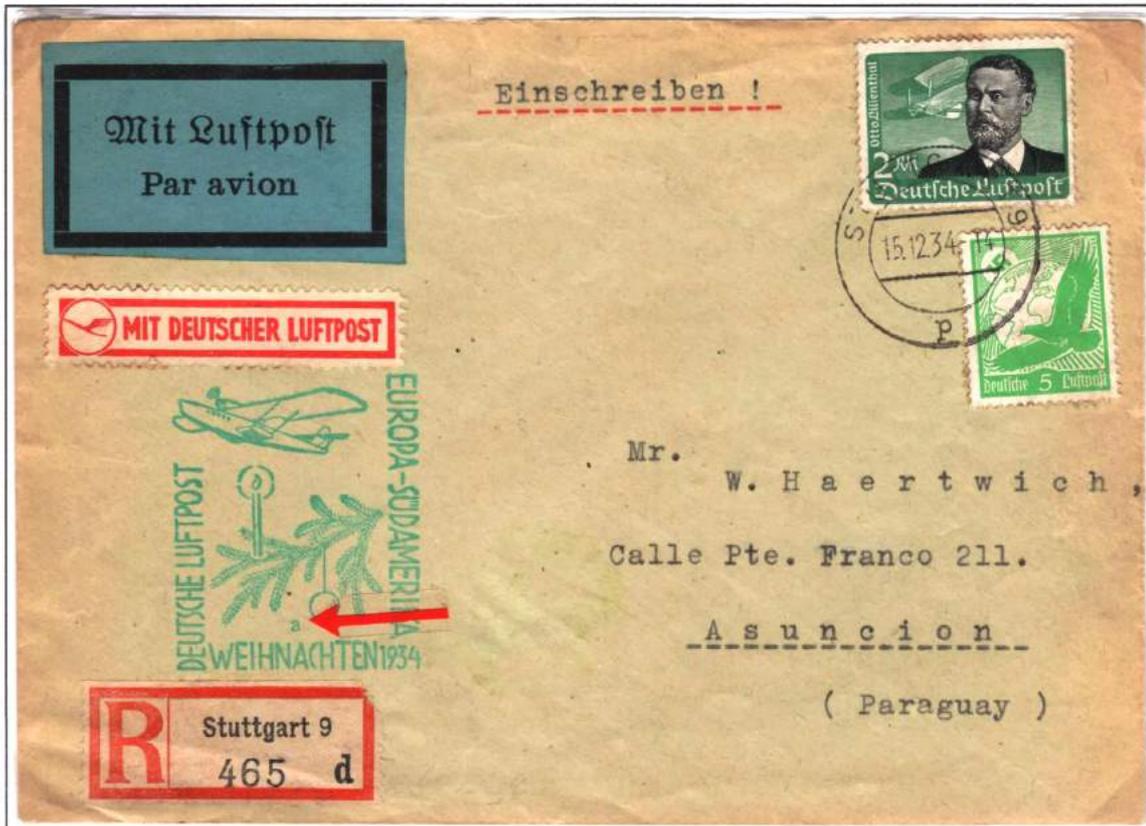


2° volo aer postale da Nord verso Sud con ausilio della nave **Westfalen** (dattiloscritto).



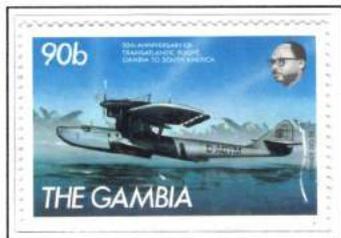
Lettera da Berlino, 15.2.1934, per Rio de Janeiro, 21.2.1934, via Stoccarda, come indica la ★ sulla destra del timbro rosso che fu usato dal febbraio del 1934 all'aprile 1936. Affrancata per 4 Rmk. (lettera 20 gr., 25 pf. + sovrattassa aerea per 3° porto (3x5 gr.), 3,75 Rmk. = 3x1,25 Rmk.).

Per le festività natalizie sulla posta in partenza dalla Germania alla volta del Sud America, fu apposto un timbro a tampone rettangolare con la dicitura "Deutsche Luftpost | Weihanachten 1934 | Europa - Südamerika" (Posta Aerea tedesca | Natale 1934 | Europa - Sudamerica) illustrato con un Dornier Wal e ramo di abete con addobbi natalizi. La lettera "a" indica che la lettera è stata impostata a Stoccarda.



Lettera raccomandata da Stoccarda, 15.12.1934, ad Assuncion, 26.12.1934. Affrancata per 2,05 Rmk. (Lettera 20 gr., 25 pf. + raccomandazione, 30 pf. + sovr. aerea, 1,50 Rmk.)

Nell'aprile del 1937, con l'acquisizione del **Dornier Do. 18**, la trasvolata atlantica divenne esclusivamente aerea e a giugno la Lufthansa festeggiava la **250ª traversata** con un **timbro in gomma**, apposto sulla posta in partenza dal Sud America, ed un **annullo postale figurato**, tondo, in arrivo a Francoforte.



Cartolina raccomandata da Lima, 7.6.1937, per Francoforte, 13.6.37. Affrancata per 2,05 Sol (cart. 20 gr., 15 c. + raccomandazione, 20 c., + sovrattassa aerea 5 gr., 1,50 Sol). Bollo a tampone viola con dicitura in spagnolo + timbro postale tondo di Francoforte sul Meno raffiguranti un **Dornier Wal** in volo



Nel maggio 1938 fu messo in linea il nuovo idrovolante **Blohm & Voss Ha.139**, la cui grande autonomia permetteva di fare lunghi voli in totale sicurezza. Per questo la base operativa, per il decollo dal Brasile, fu sposta più a sud, da Natal a Recife.



Lettera raccomandata da Santiago, 21.6.1939, per Zurigo, 26.6.1939, trasportata da Recife a Bathurst con l'idrovolante Blohm & Voss Ha. 139. Affrancata per 14,30 Pesos (lettera 20 gr., 1,80 pesos + sovrattassa aerea, 10,70 pesos + raccomandata, 1,80 pesos).

La Germania, nel 1919, oltre ad essere stata la prima nazione ad intraprendere il servizio aeropostale, fu anche la prima ad essere consapevole che questo esclusivo impiego non sarebbe stato remunerativo per le compagnie aeree, per cui passò alla costruzione di velivoli capaci di trasportare un certo numero di persone così che, associando i due servizi, posta e passeggeri, si potessero ottenere dei profitti economici.



Il primo velivolo realizzato dai tedeschi fu il **Sablattig P.III**, un monoplano per 6 persone, di cui alcuni esemplari servirono con la Aeronaut A.S. estone. Oltre all'esemplare con **carrello fisso a ruote** ne fu costruito uno anche con **pattini** per poter operare, nei mesi invernali, sulle piste innevate dei paesi nord europei.



Nello stesso anno, entrò in servizio lo **Junkers F 13**, della capacità di 4 passeggeri. Monoplano di costruzione interamente metallica ebbe diffusione in tutto il mondo e rimase in produzione fino al 1930.



Annullo meccanico continuo con la dicitura "Usate la posta aerea".



Lettera da La Paz, 30.7.1930, a Rio de Janeiro, 1.8.1930. Affrancata per 7,50 Bs (lettera 21/40 gr., 50 c. + sovr. aerea per 35 gr. [7x5 gr.], 7 Bs. [7 x 1Bs.]). Sui francobolli di posta aerea è raffigurato un **Junkers F. 13**.

**SYNDICATO CONDOR Ltda.**  
Caixa Postal 356  
RIO DE JANEIRO



Nel 1923 entrò in servizio uno dei più celebri idrovolanti dell'epoca, il **Dornier Do J "Wal"**, che, per le restrizioni del trattato di pace che proibivano alla Germania di costruire aerei di questa classe, venne realizzato in Italia, a Marina di Pisa, dalla Società CMASA. Impiegato sulle rotte italiane e del Mediterraneo dalle compagnie nazionali SANA e Aero Espresso.



Lettera da Genova, 13.4.1926, a Palermo, 14.4.1926. Affrancata per 1,20 lire (lettera 20 gr., 60c. + sovrattassa aerea, 60c.). Tassata di 30 c. per fermo posta a carico del destinatario. Volo inaugurale del **Dornier "Wal"** della S.A.N.A., sulla linea Genova - Roma - Napoli - Palermo.



Lettera da Milano, 13.9.1926., ad Atene. Affrancata con 2,45 lire (lettera estero 20 gr., 1,25 lire + sovr. aerea, secondo porto 20 gr., 1,20 lire). Volo Brindisi - Atene con idrovolante **Dornier "Wal"** dell' Aero Espresso.



Sul finire del 1924, **Claude Dornier** costruì il **Komet III**, un aereo per 6 passeggeri, utilizzato dalla Swissair, dalla Lufthansa e dalla Deutsche Aero Lloyd.



Komet III



L'anno successivo fu sviluppata una versione con motore più potente denominata **Merkur**. I due aerei erano talmente simili da non essere riconosciuti l'uno dall'altro e per la loro affidabilità ebbero largo impiego con la Swissair.

Swizzera, 1929 - Cartolina postale per l'estero da 20 c. spedita da Ginevra, 17.7.1930, per Genova.

Da notare la vignetta che illustra l'aeroporto di Berna stampata in senso speculare rispetto a quella seguente



Swizzera, 1929 - Cartolina postale da 20 c. + 5c.. Spedita per via aerea da Berna per Basilea e ritornata a Berna con volo del giorno successivo (cartolina per interno, 10 c. + sovrattassa aerea, 15 c.). Veduta del **Merkur** in attesa di imbarcare i passeggeri nello aeroporto di Berna.

In questo intero postale la vignetta è quella originale.

Nel 1926 fu costruito il trimotore **Rohrbach Ro VIII "Roland"** per 10 passeggeri. I 18 esemplari prodotti furono impiegati dalla Lufthansa sulle rotte che congiungevano Berlino alle principali capitali europee.



Francobollo listato a tutto per la morte del re Alessandro I°.

Lettera raccomandata da Belgrado, 19.1.1937, per Mulhouse, 21.1.1937. Nei francobolli che costituiscono l'affrancatura è raffigurato il **Rohrbach Ro VIII**.

L'anno seguente fu realizzato il trimotore **Junkers G 31** per 15 passeggeri, caratterizzato dall'impennaggio di coda di forma biplana e bideriva.



