

EL CORREO AEREO



1. Los sellos emitidos por Mónaco en 1964, con motivo del cincuentenario del raid aéreo del Principado, ilustran mejor que cualquier otra serie la temática sobre la aviación. En los dieciséis valores se relata la historia de las primacías y de las conquistas de la aviación en el mundo.

Es importante aclarar de entrada que la aerofilatelia no es una especialización de la filatelia general, sino una forma de coleccionismo que se desarrolla paralelamente a la filatelia y que, como ella, tiene sus coleccionistas clásicos y modernos, generales y especializados, temáticos y marcófilos, apasionados de entero postales y de viñetas, de Europa y de Ultramar.

Lo que caracteriza al aerofilatelista son sus conocimientos históricos o técnicos sobre el vuelo y sobre la aeronáutica, desde la mitología hasta nuestro tiempo de los vuelos a reacción y de los viajes al cosmos, y desde las características de los globos hasta las de los aviones supersónicos y de los cohetes. Los coleccionistas de aerofilatelia proceden en su mayor parte de los filatelistas, pero muchos son, o han sido, aviadores que unen a su afición la de la filatelia.

¿Qué colecciona el aerofilatelista? Normalmente comienza por una colección de sellos o de documentos postales que hacen referencia a la aeronáutica, llegando también, invirtiendo medios y fines, a reunir documentos, incluso objetos, de aviación que tienen que ver con la historia postal del sello. Los tipos de colección son innumerables, porque no tiene límite la fantasía del coleccionista y son infinitos los modos de asociar la filatelia con la aeronáutica y viceversa.

El aspirante aerofilatelista necesita ejemplos y sugerencias. Haremos una lista de temas y de colecciones existentes, dejando al ingenio y al estudio de los apasionados el placer de plantear y desarrollar nuevos argumentos, o de volver a recorrer los viejos caminos con nuevo espíritu, realizando nuevos descubrimientos.

Sellos de correo aéreo. La más antigua colección aerofilatélica no ha perdido su fascinación. Es ya una colección clásica. Las administraciones postales más avanzadas apenas si emiten sellos destinados únicamente a probar el pago de la sobretasa aérea. La misma sobretasa fue abolida en muchos casos, o puede ser absuelta con el uso de sellos de correo ordinario. Sin embargo, en muchos países todavía se emiten tales sellos, con frecuencia conmemorativos y como complemento de valores de correo ordinario, o que recuerdan acontecimientos relacionados con la aviación del presente y del pasado.

Viñetas de aviación. La más antiguas, que son también las más raras, son las precursoras de los sellos de correo aéreo. Su adquisición y utilización eran necesarias para el transporte de la correspondencia con los primeros vuelos aeropostales experimentales, o la emisión estaba destinada a celebrar los vuelos de los pioneros. Con el progreso de la aviación las viñetas adquirieron la función de propaganda de manifestaciones aéreas o, como sucede con frecuencia hoy, de muestras de aviación o de exposiciones de correo aéreo.

Colecciones temáticas sobre el vuelo. Son las colecciones que desarrollan un tema histórico o técnico de aeronáutica, entendida en su acepción más amplia, con sellos y sobres y matasellos relativos. Estos sellos, independientemente del hecho de ser de correo ordinario o aéreo, son los dedicados a un tipo de medio aéreo o a primeros vuelos y vuelos especiales, a compañías aéreas, a pioneros y ases de la aviación contemporáneos de la emisión o celebrados en un aniversario. Este tipo de colección es aerofilatélica por la materia trazada, pero entra en el coleccionismo temático por el modo de desarrollarse.

Primeros vuelos. Es la más importante y la más amplia de las colecciones aerofilatélicas. Comprende la correspondencia formada por sobres, tarjetas, entero postales, etcétera, transportada por un medio aéreo de una localidad a otra del mismo país o de países y continentes distintos con motivo de la primera comunicación aeroregular con transporte de correos. Esta colección, más que cualquier otra, ofrece la única y segura documentación del progreso y la difusión de la aviación en el mundo, y las «piezas» más significativas señalan las etapas más importantes de la historia aeronáutica.

