

LA TRAVERSATA DELL' ATLANTICO DEL SUD 1933 - 1941

Nel 1933 gli aerei commerciali non avevano una autonomia adeguata per i voli transoceanici e il viaggio attraverso l'Atlantico era effettuato in tutto o in parte con le navi.

Tra il 1937 e il 1938 vennero presentate diverse iniziative internazionali alcune delle quali con chiare connotazioni commerciali competitive. Fra queste Air France, Lati italiana e Lufthansa germanica.

La Francia aveva iniziato la traversata con la linea portante della "AEROPOSTALE" Tolosa - Buenos Aires. Questa rotta era terrestre e oceanica separata dai 3.000 km di Oceano Atlantico che era superato fino al 1934 dai famosi "**Avisons**", i battelli veloci della marina francese fra Dakar e l'Isola di Fernando de Noronha in Brasile. Successivamente il servizio venne rilevato e continuato dalla Air France, questa società era nata nel 1933 dalla fusione di alcune società francesi con capitali in parte statali fra cui la Aeropostale in difficoltà economiche, quest'ultima era diventata famosa per i viaggi notturni che erano fatti per accelerare il trasporto della corrispondenza in sud America. I francesi della AIR FRANCE nel 1936 inaugurano la cosiddetta "**rotta interamente aerea**" in effetti però utilizzavano gli idrovolanti che ammaravano in prossimità di navi appoggio presenti in mare aperto. Il servizio fu interrotto a ridosso dell'entrata in guerra con la Germania. Infatti il 10 maggio 1940 la Germania iniziò l'invasione di Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e la Francia; dopo una campagna inarrestabile i tedeschi entrarono a Parigi il 14 giugno 1940 e Air France smise di funzionare quasi immediatamente dopo la caduta di Parigi. Il 2 Luglio 1940 infatti venne fatto l'ultimo ritorno aereo dei francesi dal Brasile all'Europa.

La società aerea tedesca Deutsche Lufthansa (DLH), nel 1928 aveva accelerato il viaggio della corrispondenza con successo nell'Atlantico del Nord piazzando sulle navi in viaggio verso l'America delle catapulte per il lancio in navigazione degli idrovolanti che erano fatti partire quando erano arrivati ad una distanza dalla terraferma raggiungibile con l'autonomia dell'aereo.

Questa operazione accelerava di circa un giorno la consegna della corrispondenza; precedentemente i tedeschi avevano creato un collegamento aereo che partendo dalla Germania raccoglieva la posta Aerea negli scali fino a Genova, per poi raggiungere la nave a Gibilterra in partenza verso il Nord America, dove la nave faceva scalo e a cui consegnavano la posta; così facendo acceleravano il viaggio della posta dalla Germania per gli USA di un paio di giorni. Anche l'Italia ha effettuato un servizio di questo tipo, ottenuto con una collaborazione tra la compagnia aerea "Navigazione Aerea S.A." e la compagnia di navigazione "Lloyd Sabauda". Gli idrovolanti della SANA effettuavano il collegamento aereo fra Genova e Gibilterra, in coincidenza con i transatlantici del Lloyd Sabauda, per portare o prelevare i

sacchi di posta, consentendo un risparmio di tempo di oltre un giorno, senza alcuna sopratassa.