Lettera da Londra, 26.11.1933, per Vienna, 27.11.1933. Affrancata per 4 p. (lettera, 2½ p. + sovrattassa aerea, 1½ p.). Volo effettuato con **Junkers G 31**, da Londra a Berlino, dove è apposto il bollo rosso che attesta il proseguimento, sempre per via aerea, verso Vienna.



In quello stesso anno fu sviluppato anche lo **Junkers W 34**, versione migliorata del precedente W 33, dal quale si differenziava solo per il motore di tipo stellare anziché in linea. Alcuni esemplari furono muniti anche di pattini per atterraggi su piste nevose o ghiacciate,



Copia dei francobolli contenuti all'interno ridotta del 50%.

Canada, 1976 - libretto illustrato con uno Junkers W 34 con motore stellare non carenato



Canada, 1974 - Libretto simile al precedente contenente al suo interno sei francobolli per un valore totale di 25 C\$.



Lettera raccomandata da Stoccolma, 23.5.1936, per Klein. Affrancata con 55 öre (lettera 20 gr., 30 ö + raccomandata, 10 ö, + sovrattassa aerea, 15 ö.) L'aereo raffigurato sul francobollo e sull'annullo è un **Junkers W 34** con motore stellare carenato.



Sempre nel 1927 la Dornier realizzava la versione quadrimotore del "Wal", il **Do R 4 "Super Wal"** per 16 passeggeri. Costruito in sedici esemplari per la Lufthansa e per la S.A.N.A italiana, i cui esemplari passarono più tardi all'Ala Littoria.



Due anni dopo fu costruito il **Dornier Do.X**, il più grande idrovolante della storia dell'aviazione. Questo dodecamotore per 72 passeggeri fu tormentato da continui problemi strutturali e dallo scarso rendimento dei suoi motori, così che, dopo pochi voli, la sua costruzione venne interrotta.

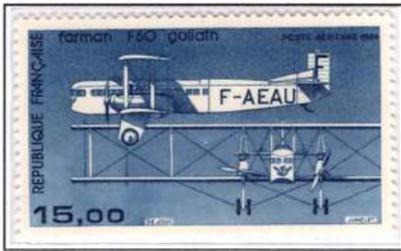


Lettera trasportata con il **Do X** da Paramaribo, 10.8.1931, a Trinidad, 19.8.1931, da dove ha proseguito per la Francia per via mare giungendo a Parigi il 9.9.1931, come attesta l'annullo postale al verso.

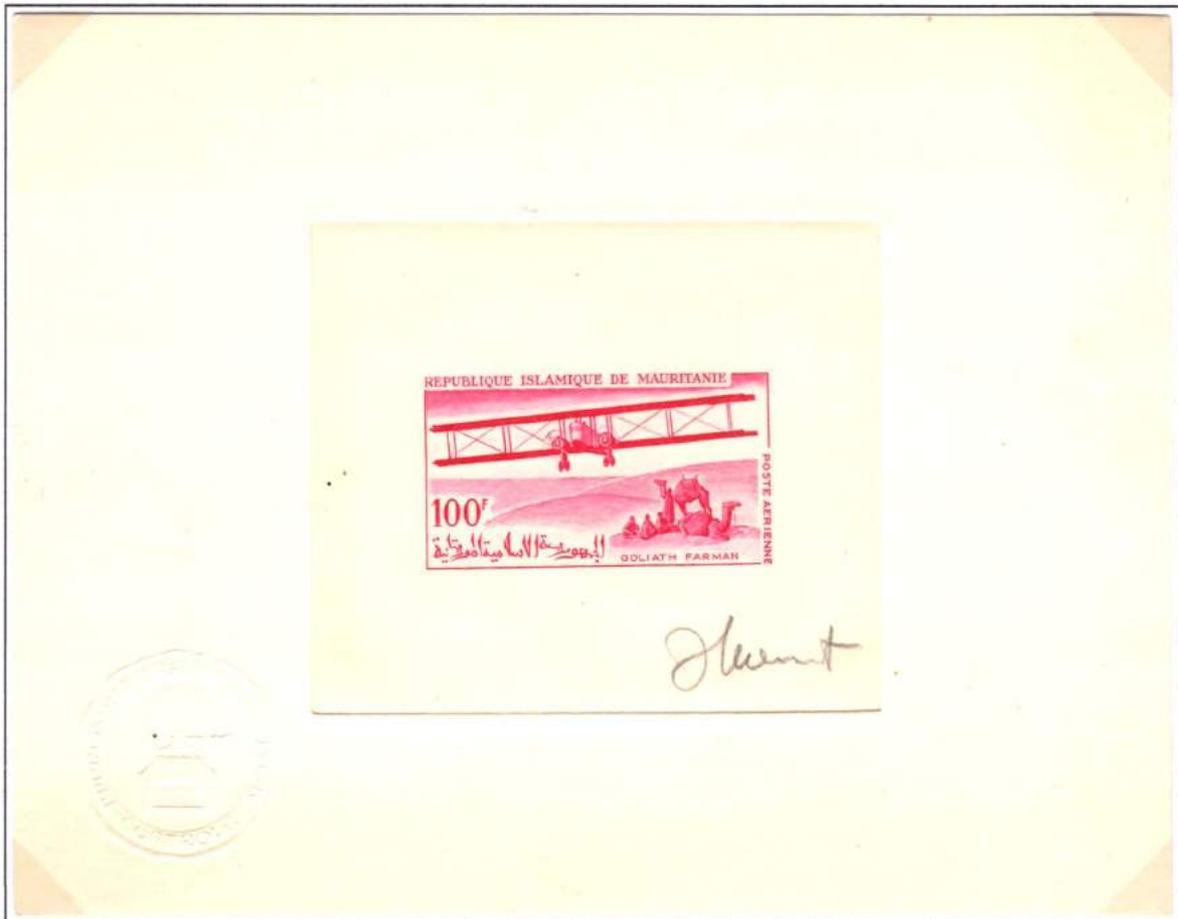


Lettera da Zurigo, 14.11.1932, per Staad - Rorschach (lago di Costanza), dove arriva lo stesso giorno. Transportata con il **Do X** durante il volo speciale da Zurigo ad Altenrhein, prima che l'aereo venisse ritirato dal servizio. Affrancata per 75 c., tariffa unica valida per qualsiasi tipo di corrispondenza.

I francesi compresero presto che il futuro dell'aviazione civile dipendeva dalla capacità di trasporto di ogni singolo velivolo. Così **Henri Farman** realizzò, nel 1919, il **Farman F.60 "Goliath"**, un bimotore biplano per 12 persone. Sessanta di questi esemplari furono utilizzati, dalla Cie Farman e dalla Messageries Aériennes, su rotte prestigiose come la Parigi- Bruxelles.



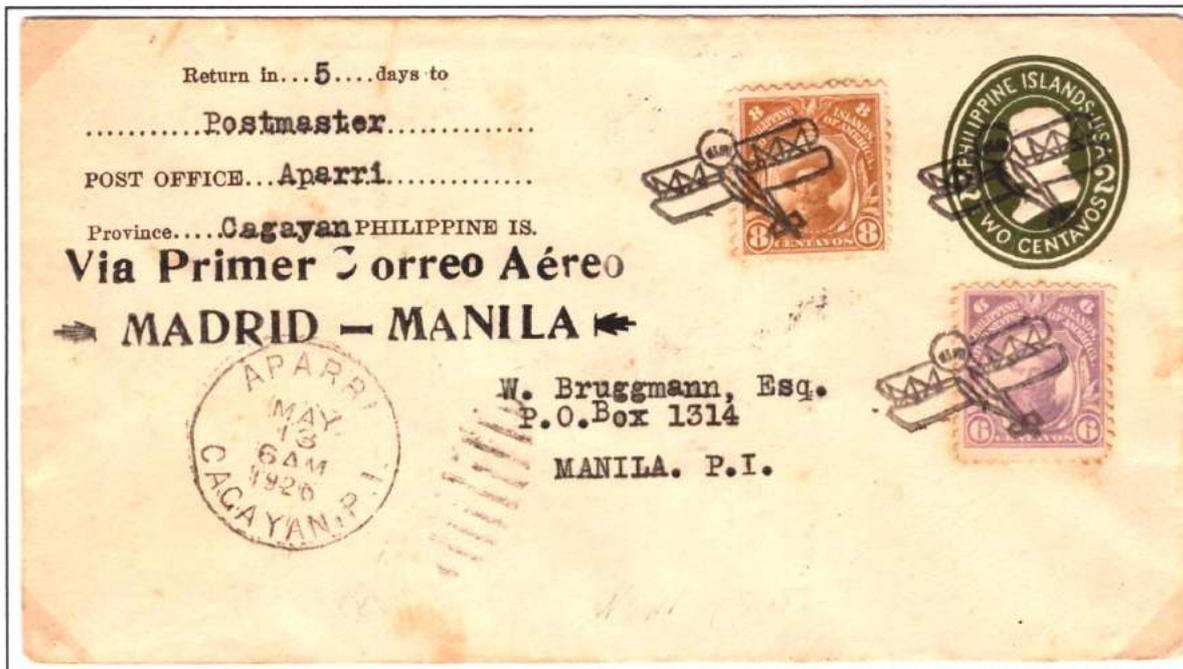
Prova di progresso o di stato e timbro a secco di controllo di 2° tipo e firma dell'artista **Yacques Gauthier**.



Prova d'artista con timbro a secco di controllo di 2° tipo, con firma dell'artista **Jean Miermont**



Il 5 aprile 1926 tre biplani francesi **Breguet XIX**, ma appartenenti all'aviazione spagnola, decollarono da **Madrid** alla volta di **Manila**, nelle Filippine, dove, dopo un rocambolesco viaggio attraverso 3 continenti e 19 città, giunse un solo aereo con a bordo due dei tre piloti.



Busta postale da Aparri (Filippine), penultima tappa del raid, 13.5.1926, per Manila. L'affrancatura per 16 c. fu obliterata con un **Fancy Cancel** riprodotto un aereo biplano. All'arrivo nella capitale filippina furono applicati, al verso, due annulli postali commemorativi, anch'essi a forma di biplano, mostrati qui a fianco ridotti al 30%.