Vuelos especiales. Los despachos postales transportados con los vuelos especiales constituyen, con la correspondencia llegada hasta nosotros, una válida documentación de los vuelos experimentales de los pioneros, de los raid que han hecho época y modificado profundamente costumbres y mentalidades, de los vuelos de prueba que abrieron el camino a líneas regulares y, por último, en tiempos más recientes, de los vuelos conmemorativos de manifestaciones

o celebrativos de personas o de grandes hechos históricos.

Matasellos de aviación. Con frecuencia son parte integrante de los documentos viajados por vía aérea, pero permiten también formar colecciones dedicadas exclusivamente a ellos. Los más antiguos, aplicados sobre tarjetas o en sobres no volados, son el testimonio de las primeras tentativas de vuelo y de las primeras manifestaciones aéreas, cuando la incertidumbre y el peligro de las exhibiciones impedían realizar aún un transporte postal. El matasello de una oficina postal en un campo de aviación testimonia hoy la importancia de aquellas pruebas y la existencia y el interés del público de entonces. Hoy los matasellos postales, ocasionales o mecánicos, recuerdan frecuentemente, al igual que los sellos, vuelos y personajes, acontecimientos y localidades ligadas de alguna forma a la aeronáutica.

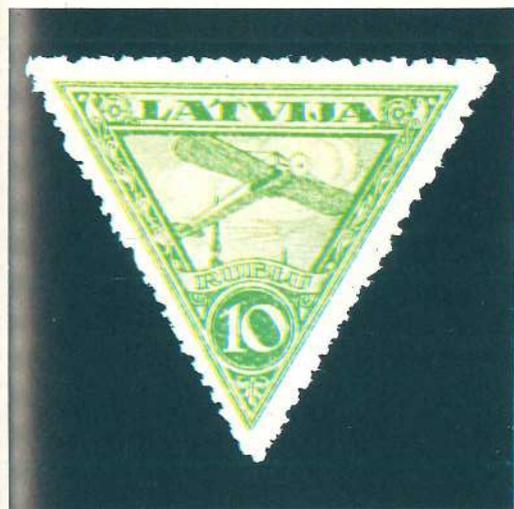
Etiquetas de correo aéreo. Al profano le puede parecer una colección de poca importancia. Pero una colección de etiquetas oficiales de correo aéreo de todo el mundo, solas o aplicadas a la correspondencia volada, constituyen también una información y un panorama no común de los servicios aeropostales. Se pueden dividir en dos categorías, las emitidas por las administraciones postales y las preparadas por las compañías aéreas. Estas últimas, en algunos países y en determinadas épocas, se emitían conjuntamente por correos y por las sociedades de aereonavegación.

Entero postales aéreos. Son emitidos por las administraciones postales, generalmente con la impresión de un sello, cuyo valor nominal comprende el total de la tarifa de entrega ordinaria y aérea. Hace algunos años las tarjetas postales aéreas estaban muy difundidas, pero hoy, en casi todo el mundo, se utiliza más el «aerograma», o sea el billete postal aéreo. Este es preferido por su tarifa reducida, respecto al que se aplica a las cartas normales.

Periódicos transportados por vía aérea. La colección abarca desde las «cartas-periódicos» transportadas por los globos aerostáticos durante el asedio de París de 1870-71, hasta las ediciones de los periódicos diarios de ese siglo, a veces sobre papel especial o con timbres e inscripciones particulares, enviados a su destino por medio de las líneas aéreas para reducir el

1. Una rareza francesa de correo aéreo: se trata del 50 francos de 1933 en un bloque de cuatro.

2. Un efecto triangular de Letonia. Es el 10 rublos verde de 1921, o sea, el primer sello de correo aéreo del Estado báltico, anexionado en 1945 a la Unión Soviética.



2 tiempo de distribución entre la impresión y la venta.

Octavillas. Una particular forma de «correo aéreo» es la que constituyen los mensajes impresos en millares de copias y lanzados sobre países o ciudades por aviones civiles o militares. En particular, las hojitas lanzadas por los aparatos militares sobre los frentes opuestos y territorios enemigos durante la guerra, son una de las más importantes formas de propaganda, organizada por los comandos adiestrados en la «guerra psicológica». Su colección es el testimonio más vivo de las distintas fases de cada conflicto.

Los distintos sectores que hemos descrito se subdividen normalmente por Estados o por rutas aéreas (nacionales,

internacionales, intercontinentales y transoceánicas), o por épocas cronológicas.

