

L'Imperial Airways

Nel 1923 la Commissione Hambling del Governo Britannico genera una raccomandazione affinché le piccole compagnie aeree sino ad allora operanti si fondano in un'unica grande Compagnia Aerea, abbastanza forte da sviluppare e sostenere tutti i servizi aerei commerciali della Gran Bretagna; a tale scopo offre ai soggetti interessati una sovvenzione di un milione di sterline da erogare in dieci anni.

Nasce così nel mese di marzo del 1924 l'Imperial Airways dalla fusione della British Marine Air Navigation Company (tre aeroplani), Daimler Airway (cinque aeroplani), Handley Page Transport (tre aeroplani), Instone Air Line (due aeroplani); la nuova Compagnia aerea si insedia nell'aeroporto di Croydon, vicino Londra.

Il progetto inglese anticipa la stessa operazione fatta in Italia, ma esattamente dieci anni più tardi.

I primi collegamenti aerei terrestri dell'Imperial Airways nascono con la tratta Londra - Parigi nell'aprile del 1924 e si estendono poi verso le altre capitali del Nord Europa.

Nel 1927 l'Imperial Airways istituisce le due grandi linee imperiali:

- la linea delle Indie
- la linea dell'Africa del Sud .

Entrambi questi grandi itinerari prevedevano una forma di trasporto combinato aereo - ferrovia fino ad Alessandria d'Egitto, dove si diramavano le due grandi direttrici verso le Indie e verso l'interno dell'Africa.

La posta ed i passeggeri percorrevano un primo tratto, da Londra a Parigi, in aereo e da qui, in treno, giungevano fino a Brindisi, dove imbarcavano sugli idrovolanti S.17 "Kent" o S.8 "Calcutta" per Alessandria d'Egitto.

Nei primi anni '30 il Governo Britannico avvia un piano di sviluppo del trasporto aereo tale da velocizzare i percorsi, alleggerire le infrastrutture logistiche degli scali lungo le rotte, aumentare la capacità di carico dei velivoli, sia in termini di passeggeri sia di merci.

Soprattutto si punta a realizzare un servizio postale rapido ed efficiente che possa raggiungere ogni destinazione dell'Impero Britannico: nasce così "The Empire Air Mail Programme", che troverà piena realizzazione nel luglio del 1937, con i voli che interessarono anche l'idroscalo di Bracciano.

Per attuare questo ambizioso programma si decise di procedere ad un profondo ammodernamento della flotta aerea, puntando sui grandi idrovolanti e procedendo alla costruzione di un idroscalo civile a Southampton, che diverrà principale aeroporto d'imbarco per i voli diretti verso i possedimenti coloniali.

I rapporti tra Italia e Gran Bretagna nel settore dell'aviazione civile

Tra Italia e Gran Bretagna viene inizialmente firmato un accordo nel 1931 (modificato nel 1934 e successivamente nel 1935) che regolava i reciproci rapporti nel campo dell'aviazione civile e individuava gli scali consentiti alle compagnie aeree delle due nazioni, sia nei territori metropolitani che nei domini coloniali.

In particolare, l'Italia aveva necessità di organizzare un rapido collegamento tra le Colonie dell'Africa Orientale e la Madre Patria e inizialmente, mancando ancora un piano organico di gestione delle rotte da parte di Ala Littoria e un velivolo adeguato a coprire quelle distanze, l'unica soluzione possibile fu quella di stabilire un accordo con l'Imperial Airways per collegarsi a Khartoum (Sudan anglo-egiziano) attraverso la linea inglese che, via Brindisi, era diretta in Sud - Africa.

Con questi accordi l'Italia ottenne l'uso di uno scalo aereo in Egitto (Il Cairo) e di ben tre nel Sudan anglo - egiziano (Uadi Halfa, Khartoum e Cassala) mentre concesse all'Imperial Airways l'uso degli scali di Genova, Roma, Napoli, Taranto (successivamente abolito), e Brindisi.

La collezione

La collezione, attraverso la rassegna dei principali voli dell'Imperial Airways che hanno effettuato scalo in Italia, intende dimostrare il ruolo fondamentale che alcuni aeroporti e idroscali italiani hanno avuto nel successo dei voli a lunga destinazione dell'Imperial Airways che costituirono fin da subito una caratteristica fondamentale della compagnia britannica.