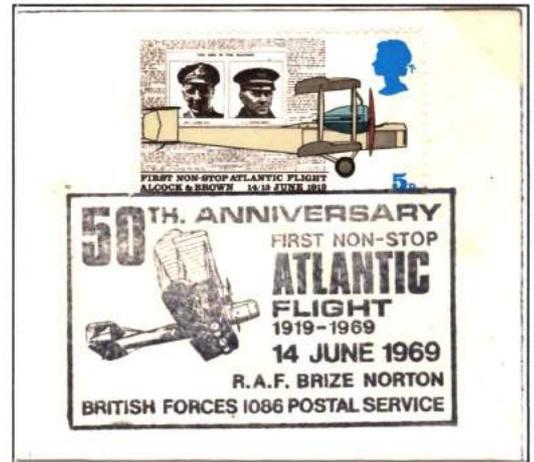
L'8 maggio 1927 due piloti francesi, **C. Nungesser** e **F. Coli**, a bordo di un biplano **Levasseur PL 8**, battezzato **Oiseau Blanc** tentarono la trasvolata atlantica da **Parigi** a **New York**. Investiti da una bufera di neve, nei pressi di **Terranova**, scomparvero senza lasciare alcuna traccia.



Striscia di tre saggi di colore monocromatici.



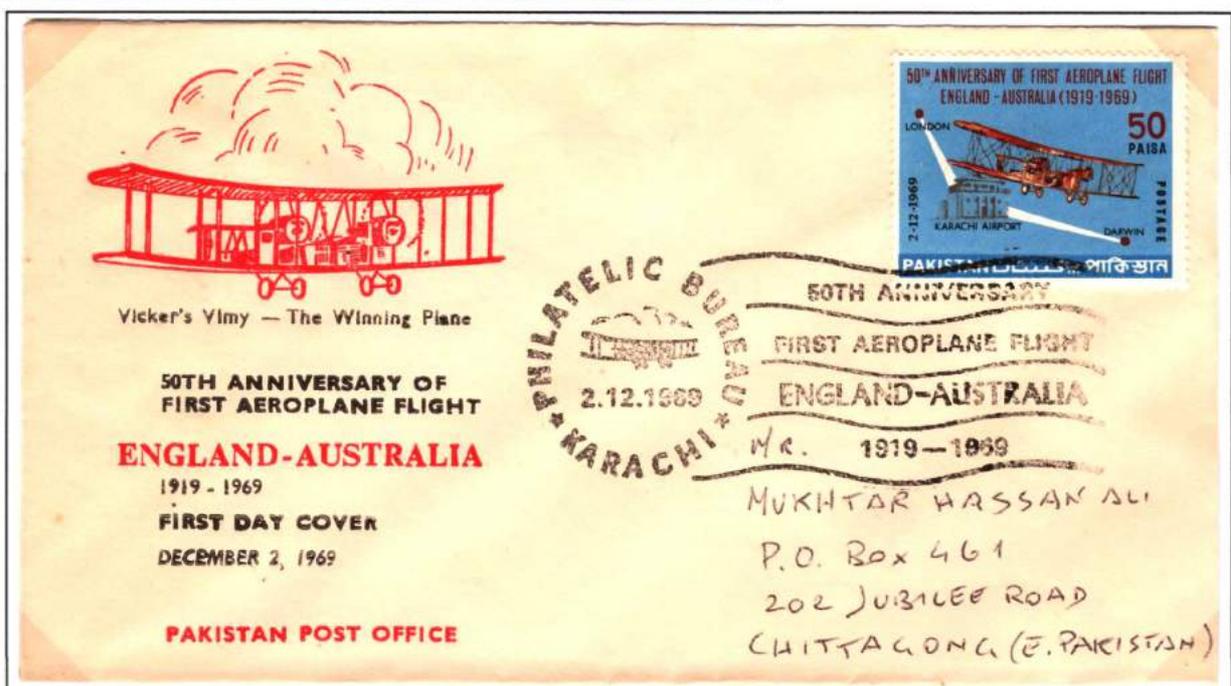
Un grande aiuto all'evoluzione dell'aereo, sia come vettore postale che commerciale, venne anche dalle imprese aviatorie di alcuni "spericolati" piloti come i due aviatori inglesi, **John Alcock** e **A.W. Brown**, che, tra il 14 e 15 giugno 1919, effettuarono la 1ª trasvolata "non stop" dell'Atlantico con un ex-bombardiere **Vickers Vimy IV**.



Con lo stesso tipo di velivolo, il 12 novembre 1919, i fratelli australiani **Ross** e **Keith Smith**, con due meccanici, partirono da **Londra** per l'**Australia**. Dopo un volo di 17.911 km. e dopo aver fatto scalo a Lione, Roma, Cairo, Damasco, Basra, Karachi, Delhi, Calcutta, Akyab, Rangoon, Singapore e Batavia, giunsero a Darwin il 10 dicembre 1919, in quello che possiamo definire il primo collegamento aereo intercontinentale.

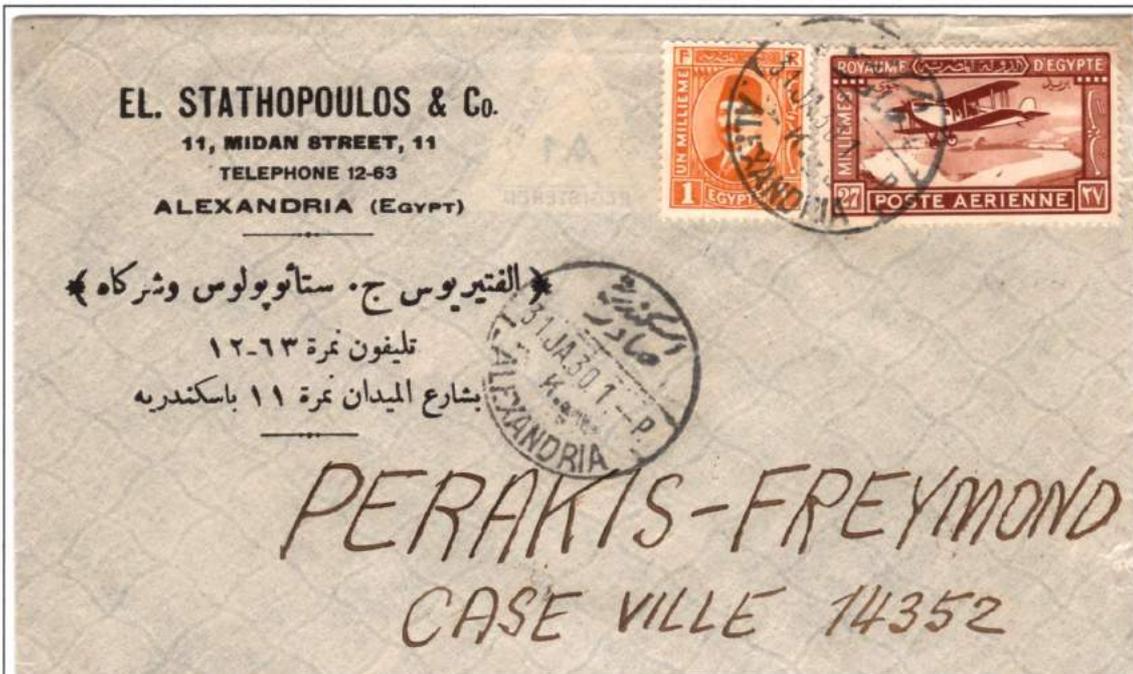


Coppia di saggi di colore monocromatici con bordo e numerazioni di codici a matita.



Busta commemorativa del 50° anniversario del primo volo Inghilterra - Australia.

All'indomani del volo transatlantico gli inglesi costruirono il primo aereo da utilizzare espressamente per il trasporto di linea: il **De Havilland DH.18**. La cabina chiusa ospitava 8 passeggeri.



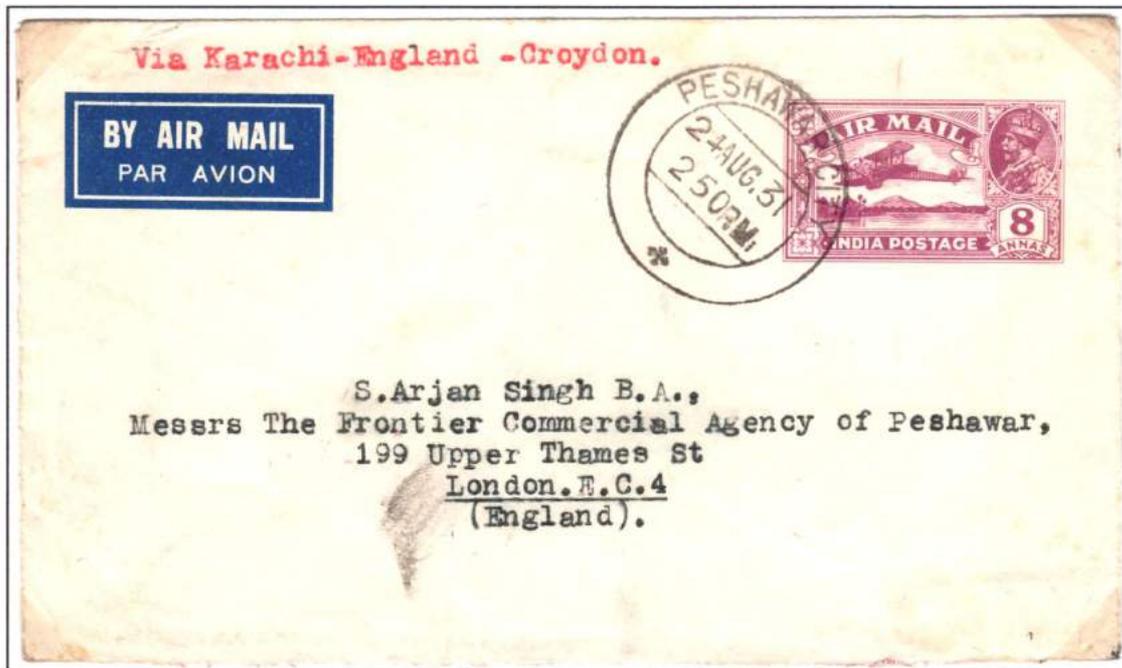
Nel 1922 fu costruito il **De Havilland DH.34** con cabina per nove passeggeri. Undici esemplari servirono con diverse compagnie inglesi sulle rotte con le principali città europee.

