

Altra emigrazione



La nascita delle linee aeree per l'Oriente e l'Australia



Forse una scena simile è quanto verrebbe in mente quasi a tutti pensando agli emigranti della prima metà del '900



Il baffuto signore seduto al centro è Bonifacius Cornelis de Jonge, governatore generale delle Indie Orientali Olandesi, che da un punto di vista semantico è un emigrato

Hvsgen
Semarang

- Le colonie sparse per il mondo vedevano una presenza di personale, proveniente dal paese colonialista, che occupava le posizioni di controllo dell'amministrazione
- Altre presenze minoritarie erano amministratori e tecnici delle varie società che sfruttavano le risorse delle colonie
- Non mancavano i commercianti che rifornivano gli "emigrati di lusso" di beni che facevano sentire meno lontano il paese d'origine
- Per tutte le attività di questi emigrati erano desiderabili veloci comunicazioni postali con il paese d'origine
- Anche per gli spostamenti delle persone, specialmente di coloro che occupavano posizioni apicali, erano desiderabili trasferimenti veloci
- Al nascere dell'aviazione civile nel 1919, si cominciò quindi a pensare a collegamenti aerei sulle lunghe distanze
- I paesi interessati a stabilire collegamenti con il Sud-Est asiatico e l'Australia erano Gran Bretagna, Francia, Olanda e l'Australia stessa. Il Portogallo aveva in Asia piccole colonie ma la sua economia non consentiva di sviluppare collegamenti costosi come quelli aerei.



Nel 1919 il governo australiano offre un premio di 10.000 sterline per il primo collegamento aereo tra Inghilterra ed Australia compiuto in un massimo di 30 giorni. L'equipaggio composto dal sergente Ross Smith, il suo fratello minore Keith e i motoristi W.H. Shiers e J. Bennett, tutti australiani, compie il tragitto da Hounslow a Darwin in 27 giorni e 20 ore (12 nov. – 10 dic.)

Nonostante questo exploit, l'ipotesi di linee commerciali è ancora prematura. Solo nel 1924 si comincia ad organizzare voli esplorativi per stabilire le rotte e gli scali.



I primi a muoversi sono gli olandesi della KLM: il 1° ottobre 1924 questo aereo parte da Amsterdam con destinazione Batavia (oggi Jakarta). Un problema meccanico lo trattiene per circa un mese in Bulgaria, da dove riparte dopo la sostituzione del motore. Arriverà a destinazione senza ulteriori problemi il 24 novembre. Da questa esperienza nasce il servizio regolare Amsterdam-Batavia, iniziato il 25 settembre 1930. Inizialmente la linea viene esercita esclusivamente con aerei trimotori terrestri e gode di un vantaggioso contratto che prevede il pagamento per il trasporto di 500 kg di posta per volo, indipendentemente dalla quantità effettivamente trasportata.

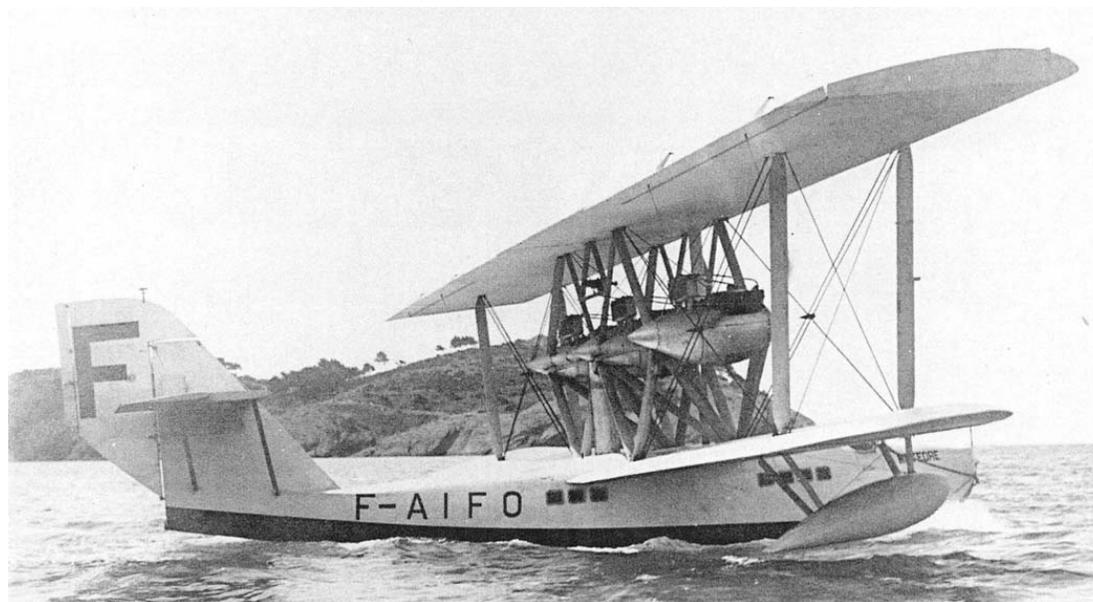
I francesi contano di arrivare a Damasco prolungando la linea Parigi-Istanbul ma, dopo averla provata fino ad Ankara, nell'aprile 1924 la Turchia nega i permessi di atterraggio, costringendoli alla ricerca di una rotta alternativa.