Volo inaugurale della Linea postale delle Indie
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
30 marzo – 6 aprile 1929

Il volo avvenne tramite accordi internazionali, cui partecipava anche l'Italia, sulla rotta Londra (Croydon) - Parigi - Basilea con apparecchio terrestre, ed i passeggeri e la posta da Basilea raggiungevano Genova in treno a causa delle restrizioni imposte dal Governo italiano, e da Genova con idrovolante Short S.8 Calcutta proseguivano sulla rotta Roma - Napoli - Taranto (scalo abolito nei voli successivi) - Brindisi - Corfù - Atene - Creta - Tobruk - Alessandria e quindi ancora in treno da Alessandria al Cairo, ed infine, con altro aereo terrestre De Havilland DH.66 Hercules, proseguivano per Gaza - Ruthbah - Baghdad - Bassora - Bushire - Lingeh - Djash - Gwadar - Karachi

Non fu ammesso ufficialmente il trasporto di corrispondenza italiana; tuttavia alcuni aerogrammi, allestiti dagli Aero Clubs di Genova e di Napoli, vennero trasportati in alcune tappe.

Tappa Genova - Alessandria d'Egitto (Longhi 1892)

Annullo di partenza di Genova Ferrovia - Posta aerea del 31 marzo 1929

Annullo di transito di Brindisi Posta aerea del 1 aprile 1929

Annullo di arrivo di Alexandria del 29 ottobre 1930





Tappa Napoli - Karachi (Longhi 1899)

Annullo di partenza di Napoli - Posta Aerea del 1 aprile 1929
Annullo di arrivo di Karachi del 6 aprile 1929

Il corriere era composto da dieci aerogrammi



Linea Roma – Corfù – Atene – Creta – Tobruk – Alessandria
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
11 luglio 1929

Primo volo Roma - Alessandria d'Egitto (Longhi 1945)
Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 11 luglio 1929
Annullo di arrivo bilingue di Alessandria del 14 luglio 1929
Dispaccio composto da 12 aerogrammi



Primo volo Roma - Corfù (Longhi 1946)
Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 11 luglio 1929
Annullo di arrivo di Corfù del 12 luglio 1929
Dispaccio composto da 10 aerogrammi



Primo volo Roma - Creta (Longhi 1948)
 Dispaccio composto da 15 aerogrammi
 Annullo di partenza di Roma Centro - Posta Aerea del 11 luglio 1929
 Annullo di arrivo di Candia (Creta) del 13 luglio 1929



Primo volo Roma - Tobruk (Longhi 1949)
 Dispaccio composto da 19 aerogrammi
 Annullo di partenza di Roma Ferrovia - Posta Aerea del 11 luglio 1929
 Annullo di arrivo di Tobruk - Cirenaica del 13 luglio 1929



Primo corriere italiano sulla rotta estiva Vienna – Karachi
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
19 aprile 1930

L'ufficio postale di Roma Ferrovia fu autorizzato per la prima volta ad allestire dei sacchi diretti ad Alessandria, Gaza, Bassora, Bushire e Karachi

Il corriere fu affidato alla linea Roma – Venezia – Vienna (Compagnie: T.A. Ed O.L.A.G.) da dove proseguì con la linea delle Indie che proveniva da Londra.

Questo primo dispaccio italiano fu trasportato dal secondo volo della Imperial Airways sulla rotta estiva. Il volo inaugurale della Compagnia inglese sulla nuova rotta ebbe infatti luogo una settimana prima.

Corriere Roma – Alessandria (Longhi 2136)

Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 19 aprile 1930

Annullo di arrivo bilingue di Alessandria del 22 aprile 1930

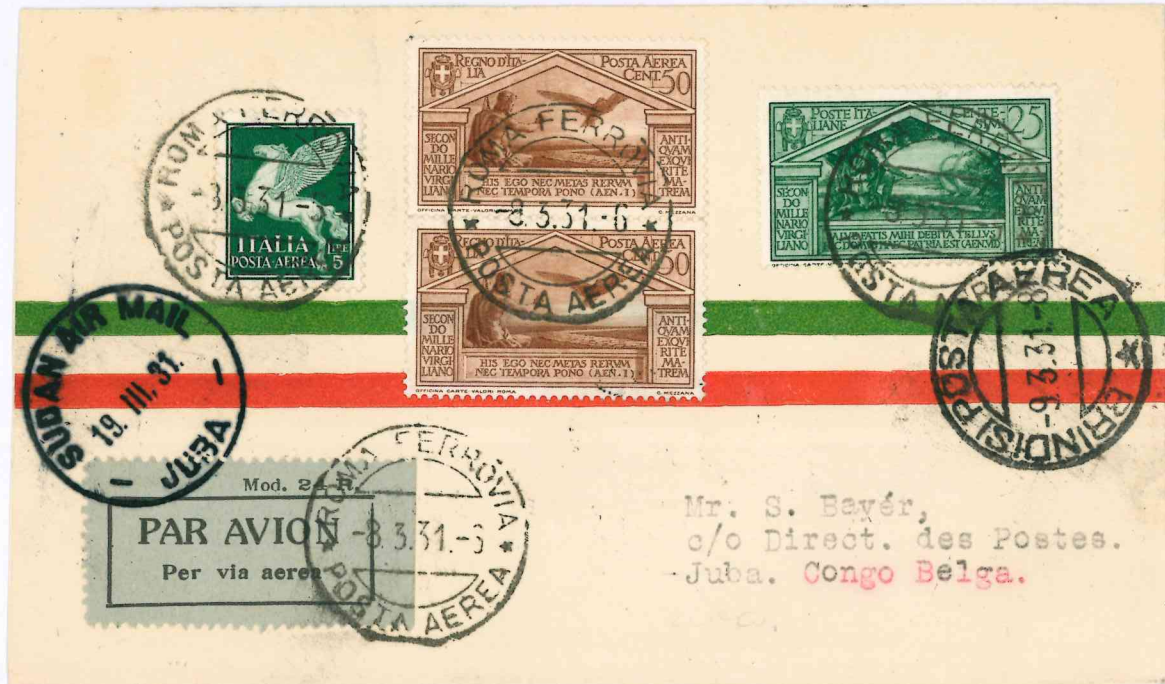
Il corriere era composto da 5 aerogrammi



Primo corriere aereo dall'Italia diretto in Africa
 Roma – Brindisi – Atene – Alessandria – Il Cairo – Luxor – Wadi Halfa –
 Kartoum – Juba – Port Bell – Kisumu – Mwanza
 Compagnia I.A. (Imperial Airways)

8 marzo 1931

Corriere Roma – Brindisi – Juba (Sudan) (Longhi 2325)
 Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 8 marzo 1931
 Annullo di transito di Brindisi Posta Aerea del 9 marzo 1931
 Annullo di arrivo Sudan Air Mail – Juba del 19 marzo 1931
 Il corriere era composto da pochissimi aerogrammi



Compagnia A.E.I. (S.A. Aero Espresso Italiana) - I.A. (Imperial Airways)
 Linea aerea Gran Bretagna – India
 19 ottobre 1931

Nuovo itinerario della posta aerea britannica per l'India: dal 19 ottobre 1931 non è più avviata a Genova ma da Londra a Parigi per via aerea con velivolo ed in ferrovia da Parigi col treno rapido sino a Brindisi; quindi per via aerea con idrovolante su percorso Brindisi - Atene - Castelrosso - Cipro (facoltativo) - Tiberiade ed infine con automezzo sino ad Haifa per continuare con aerei terrestri sulla tratta Haifa - Baghdad - Karachi - Calcutta
 Aerogramma Brindisi - Haifa (Longhi 2488)
 Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 19 ottobre 1931
 Annullo di arrivo di Haifa del 20 ottobre 1931
 Il dispaccio era composto da 10 lettere



Primo volo Mirabella (Grecia) – Brindisi (Longhi 2522)
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
11 novembre 1931

Timbro speciale violetto in cartella su tre righe:
"First Airmail / Mirabella Bay (Crete) – Brindisi / England – Africa Line"
Annullo di arrivo di Brindisi Posta Aerea del 12 novembre 1931
Dispaccio composto da 68 aerogrammi



Primo servizio postale regolare Città del Capo - Brindisi - (Londra) (Longhi 2568)
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
27 gennaio 1932

Il volo del City of Karachi, partito da Città del Capo il 27 gennaio, fa scalo a Johannesburg dove il corriere postale è trasferito sul City of Basra che ha un incidente a Salisbury il 29 gennaio.

La posta viene trasferita sul City of Delhi che atterra per maltempo nei pressi di Broken Hill dove si decide di attendere l'arrivo del prossimo aereo della linea che decolla da Città del Capo il 3 febbraio, arriva a Broken Hill il giorno 5 per continuare il volo il 6 febbraio. Il corriere postale arriva ad Atene il 13 febbraio e a Brindisi il 14 febbraio e giunge finalmente a Londra il 16 febbraio. Da Città del Capo e da diversi scali della linea verrenno inoltrati dispacci per lo scalo di Brindisi.