Lettera da Alessandria, 31.1.1930, per Losanna. Affrancata per 28 m. (lettera 20 gr., 20 m. + sovrattassa aerea, 8 m.). L'aereo nel francobollo è un **DH.34**.



Lettera da Vienna, 21.5.1928, per Costanza, affrancata per 65 g. (lettera 20 gr., 20 g. + racc. 30 g. + sovrattassa aerea, 15 g.). Il velivolo raffigurato sui francobolli è un **De Havilland DH.34**.

Qualche miglioramento, nelle linee, si ebbe col trimotore De Havilland DH.66 "Hercules" per 14 passeggeri. L'aereo era stato studiato, particolarmente, per l'uso in climi tropicali.



Aerogramma da 8 A. da Karachi, 24.8.1931, per Londra..L'aereo raffigurato sul francobollo è un De Havilland DH.66 "Hercules".



L'Olanda fu tra le prime nazione a competere con i tre colossi aeronautici europei. Nel 1920 Anthony Fokker realizzò il suo primo velivolo per usi civili, il **Fokker F.II**, per 4 passeggeri. I 30 esemplari furono impiegati dalla KLM, Deutsche Luft-Reedere e Balair svizzera fino agli inizi del 1930. L'anno seguente ne venne proposto il miglioramento con l'**F.III** per 5 passeggeri, che venne costruito su licenza anche in Germania in circa 50 esemplari che equipaggiarono, oltre alla KLM, anche la Derflut tedesco-sovietica e la Deutscher Aero Lloyd.



Fokker F II

Busta postale ufficiale da 35 c. P.A (lettera, 20 c. + sovrattassa aerea, 15 c.), volata da La Chaux-de-Fonds a Losanna, 30.5.1927, con **Fokker F.II**. Annullo commemorativo ovale apposto in partenza e timbro postale di arrivo.



Fokker F III ↓



Cartolina postale ufficiale da 25 c. di P.A. (cartolina, 0,10 c. + sovr. aerea, 15 c.), volata da La Chaux-de-Fonds a Losanna, 30.5.1927, con **Fokker F.II**. Annullo commemorativo apposto in partenza e timbro postale di arrivo.

La cellula del Fokker F.II fu modernizzata nel 1925 dando origine al **Fokker F.XI**. Acquistato dalla compagnia aerea svizzera Alpar-Bern fu battezzato "Universal" e registrato con la sigla CH-188. La capacità era di 5 passeggeri, aveva un motore radiale anziché in linea come il suo predecessore e fu utilizzato sulle rotte nazionali. Fu l'unico esemplare costruito dalla ditta olandese, mentre altri due furono costruiti su licenza in Svizzera.

*Il Fokker F.XI sulla pista dell'aeroporto di Berna nel 1929, anno dell'acquisto da parte della Compagnia aerea Apar-Bern*



Nel frattempo, nel 1924, fu realizzato il monomotore F.VII, capostipite di una fortunata famiglia di aerei di linea, della capacità di 8 - 12 passeggeri.



Macchina affrancatrice HASLER "F88 / F66" della KLM, commemorativa del 50° anniversario del collegamento aereo fra l'Europa e l'Estremo Oriente. Il velivolo raffigurato è un **Fokker F.VII**.



Cartolina postale delle Indie Olandesi da 2½ c. + sovr. aerea, 40 c., da Palembang, 2.11.1928, per 'sGravenhage (l'Aia). Annullato di arrivo di Amsterdam, 16.11.1928, da dove proseguì per la destinazione finale.

Nel 1928, fece la sua comparsa il **Fokker F.VIib-3m**, praticamente una versione migliorata dell'F VIIa-3m, sempre con una capacità di 8 passeggeri ma con struttura alare maggiorata e motori più potenti, che divenne una pietra miliare nello sviluppo dell'aereo di linea, tanto da essere costruito su licenza anche in Belgio e Giappone ed utilizzato da varie compagnie aeree mondiali.



La sigla **CH-157** risulta appartenere ad un **F VIIa** monomotore e non ad un trimotore come raffigurato sul francobollo

Lettera da **Elsene**, 29.7.1930, per **Brainschweig**, 30.7.1930, affrancata per 9 fr. (lettera 20 gr., 1,75 fr. + raccomand., 1,75 fr. + sovrattassa aerea, 2 fr. + espesso, 3,50 fr.). L'aereo riprodotto sui francobolli è un **Fokker F.VIib-3m**.



Sull'annullo e sui francobolli apposti su questa cartolina giapponese è riprodotto un **Fokker F.VIib-3m**.



Nel contesto dell'aviazione da trasporto passeggeri l'Italia arrivò con un certo ritardo rispetto alle altre nazioni europee ed il primo aereo per esercitare tale attività fu il l'idrovolante a scafo centrale **Cant 10-ter**, del 1926, monomotore e biplano della capacità di 4 passeggeri, con il quale la S.I.S.A. inaugurò il primo servizio di linea regolare nazionale fra Torino - Pavia - Venezia - Trieste.

*Aerogramma commemorativo della prima linea aerea civile italiana Torino - Pavia - Venezia - Trieste; nell'impronta del francobollo è raffigurato un Cant 10-ter, versione del 1930 e non quello originale del 1926.*



Lettera da Pavia, 7.4.1926, per Gallarate, 8.7.1926, affrancata per 1,20 lire (lettera 20 gr., 60 c. + sovrattassa aerea, 60 c.). Volo di ritorno sulla tratta Pavia - Torino.

Pochi mesi dopo fu messo in servizio il celebre idrovolante bimotore **Savoia-Marchetti S 55**, per 10 - 12 passeggeri. I circa 20 esemplari costruiti furono impiegati dalle principali società aeree italiane sulle rotte del Mediterraneo e dell'Africa Orientale Italiana.



Cartolina pubblicitaria dell'Aero Espresso Italiana da Brindisi, 1.8.1926, per Atene, 2.8.1926, affrancata per 1,45 lire (cartolina illustrata per estero, 0,25 c. + sovrattassa aerea 20 gr., 1,20 lire).



Verso della busta con valori complementari per l'affrancatura ridotta al 28%.



Lettera da Atene, 25.8.1932, per Amburgo, 29.8.1932, affrancata per 30 Dr. (lettera per estero + raccomandazione, 10 Dr. - al verso + sovrattassa aerea, 20 Dr. - recto). I francobolli di posta aerea, riprodotti un S 55 stilizzato, furono stampati a cura dell'Aero Espresso Italiana per conto del Ministero delle Comunicazioni greco.

Il 1927 fu l'anno di maggior prestigio per l'aviazione: per la prima volta un uomo, l'americano **Charles Lindbergh**, riuscì a compiere la traversata dell'Atlantico, senza scalo da New York a Parigi, a bordo del suo fragile monoplano **Ryan NYP** (acronimo di **New York - Parigi**), battezzato **Spirit of Saint Louis**.



Effigie capovolta e spostata a dx.



Effigie mancante

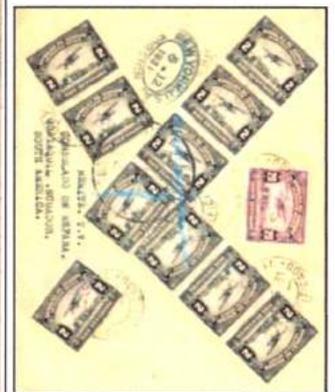


In quell'anno la succursale statunitense della Fokker realizzò il **Fokker America F 10 "Trimotor"** per 14 passeggeri, che era una versione ingrandita dell'F.VIIa-3m, con motori più potenti. Fu costruito in 124 esemplari ed impiegato da molte compagnie USA, tra cui la Pan American.

Busta postale da Cuba a Parigi, con affrancatura supplementare da 10 e 8 c., su cui è raffigurato un **Fokker America F 10**.



Nel 1928 entrava in linea la versione commerciale del famoso "Spirit of Saint Louis" di Lindbergh, il Ryan B.5 "Brougham", monoplano per 5 passeggeri costruito in qualche centinaio di esemplari per le piccole compagnie aeree americane.



Copia del verso ridotta al 35% con valori complementari per la affrancatura

Lettera raccomandata da Guayaquil, 7.5.1931, per Londra, 22.5.1931, trasportata con un aereo Ryan B.5 "Brougham" della Panagra, fino a New York, 12.5.1931, da dove proseguì il suo viaggio per nave.



Lettera da Città del Messico, 29.7.1929, per Mazatlan, 31.7.1929, trasportata con aereo Ryan B 5 "Brougham", raffigurato sui francobolli, in occasione del volo inaugurale Città del Messico - Tijuana.

Nel 1930 entrò in servizio il primo monomotore a carrello retrattile il Lockheed "Orion" per 6 passeggeri. I 36 esemplari prodotti furono utilizzati dalla Swissair e negli Stati Uniti.



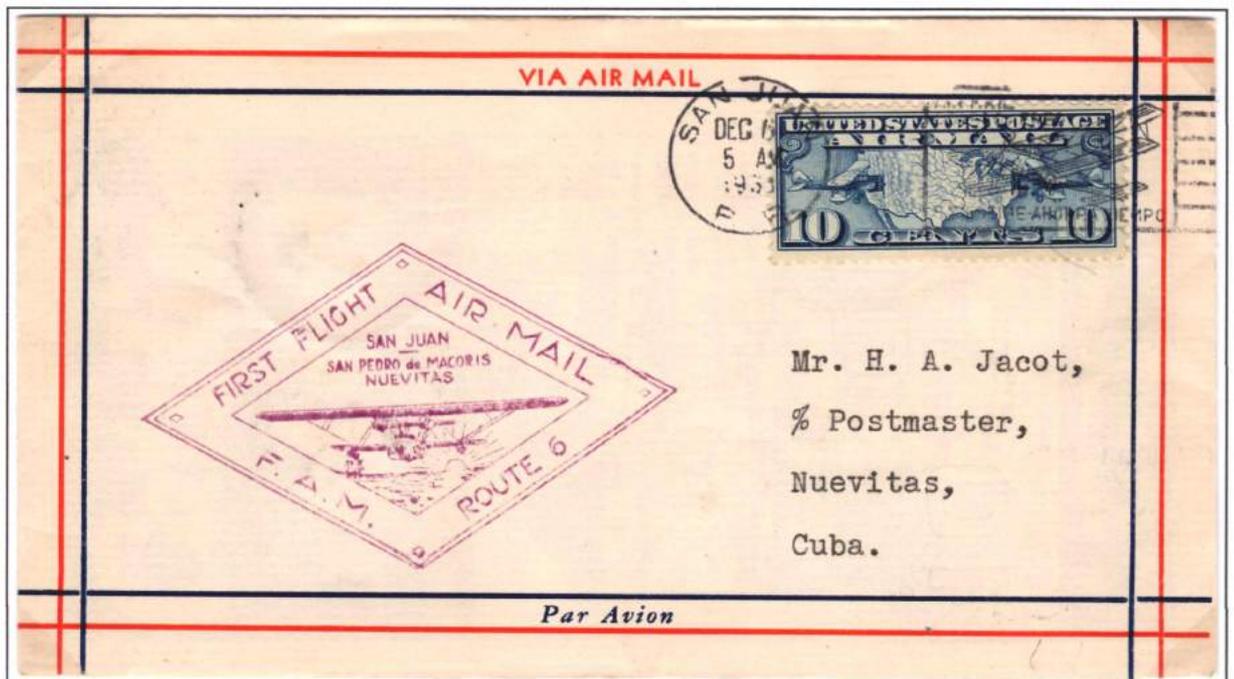
Lettera commerciale da Langnau, 16.4.1945, per Zurigo, affrancata per 2,60 fr..