Se puede hacer una clasificación distinta teniendo en cuenta las diferentes compañías aéreas o del tipo del medio aéreo empleado. Tendremos así colecciones dedicadas a las palomas mensajeras, a los aerostatos y globos, a los aviones tradicionales, a los catapultados, a los de reacción y supersónicos, a los planeadores, a los helicópteros, a los misiles y cohetes y a los vehículos espaciales.

Hasta el principiante se da cuenta inmediatamente del distinto valor documental de un sello de correo aéreo y de un sobre *par avion* con los matasellos de partida y de llegada y con un timbre que acredite su viaje con un vuelo inaugural. La fascinación de un sobre «volado» es indiscutible; atrae al coleccionista que jamás realizó un vuelo sobre su ciudad, porque puede identificar el viaje de «su carta» con un posible, deseado y hasta próximo vuelo personal. Atrae también a quien tiene familiaridad con los aeropuertos porque el sobre que está ante sus ojos le hace revivir emociones y sentimientos probados, o le hace considerar y confrontar tiempos y condiciones de vuelos en ciertas circunstancias.

El documento postal «volado», llamado también aerograma, es sin duda el elemento más importante de una colección aerofilatélica. Y sobre todo, las cartas transportadas con los primeros vuelos y con los vuelos especiales forman las más numerosas e interesantes colecciones. Al exami-

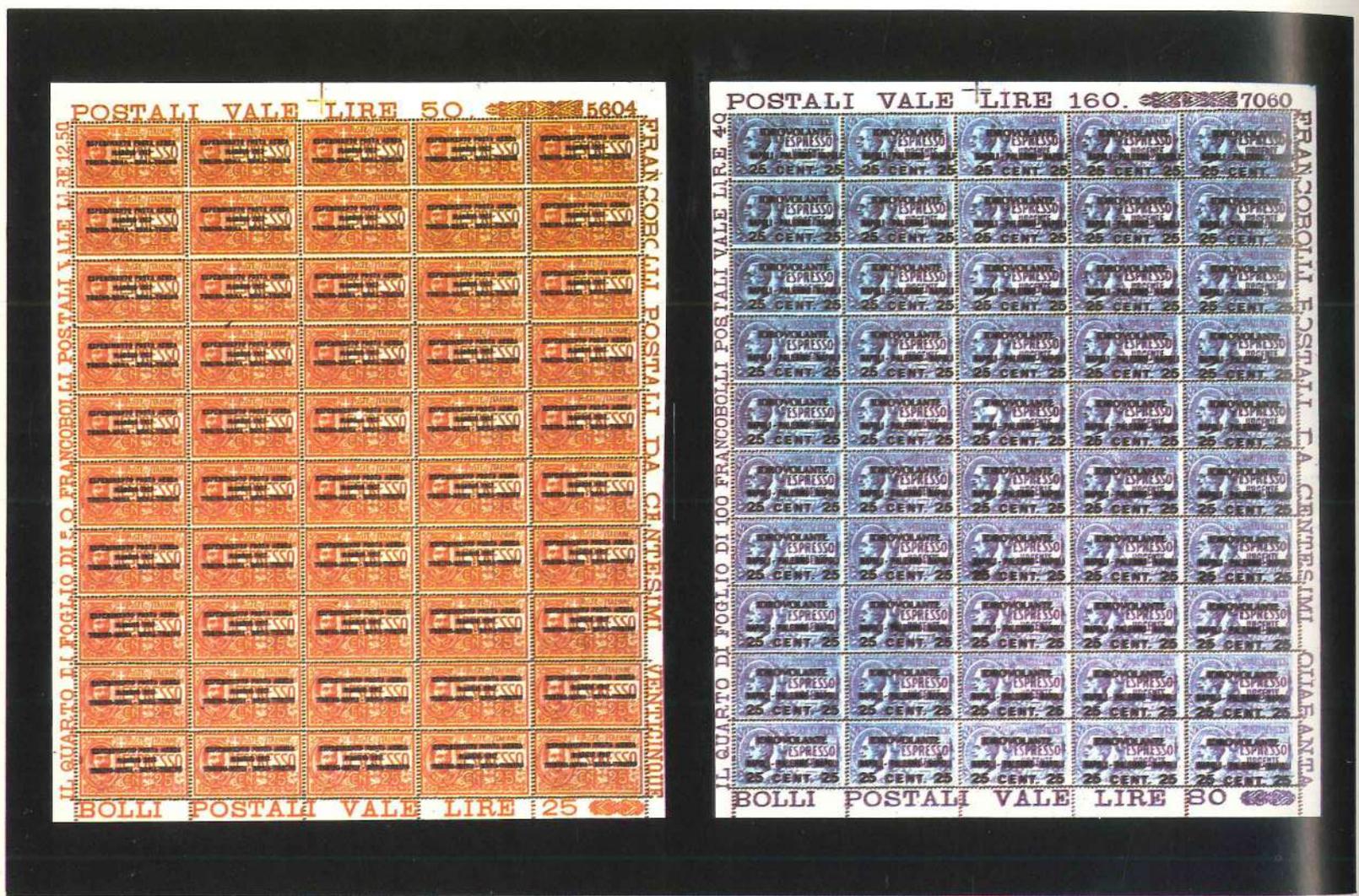
nar los elementos de un aerograma se advierte cómo el sello es sólo un componente, aunque importante, de la pieza considerada. Un aerograma modelo está constituido por un sobre, de fabricación privada o preparada para la ocasión por una compañía aérea o por entidades promotoras del vuelo, franqueado con sellos de correo aéreo y ordinario, cuyo importe total es igual a la tarifa postal requerida por el recorrido indicado por el remitente. El matasellos postal, ordinario o especial, de partida, lleva la fecha del mismo día o del día anterior al vuelo. La fecha del matasellos de llegada, generalmente colocada sobre el dorso del sobre, coincide con la del aterrizaje del avión o con la de la entrega del despacho a las autoridades postales. Además, el aerograma-tipo lleva un *cachet*, o sea, la impresión de un timbre, generalmente de caucho, a veces ilustrado, que describe el tipo de comunicación: primer vuelo entre dos ciudades, primer vuelo de un determinado tipo de avión de una determinada compañía, vuelo especial para cierta manifestación o acontecimiento, etc.