Nel 1933 la stessa società aerea tedesca Deutsche Lufthansa, fece convertire il piroscafo Westfalen in una nave munita di aerei e catapulta per gli idrovolanti per la corrispondenza diretta in Sud America attraverso l'Atlantico del Sud. I primi voli oceanici furono fatti nel giugno dello stesso anno con la solita tecnica; successivi studi dimostrarono che la nave Westfalen avrebbe potuto fare da base e da spola in oceano navigando per un giorno e mezzo (36 ore) verso le coste di andata o di ritorno, dopo aver raccolto l'idrovolante proveniente da Est per lanciarlo verso il Brasile oppure catapultare l'idrovolante proveniente da Ovest verso l'Africa. La nave poi si sarebbe fermata in attesa del volo di ritorno dell'aereo che scendeva in mare ed era recuperato per la manutenzione e il rifornimento di carburante, quindi navigava nuovamente per circa 36 ore verso la costa fino ad una distanza opportuna per l'autonomia dell'aereo e lo catapultava per il volo d'arrivo. Queste nuove tecnologie avevano ridotto rapidamente il tempo di transito totale tra Germania e Brasile da oltre le 100 ore iniziali a meno di 60 ore e alla DLH per questo nel 1934 era stato concesso il diritto di trasportare la posta aerea sostituendo il dirigibile Graf Zeppelin che dal 1933 faceva servizio dalla Germania al Brasile.

La rotta DLH del Sud Atlantico era Stoccarda - Francoforte, - Marsiglia - Siviglia (poi Lisbona a causa della Guerra civile spagnola) - Las Palmas - Bathurst - Nave oceanica Westfalen e Natal in Brasile.

In Sud America, la posta aerea veniva trasportata su varie rotte locali interne dal **Consorzio Condor** formato da varie linee aeree fondate dai tedeschi.

Il servizio Lufthansa DLH Sud Atlantico è stato interrotto all'inizio della seconda guerra mondiale scoppiata il **1 settembre 1939**.

In Europa da anni l'attraversamento dell'Atlantico del Nord del servizio corrispondenza per il Centro Nord America avveniva regolarmente per nave, escluse le tratte aeree europee e americane terrestri fino al 20 maggio 1939 quando entrò in servizio una nuova linea aerea USA che utilizzava apparecchi idrovolanti della Pan American Airways a lunga autonomia (5.928 Km.). Erano entrati in servizio con l'appellativo di Clipper, (nome dei velieri che attraverso l'Atlantico collegavano il Nuovo e il Vecchio Mondo) infatti, era stato inaugurato il servizio transatlantico lungo la rotta New York - Bermuda - Horta (Azzorre) – Lisbona - Marsiglia, impiegando l'idrovolante quadrimotore Boeing 314, che con un solo balzo da New York arrivava alle Bermuda colonia britannica, dove faceva scalo e rifornimento. Naturalmente la posta proveniente o diretta negli USA attraverso il territorio inglese in guerra subiva la censura.

Nell'intervallo di tempo coincidente tra "la non belligeranza" e l'entrata in guerra dell'Italia contro la Francia e Inghilterra cioè fino al 10 giugno 1940 e fino alla dichiarazione di guerra agli USA nel dicembre 1941 vale a dire circa un anno e mezzo, anche la corrispondenza aerea italiana diretta negli Usa

utilizzò questo canale meno caro per corrispondere con il Nord-America. Nel 1940, gli Stati Uniti come alleati ottennero il permesso dagli inglesi di installare alle Bermuda una loro base navale per un periodo di 99 anni.

LA LATI

L'Ala Littoria era la compagnia di bandiera italiana nata sotto il fascismo con la riunione delle varie attività di trasporto aereo che si erano formate dopo la prima guerra mondiale; una volta organizzata al meglio la rete nazionale ed europea dell'Ala Littoria, forte di tanta esperienza, la compagnia nazionale iniziò a puntare la sua attenzione oltre Atlantico. Infatti tutte le compagnie aeronautiche dell'epoca miravano ad assicurarsi il ricco affare del trasporto della posta aerea per l'America del Sud .