Annullo di partenza di Capetown - Kaapstad del 27 gennaio 1932
Annullo di transito speciale, violetto, a forma di aereo
Al verso annullo di transito a doppio cerchio di Atene del 13 febbraio 1932
Annullo di arrivo di Brindisi Transiti - Poste Italiane del 16 febbraio 1932



Annullo di partenza di Moshi (Tanganika) del 30 gennaio 1932
Annullo di arrivo di Brindisi Posta Aerea del 14 febbraio 1932
(Longhi 2575)



Primo volo Limassol (Cipro) - Rodi - Atene - Brindisi - (Londra)
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
24 aprile 1932

Dispaccio Limassol - Brindisi (Longhi 2604)
Annullo di partenza di Limassol - Cyprus del 23 aprile 1932
Annullo di arrivo di Brindisi Posta aerea del 25 aprile 1932



Dispaccio Limassol - Rodi (Longhi 2605)
Annullo di partenza ovale di Limassol . Cyprus del 22 aprile 1932
Annullo di arrivo di Rodi (Egeo) - Posta Aerea del 25 aprile 1932

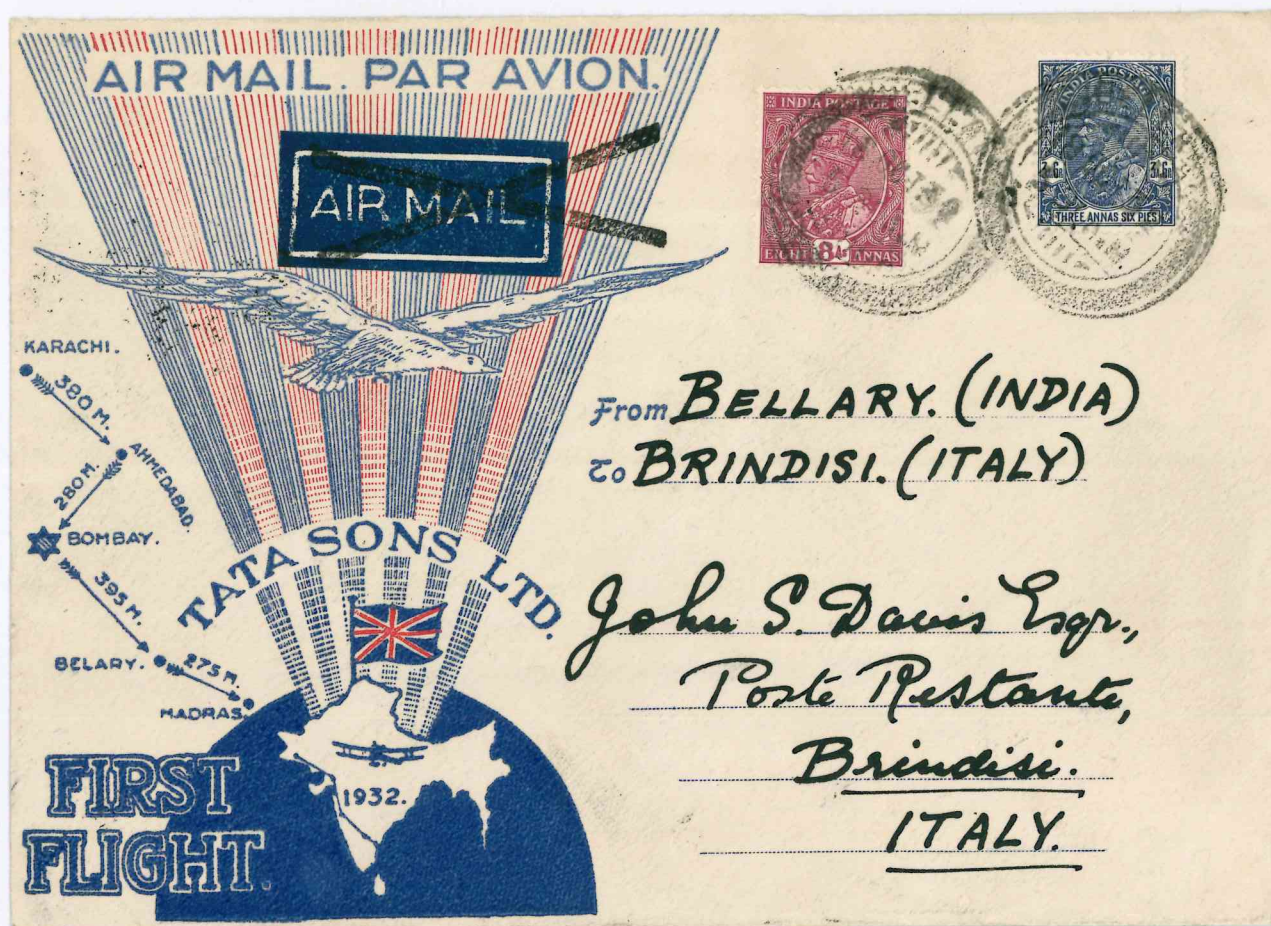


Volo Karachi (India) – Brindisi - (Londra)
Compagnia I.A. (Imperial Airways)
18 ottobre 1932