En la práctica, naturalmente, todo aerograma puede presentar variantes respecto al modelo descrito. Puede carecer de sellos, como ciertos despachos privados, a veces con la firma del piloto, o como los entero-postales aéreos o el correo en franquicia militar y los periódicos, e incluso llevar sellos con exceso respecto a la tarifa requerida, frecuentemente para conservar en sobre series completas conmemorativas. El aerograma puede llevar matasellos con fechas que no coinciden, exactamente con las del vuelo (esto puede suceder por distintas razones, como por aplazamientos de salida por mal tiempo o extravíos postales), o puede carecer de los matasellos de llegada que, en algunos países, no se aplican generalmente a las cartas simples y a los impresos. Sobre el aerograma puede no estar presente ningún *cachet*, por haber sido substituido por inscripciones estampadas en el sobre o porque no estaba previsto o no fue preparado a tiempo. En estos casos, sólo el atento examen de las fechas de los matasellos ordinarios de partida y de llegada permiten individualizar el vuelo realizado y acertar con la autenticidad de la pieza.

Generalmente el despacho transportado en un vuelo inaugural o especial se compone sólo de sobres oficiales, pero a veces

1. Las hojas completas de los dos primeros sellos italianos de correo aéreo, aparecidos en 1917. El emitido para el experimento de correo aéreo Turin-Roma-Roma-Turin tuvo una tirada

de doscientos mil ejemplares, mientras que el emitido sobre el experimento postal con hidroavión Nápoles-Palermo-Nápoles sólo tuvo una tirada de cien mil piezas.



también de correspondencia expedida por particulares. Esta última no es menos importante, a fines de documentación y de su inserción en la colección, que la oficial transportada con la misma comunicación. En efecto, justamente la presencia de cartas privadas en un despacho constituye la prueba de que el correo no ha sido preparado únicamente con objetivos propagandísticos o especulativos, sino que el transporte se concedía a cualquiera que expidiese correo por vía aérea para aquél destino en aquél día determinado.