Il 20 marzo 1938 si ebbe il primo esperimento italiano per un eventuale collegamento regolare tra l'Italia e l'America Latina dell'Ala Littoria. Il volo, che aveva come scopo lo studio tecnico dell'itinerario e del materiale occorrente alla nuova linea, era stato compiuto con la massima regolarità per tutti i 24.000 Km del percorso, ad una velocità media di 300 Km/h. Per l'esercizio di questa linea venne in seguito costituita una nuova società, la LATI, che entrò in esercizio nel 1939 quando in Europa era già scoppiata la guerra da circa tre mesi. Era una filiazione dell'Ala Littoria, avendone utilizzato la sua organizzazione. La nostra nuova linea aerea di bandiera, progettava un metodo che più delle altre compagnie straniere si avvicinasse alla prospettiva di un servizio regolare utilizzando solo aerei, il primo volo venne effettuato dall'Ala Littoria, il 24 marzo 1938, con un idrovolante Cant Z 506, immatricolato I-ALAL.

Nella preparazione del progetto si sviluppò il dibattito anche da un punto di vista aereo, puntare su idrovolanti oppure su aerei terrestri? Il centro studi optò per l'aereo terrestre perché la sezione più stretta della carlinga avrebbe consentito una maggiore velocità e autonomia rispetto alla sezione tonda, panciuta di maggior volume dell'idrovolante necessaria per galleggiare alla discesa in mare. Infatti l'obiettivo era di trasportare anche i passeggeri e merci oltre la corrispondenza.

Nel 1938 nella fase di esplorazione si chiese ai francesi e ai tedeschi la possibilità di fare scalo nei loro aeroporti posizionati lungo la costa africana ma venne negato da entrambi per timore di una nuova concorrente nello sviluppo dell'aviazione transatlantica. Agli italiani venne negata anche la possibilità di sorvolare il territorio delle loro colonie nordafricane, quindi fu giocoforza percorrere l'ultimo tratto terrestre sorvolando il territorio spagnolo e portoghese. Inoltre, per avere una base dove fare scalo venne costruito un aeroporto di classe internazionale con il permesso dell'allora dittatore portoghese António de Oliveira Salazar all'isola del Sale alle Azzorre, completo di albergo per personale e passeggeri, un deposito di carburante e le attrezzature inerenti ai voli. Si dovettero inoltre creare sulle coste atlantiche delle basi terrestri e posizionare lungo il percorso navi appoggio (anche

sommergibili) con stazioni meteorologiche e radio che seguivano gli aerei. Per il servizio vennero utilizzati i trimotori "terrestri" Savoia-Marchetti Sm.83. La linea, inizialmente esclusivamente postale, prevedeva una corsa settimanale nei due sensi fra Roma - Siviglia - Lisbona - Villa Cisneros - Isola del Sale - Pernanbuco - Rio de Janeiro. (praticamente altri aerei della L.A.T.I. facevano il percorso inverso). Naturalmente la linea aerea era divisa in tre tronchi, il primo cosiddetto "europeo" era servito da tre apparecchi fra Roma e l'Isola del Sale, il tratto "atlantico" fra l'Isola del Sale e Pernanbuco con quattro aerei ed infine il tratto "Sudamericano" tra Pernanbuco e Rio de Janeiro con tre aerei.

L'inaugurazione regolare del servizio LATI avvenne il 21 Dicembre 1939 nella direzione Roma Brasile e il 22 Dicembre nel senso inverso Rio de Janeiro Roma che fu funestata dalla perdita dell'aereo I-ARPA (Savoia Marchetti Sm-83) comandato dal colonnello Massai avvenuta nei pressi di Marrakesh nella zona di Mogador, in Marocco nel tratto Isola del Sale costa africana. Si vociferava che il sinistro fosse stato causato da sovraccarico di minerali strategici di contrabbando per l'alleato tedesco.

Il servizio aereo si svolgeva con i seguenti tempi: la posta da tutta Italia e dall'estero confluiva (in treno e aereo) a Roma il mercoledì per la formazione dei dispacci, il giovedì mattina alle prime luci un automezzo li portava a Guidonia, dove venivano caricati sull'aereo che atterrava a Siviglia per ricevere la posta di provenienza iberica; dopo lo scalo ripartiva il venerdì per il tratto Siviglia - Lisbona - Villa Cisneros - Isola del Sale.