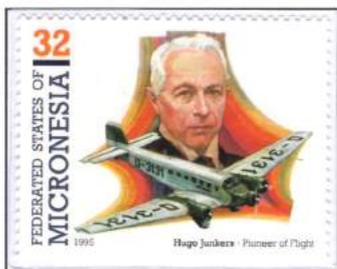
Nello stesso anno fu realizzato il Consolidated Commodore, idrovolante bimotore per 22 passeggeri, caratteristico per l'impennaggio di coda bideriva e per le macchinose strutture che reggevano l'ala. Fu impiegato dalla NYRBA, poi assorbita dalla Pan American Airways, sulle rotte del Centro e Sud America.



Lettera da San Juan di Porto Rico, 6.12.1931, a Nuevitas (Cuba), 7.12.1931, via Miami, timbri postali al verso. Affrancata per 10 c., (5 c. da San Juan a Miami + 5 c. da Miami a Nuevitas) Cachet ufficiale di forma romboidale concesso dalle Poste USA..



Nel 1932, in Germania, **Hugo Junkers** compì il suo capolavoro costruendo il trimotore **Junkers Ju 52/3m**, dalla capacità di 17 passeggeri. Realizzato in circa 400 esemplari fu utilizzato, oltre che dalla Germania, da compagnie aeree di varie nazioni. Gli ultimi esemplari volavano ancora agli inizi del 1960.



Macchina affrancatrice **FRANCOTYP** "B", 1930.



Germania, 1936 - Cartolina postale da 5 pf..



D-2201 "Boelke", 1° esemplare in servizio con la Lufthansa.



Lettera da Venezia, 1.4.1935, per Budapest, via Vienna. Volo inaugurale della linea Venezia - Vienna - Budapest effettuato con **Junkers Ju 52**. Affrancata per 85 c. (stampe, 25 c. + sovr. aerea, 60 c.).

Del 1934 fu l'**Heinkel He.70** per 5 passeggeri. La Lufthansa ne utilizzò 28 esemplari sulle rotte tra Berlino, Colonia, Amburgo, Francoforte e sul tratto europeo della rotta per il Sud America.

La dicitura recita così: "In due ore Mannheim - Berlino".



Cartolina postale stampata su richiesta dell'Associazione ricreativa del Partito dei Lavoratori tedeschi (KdF) per la mostra di Posta Aerea de 1941.

Lettera da Berlino a Buenos Aires, trasportata sulla tratta Berlino - Siviglia dal monomotore **Heinkel He.70**. Affrancata per 1,75 Rm. (lettera 20 gr., 0,25 pf. + sovrattassa aerea 5 gr., 1,50 Rm.).





Nel 1938 fu realizzato il quadrimotore **Focke Wulf FW 200** "Condor" per 26 passeggeri. L'aereo fu destinato alle rotte a lunga percorrenza della Lufthansa, che ne utilizzò 10 esemplari, mentre 2 ciascuno andarono alla DDL danese e al Syndacato Condor brasiliano.



Copia del verso ridotta al 45%



Macchina affrancatrice **FRANCOTYP "B"**, 1936. La tariffa da 41 pf. era insufficiente per la lettera raccomandata che la supportava, per cui al verso fu aggiunta una similare affrancatura da 1 pf. per adeguare la tariffa a 42 pf. (lettera 20 gr., 12 pf. + raccomandazione, 30 pf.).



Nello stesso anno la Lufthansa mise in linea il quadrimotore **Junkers JU 90** per 40 passeggeri. Gli 11 esemplari costruiti furono impiegati sulle rotte europee. Fu l'ultimo grande aereo tedesco costruito per l'aviazione civile. Da lì ad un anno sarebbe scoppiata la 2ª G.M. e l'industria aeronautica fu messa al servizio del nuovo immane conflitto.





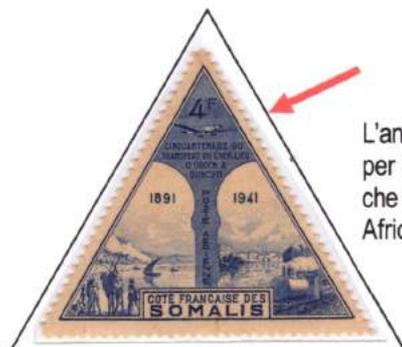
Da parte francese nel 1934 furono realizzati l'idrovolante **Lioré et Olivier H 242**, quadrimotore per 10-15 passeggeri, utilizzato dall'Air France sulle rotte mediterranee ed il trimotore terrestre **Wibault 283 T** per 10 passeggeri, che servì sulle principali linee europee a corto e medio raggio.



Prova di stato senza valore facciale, stampato in héliogravure in occasione del 10° anniversario del primo collegamento aeropostale tra Marsiglia e Beirut.



Lettera da Damasco, 19.7.1938, a Parigi, 22.7.1938. Affrancata per 14 p. (lettera, 4 p. + sovrattassa aerea, 10 p.). Nel bollo a tampone, commemorativo del 10° anniversario della 1ª linea aeropostale Francia - Siria, è raffigurato un idrovolante **Lioré et Olivier H.242**, che trasportò passeggeri e posta per quell'evento.



L'anno seguente fu costruito un altro trimotore, il **Dewoitine D 333** per 8 - 10 passeggeri. Questo velivolo fu prodotto in tre esemplari che furono impiegati dall'Air France fino al 1938 sulla rotta Europa - Africa per il Sud America.





Nel 1936, fu realizzato il bimotore Caudron C 440 "Goeland", che fu tra i primi velivoli ad essere dotato di strumentazione per il volo cieco. Fu utilizzato dall'Air France, dall'Air Afrique ed dall'Air Blu che lo impiegò per i servizi notturni in Francia.



Originale



Varietà con colore più intenso e striature verticali di stampa.

Africa Occidentale francese, prova d'artista in nero di seppia, firmata da Charles Mazelin.



Lettera da Le Bourget (Parigi), 10.5.1939. per Pau, 11.5.1939, affrancata per 90 c. (tariffa interna fino a 20 gr.) trasportata con un Caudron 440 in occasione del 1° collegamento aereo notturno fra le due città.



In quello stesso anno l'**Air France** mise in servizio il **Dewoitine D 338**. Il velivolo era un trimotore capace di trasportare 22 passeggeri e fu costruito in 22 esemplari che la compagnia aerea utilizzò per le sue principali rotte a lungo raggio.

Macchina affrancatrice HAVAS "G", 1945, con prefisso G e numero del contatore sotto l'ornamento a forma di ala.



Lettera da Casablanca per New York affrancata per 22,70 fr.. L'aereo raffigurato su 4 valori di P.A. è un **Dewoitine D 338**.

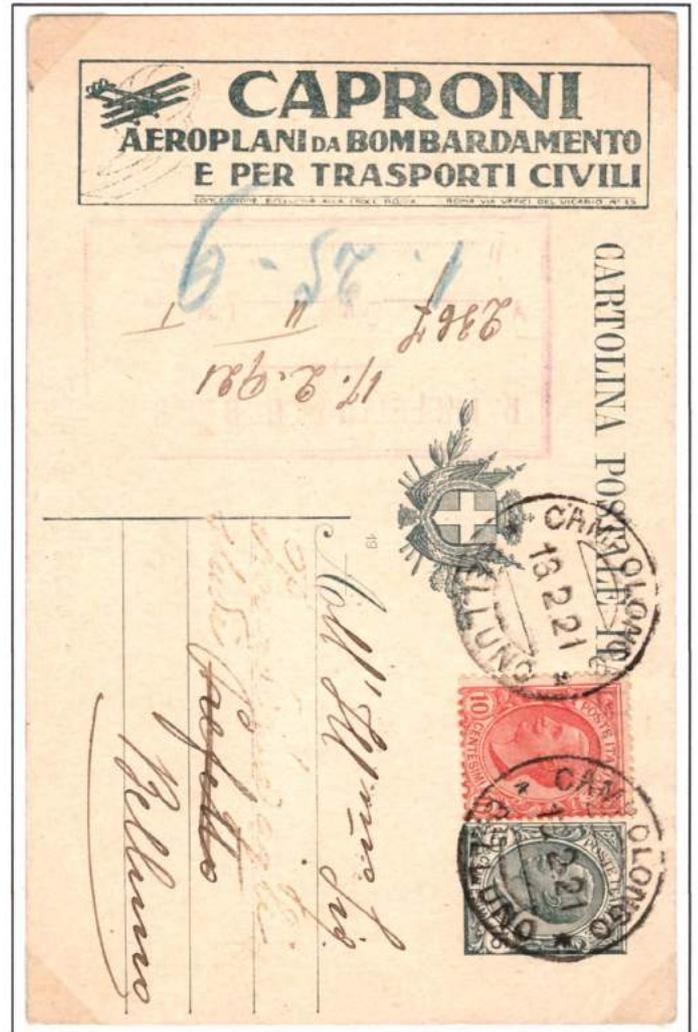
Il 23 marzo 1938 un **Dewoitine D 338**, in viaggio da Dakar per Tolosa, investito da una violenta bufera mentre stava sorvolando i Pirenei, urtò contro la cima del Pic des Cinq-Croix andando completamente distrutto. Nell'incidente perirono 8 persone. I sacchi della posta furono recuperati il giorno dopo e consegnati all'amministrazione postale francese, che provvide a recapitare i plichi, in essi contenuti, ai destinatari, dopo averli sommariamente ricomposti e muniti di una dicitura a tampone che spiegava il perché di tali condizioni.