Un tipo particular de documento postal, con seguridad no predispuesto ni preparado de antemano, es el *crash cover*, o sea, la correspondencia procedente de un despacho postal recuperado después de un

incidente que ha provocado la interrupción del vuelo, la caída del aparato y a veces la pérdida de vidas humanas. En los sobres accidentados son visibles generalmente las quemaduras del incendio, o las huellas de una permanencia en el agua, o sobre la nieve donde el avión ha caído. Estos documentos hacen revivir tragedias aeronáuticas famosas o ya olvidadas y su conjunto sirve de testimonio del sacrificio que siempre ha requerido todo progreso humano, y especialmente la conquista del aire.

Las colecciones de aerogramas, bien sean de un determinado país o de una compañía aérea, de la época de los pioneros o de los reactores, de las travesías atlánticas o de los vuelos sobre los Alpes, relatan mejor que todo libro o imagen los grandes y

desconocidos episodios del transporte aéreo y de su difusión por el mundo.

Ya desde los primeros experimentos de vuelo, el aeroplano fue considerado particularmente adaptado al transporte postal. La débil estructura de los primeros aviones, que no permitía la carga de mercancías pesadas o de muchos pasajeros, se concilia perfectamente con el servicio postal, consiguiendo además el importante resultado de reducir el tiempo de entrega de los despachos. También en Italia el correo miró con interés a la naciente aviación. Es una prueba el premio que el ministro de correos de aquél tiempo, Ciuffelli, concede al circuito aéreo internacional de Milán, que se celebró del 25 de septiembre al 2 de octubre de 1910 en el

2. Etiquetas oficiales aplicadas por correos o por las compañías aéreas sobre la correspondencia a enviar por vía aérea.

campo de Taliedo. El premio, consistente en una artística copa de plata, recayó en el piloto italiano Umberto Cagno, vencedor de la competición de velocidad con pasajeros.

El año siguiente, 1911, tuvo lugar el primer vuelo postal en Italia. El diario boloñés *Il Resto del Carlino*, en colaboración con el *Petit Journal*, de París, organizó sobre el recorrido Bolonia-Venecia-Rimini-Bolonia un circuito aéreo. Se inscribieron en él cuatro pilotos franceses y sólo un italiano, Achille Dal Mistro, al que siguieron fuera de concurso cinco aviadores militares veteranos de las maniobras del ejército italiano en Monferrato. Dal Mistro, que contaba veintinueve años, salió de Bolonia el 19 de septiembre a las 15,24 horas con su monoplano *Deperdussin*, después de haber recibido del caballero Bottarina, director provincial de correos, una saca de correspondencia entregada en el campo. Se dirige a Venecia, donde en la playa del Lido, a las 17,40, realizó un afortunado aterrizaje. Se había cumplido el primer transporte aerpostal italiano. El piloto entregó personalmente el despacho al doctor Ostedich, inspector postal de Venecia. No se conoce la cantidad de la correspondencia transportada. Según parece, una decena de tarjetas y una veintena de cartas, casi todas dispersadas. Hoy se conocen sólo siete cartas transportadas, que llevan el matasello «Campo d'Aviazione-Bologna/10 Set. 11». Este primer vuelo postal italiano tuvo lugar después del primero «mundial», de Allahabad, en la India, el 19 de febrero del mismo año, y poco después del inglés, del 9 de septiembre, entre Londres y Windsor.

El primer raid italiano Milán-Turín-Milán, del 29 al 31 de octubre de 1911, da ocasión al primer transporte de correo aéreo autorizado en el país por el Ministerio de Correos. El despacho de Dal Mistro había sido concedido por el correo de Bolonia, mientras que para este raid fue el propio ministro Calissano quien comunicó a los organizadores: «Pláceme participar haber dispuesto que las oficinas de Turín y Milán recojan en buzones especiales, que se colocarán en los puntos que se acuerden, tarjetas ilustradas que, después de haber sido previstas de timbre especial que recuerde fecha y medio de transporte, se confiarán a los aeroplanos.» El Bleriot de Alberto Verona transportó así el 29



de octubre, desde Taliedo a Miranfiori, dos sacas postales conteniendo cerca de cuatro mil tarjetas, que recibieron el matasello «Milano-Posta Aérea/29-10-911», y en Turín el cachet especial «Posta Aérea/Raid Aviatorio/Milano-Torino-Milano/29-31 ottobre 1911». El matasello usado en Turín todavía se conserva en el Museo Postal de Roma. El 31 de octubre, el mismo piloto llevó de Turín a Milán el correo de vuelta, que recibió en Turín el mismo matasello especial.