Un primo viaggio di ricognizione inizia il 14 settembre 1925 da Le Bourget con un aereo terrestre, pilotato da Maurice Noguès, ed arriva fino a Teheran. Nel viaggio di ritorno una perdita di benzina da un serbatoio lascia a secco l'aereo mentre attraversa il golfo di Napoli. L'aereo finisce in mare ma l'equipaggio viene salvato da una nave. In agosto 1926 lo stesso pilota prova la rotta fino ad Atene con un idrovolante FBA 23. Partito da Argenteuil con prima tappa St. Raphaël, continua per Napoli, dove rimane in panne per problemi di lubrificazione del motore, proseguendo poi il viaggio per Atene con tappa a Corfù.

Le prove effettuate portano alla decisione di usare idrovolanti. La compagnia Air Union Lignes d'Orient acquista 3 idrovolanti trimotori SPCA 63, sceglie Marsiglia come base d'armamento e nel 1928 incomincia i collegamenti Marsiglia-Beirut, per i quali ha avuto un contratto per il trasporto di posta. Gli scali intermedi sono Napoli, Corfù, Atene e Castelrosso.

Dal 4 gennaio 1931 la linea viene estesa a Bagdad, usando un Breguet Berline per la tratta Damasco-Bagdad

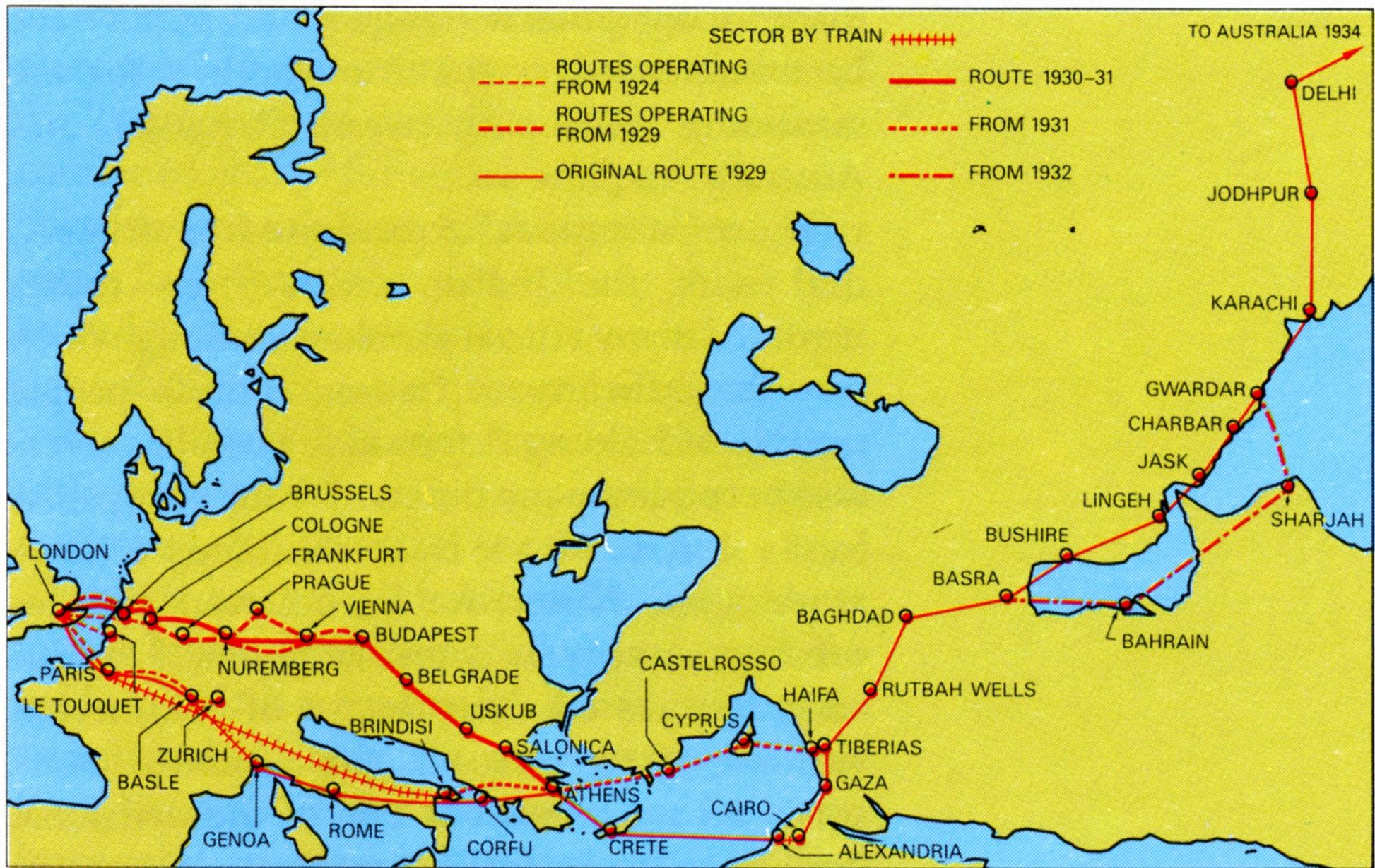


Dal 17 gennaio 1931 il collegamento postale, gestito dalla compagnia Air Orient, viene esteso fino a Saigon, con condivisione di aerei e voli con la KLM per la tratta asiatica fino a Bangkok. Dopo la fusione di tutte le compagnie francesi nell'Air France nel 1933, l'accordo con KLM rimane fino all'introduzione di nuovi aerei nel 1938. Dal 4 agosto 1938 la linea da Saigon ad Hanoi è prolungata fino ad Hong Kong

La ricognizione del percorso Londra-Melbourne-Londra fu fatta da Alan Cobham per conto delle Imperial Airways dal 30 giugno al 1 ottobre 1926, meno di tre mesi dopo aver fatto il volo di ricognizione Londra-Città del Capo-Londra (16 novembre 1925 - 13 marzo 1926)