Lettera recuperata dal disastro aereo del Pic des Cinq-Croix, riparata e munita del timbro a tampone con la seguente dicitura (traduzione): **Corrispondenza per via aerea ritardata e deteriorata a seguito dell'incidente aereo verificatosi il 23 marzo 1938.**



Nel 1931 la Caproni Aeronautica realizzò il trimotore CA 101 per 8 passeggeri. Costruito in circa 10 esemplari che furono destinati ai collegamenti con le colonie italiane in Africa.



Lettera da Addis Abeba, 12.2.1938, per Alessandria, affrancata per 1,50 Lire (lettera 20 gr., 0,50 c. + sovrattassa aerea, 1 lira). Nei francobolli che compongono la tariffa postale è raffigurato un CA 101.

Nel 1932 veniva realizzato il **Savoia-Marchetti S 66**, versione migliorata del precedente S.M.55. La capacità era di 14 - 18 passeggeri. 23 esemplari furono impiegati dall'Ala Littoria, sulle rotte mediterranee per l'A.O.I.. Con questo idrovolante fu inaugurata la linea aerea Genova - Cagliari - Tunisi e viceversa.



Lettera stampata da Genova, 28.3.1938, per Tunisi, bollo postale di arrivo stesso giorno, al verso. Affrancata per 75 c. (Stampe, 25 c. + sovrattassa aerea, 50 c.).



Lettera da Tunisi accettata il 27.3.1938 e spedita il 29.3.1938 per Genova, dove arriva il giorno stesso, annullo postale al verso. Affrancata per 2,75 fr. (lettera 20 gr., 1,25 fr. + sovrattassa aerea, 1,50 fr.).



Sempre nel 1932 fu messo in servizio il **Savoia-Marchetti S 71**, un aereo di tipo terrestre che fu impiegato su rotte a corto e medio raggio. Questo velivolo nel 1934 fu protagonista del 1° volo postale diretto Roma - Buenos Aires e Roma - Mogadiscio.



Dicitura sul verso ridotta al 78%



Lettera da Roma, 27.1.1934. per Buenos Aires, 2.2.1938, affrancata per 7,75 lire (lettera estero 20 gr., 1,25 lire + tassa raccomandazione, 1,50 lire + sovrattassa aerea, 5 lire). Il volo fu interrotto a Fortaleza (Brasile) per avaria e le missive furono trasportate fino a Buenos Aires con un volo Pan America ed all'arrivo sul verso di ognuna fu impresso un bollo a tampone rettangolare con la dicitura *Trasportado por Cortesia dalla Pan America Airways System - Fortaleza/Buenos Aires*.



Sul francobollo, emesso nel 1934 per commemorare il 1° volo Roma - Mogadiscio, è stato erroneamente disegnato un aereo **Ca 101**, riconoscibile dal timone di coda, anziché un **S 71**.

Lettera da La Spezia, 7.11. 1934, per Tobruk, 10.11. 1934, affrancata per 3,40 lire (lettera 2° porto, 1 lira + tassa di raccomandazione, 1,25 lire + sovratt. aerea 2° porto, 1 lira), tariffa in eccesso di 15 c.. Alla partenza da Roma fu apposto un timbro speciale tondo sormontato da una corona con data 9.11.1934 e con la dicitura *Posta Aerea Speciale*. La lettera fu respinta al mittente per mancato ritiro e fu riconsegnata in data 2.12. 1934, annulli postali al retro.

Successivamente fu realizzato lo **S 74**, un lussuoso quadrimotore per 27 passeggeri prodotto in 3 esemplari per l'Ala Littoria che, a partire dal 1936, li impiegò sulla rotta Roma - Brindisi e, successivamente, nei collegamenti con la Libia, mentre la Fiat metteva in servizio il **G 18**, bimotore per 18 passeggeri di classe paragonabile al DC.2, di costruzione interamente metallica e carrello di atterraggio semiretrattile. Fu costruito in 9 esemplari per le Avio Linee Italiane.



Lettera del 29.7.1935, spedita da Roma per Parigi in occasione del primo collegamento aereo fra le due città. Affrancata per 1,85 lire (lettera 20 gr., 1,25 lire + sovrattassa aerea, 0,60 c.) e trasportata con **S 74**. Annullo di arrivo al retro.



↑  
Fiat G 18  
↓



Lettera per via aerea spedita il 6.4. 1937 da Torino per Parigi in occasione del primo volo Milano - Torino - Parigi, affrancata per 2,25 lire (lettera 20 gr, 1,25 lire + sovrattassa aerea 20 gr., 1 lira). Trasportata con aereo **Fiat G 18**.

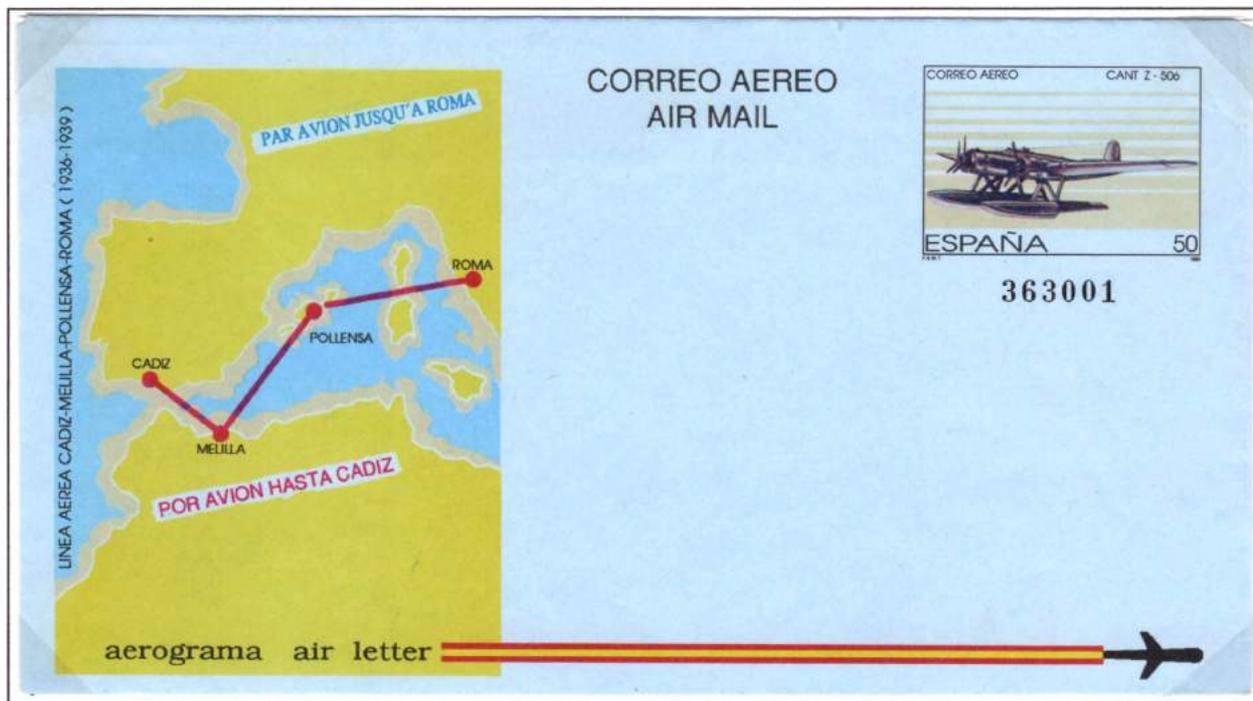


Monsieur G. PIÉRE  
12, Rue du TERRAGE  
PARIS X<sup>e</sup>

In questo periodo l'Italia fu tra le nazioni più prolifiche nell'uso di idrovolanti. Questo tipo di velivolo trovava facilmente ampi spazi marittimi su cui ammarare, non solo nel Mediterraneo ma soprattutto nelle colonie africane. Fra gli aerei di maggior successo sono da ricordare il bimotore **Macchi C 94**, a scafo centrale, ed il trimotore **CANT Z 506**, a doppio galleggiante a scarponi, entrambi del 1936 ed utilizzati dall'Ala Littoria.