Nella giornata di sabato sull'Isola del Sale il carico postale era preso in consegna dagli aerei del tratto atlantico che lo portavano a Pernanbuco e Recife. Da Recife nel giorno di domenica un apparecchio del settore americano la trasportava a Rio de Janeiro: in tutto **5 giorni**. Nel senso inverso la posta partiva lo stesso venerdì e giungeva a Guidonia nel pomeriggio di lunedì, veniva immediatamente portata a Roma e smistata per tutto il continente europeo.

Dall'1 Settembre '39 la Germania entrò in guerra e il servizio aereo postale tedesco Deutsche Lufthansa per il Sud-America da quella data venne interrotto e più o meno alla stessa data anche quello francese, Il trasporto aereo restò fermo per circa tre mesi fino all'inizio del servizio LATI il 22 Dicembre '39. Nel frattempo era stato costituito il consorzio Italo-tedesco Condor-L.A.T.I. per il sud America.

Il trasporto Europa Brasile era effettuato con apparecchi italiani della LATI sullo stesso percorso preparato dall'Italia ed inaugurato ufficialmente come accennato, dopo circa tre mesi dall'entrata in guerra della Germania con Francia e Inghilterra.

Quindi dal 24 Dicembre 1939, il trasporto del "corriere aereo" tedesco e quello di tutta Europa per il Sud America era passato alla LATI, l'unico esistente e ci permise di gestire la linea con notevoli incassi, ed inoltre di

evitare con il consorzio Condor –LATI complicazioni di censura ai nostri alleati tedeschi sull'Atlantico e sulle colonie francesi in terre africane.

All'arrivo a Rio de Janeiro era distribuito poi dal consorzio Condor -LATI che era stato creato per trasportare la corrispondenza tedesca nel Brasile, paese neutrale, e da lì dirigerla in tutta l'America centro meridionale. I voli LATI o Condor- LATI erano guardati con sospetto dagli U.S.A. e dagli anglo-francesi perché le rotte aeree dell'oceano coincidevano con le rotte mercantili e delle navi militari inglesi e francesi, quindi potenzialmente soggetti a segnalazione da parte degli italiani agli alleati germanici. Anche le corrispondenze erano spesso inviate dalla Germania a delegazioni tedesche in Italia che applicavano affrancature italiane per mascherare lo stratagemma della collaborazione italo - germanica e non essere soggetti ad una eventuale censura britannica.

Le attività commerciali e industriali fondate da tedeschi e italiani in Sudamerica erano sorvegliate dagli USA, anche la LATI era una spina nel fianco, erano stati stesi rapporti dettagliati dagli americani anche sui passeggeri di nazionalità tedesca e italiana: civili, diplomatici o militari che fossero; anche il carico in uscita, soprattutto se era costituito da mica, cristalli di quarzo o diamanti industriali, veniva segnalato essendo materiale strategico di uso militare, abbondante in Brasile e scarso in Europa. Il governo degli Stati Uniti cercò anche di far pressioni sul governo brasiliano per togliere la rotta gestita dalla LATI. Cercò anche di boicottare la fornitura di carburante all'azienda. Gli Stati Uniti avevano informato la Standard Oil del Brasile che il governo non avrebbero più permesso l'importazione di benzina per la società italiana e che avrebbero cercato di assicurarsi che il carburante non venisse da altre fonti. Tuttavia, LATI disponeva di riserve per alcuni mesi e per farli esaurire, vietarono allo Standard Oil del Brasile di effettuare consegne.

Dal giugno 1941 gli invii italiani LATI si ridussero da settimanali a mensili (con trasporto a rischio del mittente) forse a causa delle restrizioni, perché gli americani alla fine riuscirono nel loro intento e imposero al Brasile di negare il carburante e l'assistenza a terra agli aerei della LATI; poi con la dichiarazione di guerra dell'Italia agli USA nel dicembre del 1941 i voli cessarono completamente.