L'aereo impiegato, un DH.50, fu usato come idrovolante a scarponi fino al raggiungimento della costa australiana e con un carrello a ruote per il percorso australiano.



I collegamenti di linea inglesi iniziano nel 1927, collegando il Cairo con Basra in coincidenza con le navi della P&O, nel 1929 Londra è collegata al Cairo, l'India è raggiunta nel 1931 e l'Australia nel 1934, ma c'è una lunga serie di cambiamenti della rotta, che si stabilizzerà solo nel 1938.

Una parentesi sportiva, o quasi

Nell'ottobre 1934, per celebrare il centenario della città di Melbourne, fu organizzata una corsa aerea da Mildenhall, in Inghilterra, a Melbourne, con una doppia classifica: una basata solo sulla velocità, l'altra ad handicap in cui si teneva conto anche del carico. Nessuna sorpresa che il vincitore sia stato uno dei vari aerei progettati appositamente per la gara:

Ma il fatto che il secondo classificato sia stato un aereo di linea avrebbe dovuto far pensare

1° - DH.88

Tempo
totale

71 h 0 m



2° - DC.2

Tempo
totale

90 h 13 m

1° a
handicap

La KLM ha ben compreso come sarà il futuro: nel 1936 riceve i primi DC.3 e li mette in servizio sulla linea per l'Indonesia e l'Australia: è la più lunga linea aerea del mondo gestita da una singola compagnia (circa 22.000 km).



Le Imperial Airways fanno invece una scelta conservatrice: nel 1937 immettono in servizio gli idrovolanti quadrimotori “classe C”, sia sulla linea per il Sud Africa che su quella per l’Australia. Piuttosto che la velocità, hanno preferito il lusso nella sistemazione dei passeggeri.



E dal 1938 viene eliminata la tratta ferroviaria Parigi-Brindisi: partendo da Southampton, che è raggiunta in treno da Londra, gli scali mediterranei sono Marsiglia, Roma (a Bracciano), Brindisi, Atene ed Alessandria, dove la linea per l’Australia si separa da quella per il Sud Africa.