Macchi C 94



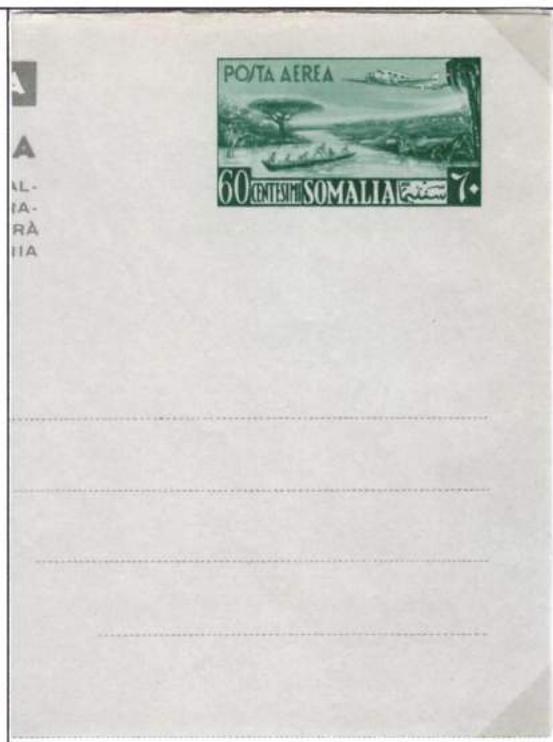
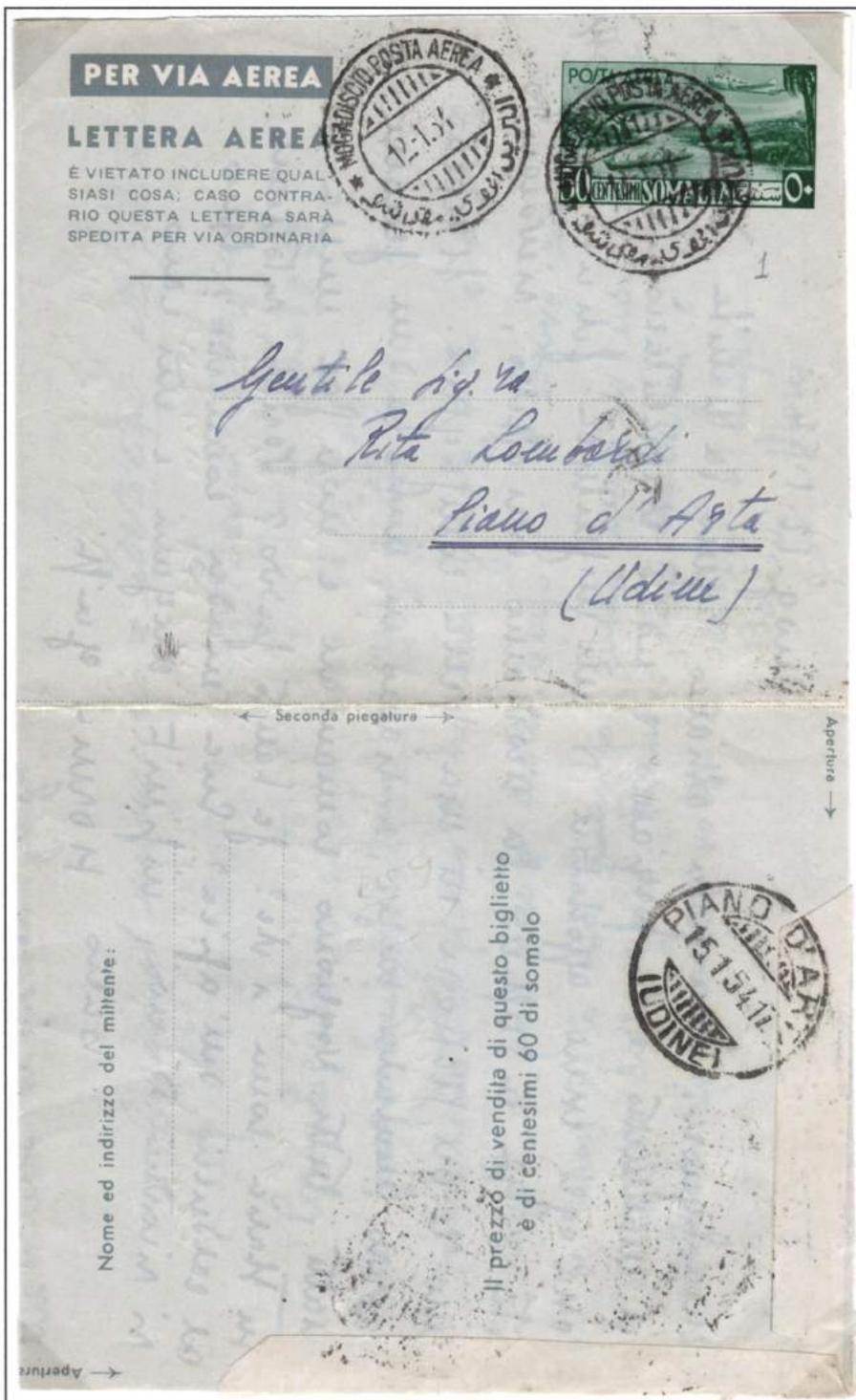
Il 27 settembre 1936 il **CANT Z 506 I-RODI**, proveniente da Asmara (Eritrea), fece tappa a Bengasi per rifornimento. Alla ripartenza, per un improvviso incendio ad uno dei motori, perse quota urtando le sovrastrutture di una nave ancorata in porto, precipitando in mare. Nell'incidente persero la vita 9 persone, fra membri dell'equipaggio e specialisti che rientravano in Italia dalla colonia. Tutta la posta recuperata, dopo essere stata ricomposta, fu rispedita ai destinatari munita di una dicitura che spiegava la causa delle cattive condizioni dei plichi.



Copia dell'annullo postale di arrivo a Udine apposto il 26 ottobre 1936, un mese dopo l'incidente.

Lettera recante il bollo di PM n° 120 E, 21.9.1936, non essendo ancora funzionanti gli uffici postali civili per la recente conquista della colonia, priva del francobollo causa la permanenza in acqua. Recuperata dopo la sciagura, fu inoltrata al destinatario con sovrainpresso un timbro a tampone "Ricuperata Incendio Idrovolante I - RODI".

Nel 1937, in Italia, fu realizzato un trimotore dalle buone prestazioni, penalizzato però dalla sua costruzione mista in tela e metallo. Si trattò del **Savoia-Marchetti S 75**, capace di 24-30 passeggeri, utilizzato dalla Ala Littoria, Avio Linee Italiane e Malert ungherese.



Somalia AFIS, 1957 - Il costo dell'aerogramma di 60 c. è stato inserito in chiaro nel valore del francobollo.



Somalia AFIS, 1951 - Aerogramma da 50 c., venduto per 60 c.; i 10 c. di differenza fra il valore della affrancatura ed il prezzo di vendita al pubblico erano per il costo del supporto cartaceo. Questo metodo era applicato negli anni 1948 - 1952 ad aerogrammi e biglietti postali di Repubblica.

In Olanda la Fokker, nel 1932, costruì un nuovo trimotore, l'**F.XVIII** per 13 passeggeri, nel tentativo di controbattere le nuove soluzioni proposte dalle ditte aeronautiche europee ed extraeuropee. L'aereo, dalle linee strutturali arcaiche, rimase in servizio fino al 1935 sulla rotta Olanda - Giava, quando fu soppiantato dal più moderno DC 2 americano.



Lettera da Batavia, 27.12.1933 per Amsterdam, 30.12.1933, affrancata per 42 c. (lettera, 12 c. + sovrattassa aerea, 30 c.) e trasportata con il volo speciale per la festività di fine anno dal Fokker F XVIII PH-AIP "Pelikan".



Nel 1933 fu realizzato il trimotore Fokker F.XX "Zilvermeeuw", per 12 passeggeri che, nonostante l'innovazione del carrello retrattile, non ebbe il successo sperato per un disastroso avvio di attività. A causa di ciò fu prodotto in un solo esemplare che la KLM impiegò per breve tempo sulla rotta Londra - Amsterdam - Berlino. Questo aereo fu il canto del cigno della prestigiosa ditta aeronautica olandese.

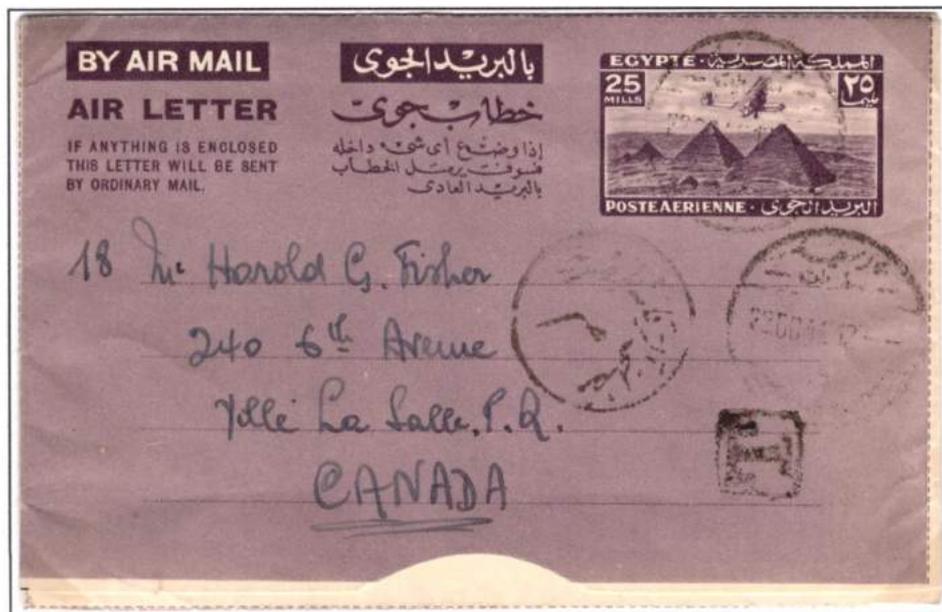


Lettera da Amsterdam, 18.12.1933, per Pematang, 23.12.1933, preparata per il volo speciale natalizio dell'**F XX "Zilvermeeuw"** era affrancata per 36 c. (lettera a tariffa ridotta, 6 c. + sovrattassa aerea, 30 c.). Per un guasto ad uno dei motori, in fase di partenza, tutta la posta fu trasferita sull'**F XVIII "Pelikan"**, allestito rapidamente per effettuare la trasvolata.

Mentre nel resto del mondo si andava consolidando l'uso del monoplano, l'Inghilterra continuava a preferire la formula biplana. Nel 1931 fu realizzato il lussuoso e grande quadrimotore **Handley Page HP 42**, che rimase in servizio fino al 1940. Fu costruito in 2 versioni: la "E" (4 esemplari - 24 passeggeri) per le rotte Cairo-Karachi e Cairo-Città del Capo, e la "W" (4 esemplari - 36 passeggeri) per le rotte europee della Imperial Airways, .