Buste speciali del primo volo di andata e ritorno della Compagnia indiana TATA sul percorso Madras – Bellary – Bombay – Ahmedabad – Karachi e trasportate da Karachi a Brindisi dalla Compagnia Imperial Airways

Dispaccio Bellary – Brindisi (Longhi 2773)

Annullo di partenza di Bellary
Annullo di arrivo al verso di Brindisi - Posta Aerea del 23 ottobre 1932
Annullo speciale al verso rettangolare in cartella
"Madras - Karachi / 18 OCT 32 / FIRST / AIRMAIL"



Primo volo (Londra) - Brindisi - Rangoon - Singapore - Bangkok
Compagnie I.A. (imperial Airways) ed Indian Trans-Continental Airways
11 dicembre 1933

Dallo scalo di Brindisi del volo inaugurale Londra - Singapore del 9 dicembre 1933 vennero inoltrati dei
dispacci postali italiani per Singapore e Bangkok con buste speciali della I.A.
Brindisi - Singapore (Longhi 3061)
Annullo di partenza di Brindisi Posta aerea del 11 dicembre 1933
Annullo di arrivo di Singapore del 17 dicembre 1933



Brindisi - Bandon
Annullo di partenza di Brindisi Posta aerea del 11 dicembre 1933
Annullo di arrivo di Bandon del 21 dicembre 1933



Linea Brindisi – Karachi – Calcutta – Vizagapatam (Longhi 3089)
Primo volo Calcutta – Vizagapatam
Compagnie I.A. (Imperial Airways)
– I.T.C.A. (Indian Transcontinental Airways) - Air Taxi Service
5 febbraio 1934

Si conosce un piccolo corriere italiano spedito da Brindisi a Calcutta dove fu trasportato nel volo inaugurale del 12 febbraio 1934 della Compagnia Air Taxi Service che inaugurava un servizio bisettimanale da Calcutta a Madras con tappe intermedie a Gannavaram, Vizagapatam e Puri. Il servizio venne interrotto il 1 aprile 1934 poichè non era redditizio.

Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 5 febbraio 1934
Annullo di transito di Calcutta del 12 febbraio 1934
Annullo di arrivo di Puri del 13 febbraio 1934



Volo inaugurale (Londra) - Brindisi - Karachi - Melbourne

Compagnia I.A. (Imperial Airways) da Croydon a Karachi e poi in collaborazione con la Compagnia I.T.C.A. (Indian Trans Continental Airways) e con la Compagnia Q.E.A. (Quantas Empire Airways)

8 - 21 dicembre 1934

Primo trasporto aeropostale con corrispondenza natalizia

Dallo scalo di Brindisi del volo inaugurale, partito da Londra il giorno 8, furono inoltrati dispacci postali per le varie tappe. Il percorso, con decollo da Brindisi il 10 dicembre, si svolse con le seguenti tappe: Il Cairo - Baghdad, Karachi, Calcutta, Rangoon, Singapore, Darwin, arrivando a Brisbane il 21 dicembre.

Tappa Brindisi - Cloncurry (Longhi 3228)

Aerogramma affrancato con L. 6,50

Annullo di partenza di Brindisi Posta aerea del 9 dicembre 1934

Annullo di arrivo di Brisbane del 21 dicembre 1934



(Sydney) - Alessandria - Atene - (Gran Bretagna)
 Volo interrotto a Brindisi
 Compagnia I.A. (Imperial Airways)
 5 dicembre 1937

L'idrovolante, partito da Alessandria d'Egitto, decollava da Atene ed arrivava il 4 dicembre 1937 a Brindisi, diretto in Inghilterra. Il giorno seguente, in fase di decollo dallo scalo di Brindisi, cappottava causando la morte di un passeggero e di un membro dell'equipaggio. Il carico postale, 120.000 pezzi provenienti da Australia, Nuova Zelanda, Singapore, India, Palestina, Egitto e Grecia, venne recuperato e furono realizzati timbri diversi a seconda delle destinazioni finali.

Dispaccio per la Gran Bretagna con il timbro violetto lineare in cartella "Damaged by sea - water" (Longhi 3731)



Dispaccio per la Gran Bretagna con il timbro violetto in cartella su quattro righe "Damaged by / sea water / in airplane / accident" (Longhi 3733)