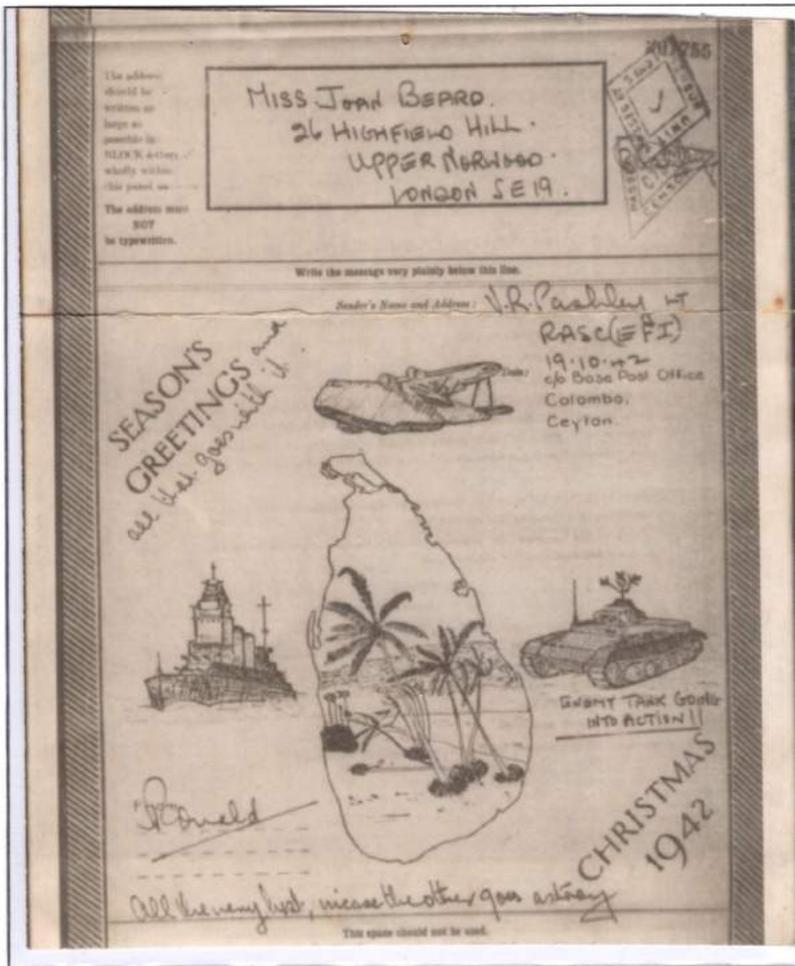


Dentellature spostate



Sovrastampato "Congresso Mondiale per l'Aviazione - Il Cairo, 1946".

Aerogramma da 25 m. per il Canada, con bollo di tassa "T" per affrancatura insufficiente. Giunto a Londra proseguì il suo viaggio via nave.



Nel luglio del 1936 fu messo in servizio l'idrovolante a scafo centrale quadrimotore **Short S.23 "Empire"**, capace di trasportare 24 passeggeri, entrato in servizio nel 1936 ed utilizzato in 28 esemplari dalla Imperial Airways su rotte a medio e lungo raggio.



G.B., 1942 - Airgraph spedito da Ceylon per Londra.



**Short S.23 "Cavalier"** operante fra New York e le Bermuda.



L'anno seguente, su richiesta della stessa Imperial Airways, fu realizzata una versione con motori più potenti e maggior irrobustimento strutturale. lo **Short S.30**.



Lettera da Montreal, 10.8.1939, per Bristol, via Southampton, affrancata per 30 c. e trasportata dallo **Short S.30** in occasione del primo collegamento aereo fra Montreal e Southampton. Cachet ufficiale concesso dalle poste canadesi.





Nel 1938, fu realizzato il De Havilland DH 95 "Flamingo", un bimotore ad ala alta capace di 12-17 passeggeri.



Nello stesso anno fu costruito il quadrimotore Armstrong Whitworth AW.27 "Ensign" per 40 passeggeri. Fu il più grande velivolo utilizzato dalla Imperial Airways che ne impiegò 14 esemplari sulle rotte europee, africane ed asiatiche.



Lettera con censura inglese, inviata da Ahmedabad, 24.1.1941, per Bare, Inghilterra, affrancata con 14 A., di cui il 12 A. rappresenta l'aereo Armstrong Whitworth AW.27 "Ensign".



India, 1940 - aerogramma con soprastampa 12 As. su 14 As., su carta intrecciata.

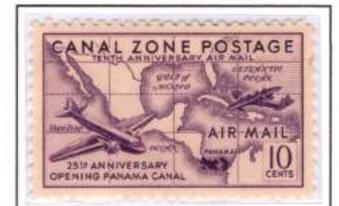
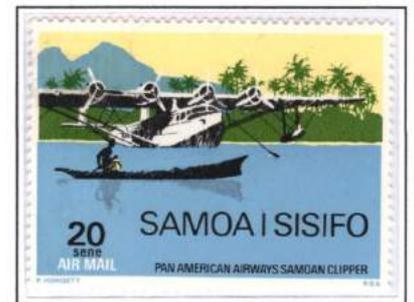
Nel 1931 la Pan American Airways mise in servizio 3 esemplari dell'idrovolante monoplano quadrimotore **Sikorsky S.40**. Fu il primo "Clipper", impiegato sulle rotte per il Centro e Sud America, capace di trasportare 40 passeggeri.



Terranova, 1932 - Non emesso



Successivamente, nel 1934, fu la volta del **Sikorsky S.42**, un quadrimotore costruito per servire le rotte transoceaniche della Pan American ma che all'atto pratico si rivelò poco idoneo a tale servizio così che, dopo brevi esperienze, la compagnia lo relegò alle medie distanze. La capacità passeggeri era di 32 passeggeri per i voli diurni e di 14 per i voli notturni.



Lettera spedita da Auckland, 28.12.1937, per San Francisco, 6.1.1938, annullo postale al verso, affrancata per 4,60 s., tariffa per gli USA, trasportata da **S.42 "Samoa Clipper"**. Le tappe dell'aereo furono: Auckland (NZ) - Pago Pago (Samoa Americane) - Kingman Reef - Honolulu (Hawaii). Qui la posta fu trasferita a bordo di un idrovolante **Martin 130** della linea Pan Am FAM 14 Manila - S. Francisco. L'11 gennaio 1938 mentre stava tornando in Nuova Zelanda, l'aereo si incendiò, presso le isole Pago Pago, precipitando in mare. Nell'incidente perirono tutte le persone che erano a bordo.

L'aereo che segnò la storia dell'aviazione fu senza ombra di dubbio il **Douglas DC.2**, sempre del 1934, che aveva una capacità di 14 passeggeri. Il velivolo fu impiegato dalle maggiori compagnie dell'epoca come KLM, Pan American, TWA e SWISSAIR. Fu costruito in 120 esemplari che permisero, per la prima volta, ad un prodotto statunitense di imporsi anche sul mercato internazionale.



Versione prodotta su licenza in Giappone dalla Nakajima.

Douglas DC.2 della CSA cecoslovacca



Lettera da Balikpapan (Borneo occ), 15.6.1943, per Amsterdam, con bollo di censura militare. Affrancata per 45 c. (lettera 5 gr., 15 c. + sovrattassa aerea, 30 c.). Nei francobolli è raffigurato un DC.2 sorvolante il vulcano giavanese Bromo.



Aerogramma da Batavia ad Amsterdam con annullo speciale di bordo del DC.2 PH-AJ "Uiver" della KLM.



Sulle rotte transoceaniche Stati Uniti ed Inghilterra fecero la parte del leone. Nel 1936 gli USA realizzarono il **Sikorsky S.43**, un moderno idrovolante bimotore capace di 15 passeggeri. Il velivolo fu utilizzato dalla Pan American, dall'Aéromaritime francese sulle rotte africane e da alcune Compagnie sud americane.



Lettera da Cotonou, 4.3.1937, per Casablanca, 9.3.1937, affrancata per 3,50 fr. e trasportata con il **Sikorsky S 43** dell'Aéromaritime in occasione del volo inaugurale Dahomey - Marocco.



Nel 1939 entrò in linea il **Boeing B.314 "Yankee Clipper"**, il più grande velivolo esistente, capace di 70 passeggeri (36 nei voli notturni). Con questo velivolo la Pan American, che ne ebbe 12 esemplari, inaugurò la rotta transatlantica e quella del Pacifico del Sud.



Lettera da Shediac, 24. 6.1939, per Dublino, 29. 6.1939, annullo postale di arrivo, affrancata per 30 c.. Trasportata in occasione del 1° volo Canada - Eire. Cachet concesso dalle Poste canadesi.



Nel 1936, negli U.S.A. fu realizzato il più famoso aereo della storia aeronautica: il Douglas DC.3 per 14-32 passeggeri. Derivato dal DC.2, questo velivolo ha volato per oltre cinquanta anni in tutto il mondo ed alla fine del 1941 ne erano stati costruiti 455 esemplari.

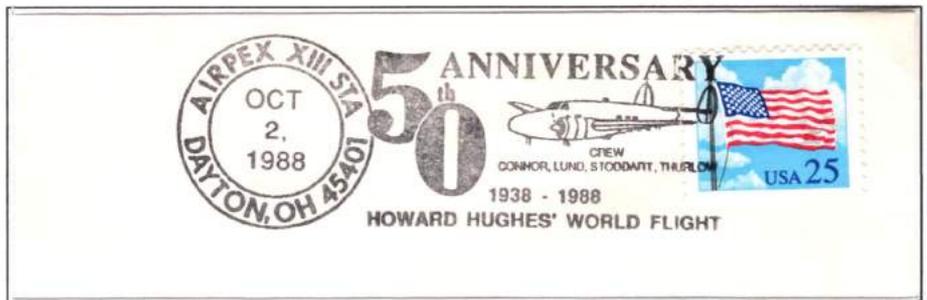


Primo volo Batavia - Olanda del 16.6.1937 effettuato con Douglas DC 3.



Lettera trasportata col 1° volo AM 32 Chicago - Monreal, 15.6.1938, effettuato con DC 3, chachet concesso dalle Poste USA.

Nel 1937 apparve il bimotore Lockheed L.14 "Super Electra", evoluzione dei precedenti L 10 e L 12, capace di 12 passeggeri. Costruito in 114 esemplari negli USA e altri 119, su licenza, in Giappone. Nel 1940 apparve la versione L 18 "Lodestar", per 17 passeggeri. Entrambi furono utilizzati in numerosi esemplari da molte compagnie aeree minori.



"Super Electra"

"Lodestar"



Sempre nel 1940, quando ormai l'Europa era scossa dal 2° conflitto mondiale, apparve il quadrimotore Boeing B 307 "Stratoliner", primo aereo su cui venne introdotta la cabina pressurizzata per voli ad alta quota. Capace di 33 passeggeri, fu prodotto in 10 esemplari, di cui 5 per la TWA e 3 per la Pan American.



Lettera raccomandata da Caracas, annullo non leggibile, per New York, 7.3.1945, annulli di arrivo al verso, passata per la censura. Sui francobolli che compongono l'affrancatura per 6,60 b. è raffigurato un Boeing B 307 "Stratoliner".