Estalla la guerra de Libia, los aviadores dedican su energía a descubrir las ventajas y a resolver los problemas de la utilización del medio aéreo en una campaña militar. Al final de la empresa fue un capitán de artillería y piloto, Iginio Gilbert de Wilkels,

italiano, quien estudió y recopiló una relación para la creación de un servicio aéreo que «...suministraría el modo de simplificar de forma relevante las comunicaciones, entre otras, con el transporte de la correspondencia», y que «con una duración de vuelo bastante larga... permitiría alcanzar localidades que hasta hace poco estaban separadas por muchas semanas de recorrido». Las autoridades militares hicieron modificar aparatos *Farman* en Turin, adaptándolos para un servicio regular aerpostal y adiestrando a los pilotos para tal misión. Pero la primera guerra mundial trunció estos preparativos.

En plena guerra, en mayo de 1917, la aviación militar prosiguió sus experimentos de transporte postal. Los vuelos Turín-

Roma-Turín, que el piloto Mario de Bernardi realizó el día 22 (ida) y el día 27 (vuelta) con un biplano *Pomilio* de nueva concepción, llegarían a tener una mayor resonancia, porque para ellos el correo italiano emitió un correspondiente sello. Sobrestampando el urgente de 25 céntimos de 1903 con la inscripción «Esperimento Posta Aérea/Maggio 1917/Torino-Roma. Roma-Torino», Italia conquista la primacía de emisión en el mundo de un sello dedicado únicamente a un servicio aerpostal. Son varios los tipos de tarjetas y documentos de este experimento. Están marcados con los matasellos especiales «Posta Aérea/Da Torino a Toma/Maggio 1917» y «Posta Aérea/Roma-Torino (date del 20,23 3 27 maggio)». A partir del 7 de junio otros aviones militares italianos transportaron durante algún tiempo correos postales entre Brindisi y Valona, en Albania.

Es también Italia la que emite el segundo selló en el mundo de correo aéreo. El «espresso-urgente» de 40 centimos, no emitido, fue sobrestampado para el vuelo postal con hidroavión desde Nápoles a Palermo y regreso, del 28 y 29 de junio de 1917. Matasellos: «Posta Aérea/Napoli-Sicilia/28.6.17/5» y «Posta Aérea Palermo-Continente/28.6.17». A partir del 27 de junio y durante todo el verano, hidroaviones militares cumplieron un servicio regular de correo aéreo, realizando veinticinco vuelos entre Civitavecchia y Terranova Pausania, hoy Olbia, y transportando en total más de dos mil kilos de correspondencia. Las cartas que salían de Cerdeña recibían el matasello especial «Posta Aérea/Terranova. Civitavecchia». Los resultados, también desde el punto de vista económico, fueron satisfactorios. Pero la ofensiva de Caporetto reclama hombres y medios.

A finales de 1918 la aeronáutica de la Marina Real organizó un servicio de correo aéreo en el Alto Adriático, entre las ciudades de Venecia, Trieste, Pola, Fiume, Zara y Sebenico, que duró hasta el otoño del año siguiente y en el que se utilizaron algunos timbres rectangulares. Los experimentos y los servicios temporales, siempre efectuados por aviones y pilotos militares, prosiguieron durante 1919. Uno realizado en los meses de mayo y junio entre Livorno y Capraia, y otro que duró de

marzo a diciembre entre Padova y Viena, para asegurar la comunicación con la Misión Militar Italiana de Armisticio, que tenía su sede justamente en la capital de Austria. Los despachos de este último servicio son particularmente raros y llevan una viñeta preparada por el Mando Supremo del R. Ejército Italiano, viñeta que puede considerarse como un sello semioficial de correo aéreo, porque debía aplicarse sobre toda la correspondencia transportada.

En 1920, la huelga ferroviaria bloqueó los transportes postales. Se recurrió a aeroplanos, hidroaviones y dirigibles para cumplir un servicio de emergencia. Se realizaron unos cincuenta vuelos y los aerogramas llevan los matasellos de Turín, Milán, Venecia y Roma. Algún otro transporte aislado de correo aéreo se realizó en 1921, llevado a cabo por un dirigible entre Milán y Venecia y viceversa. En 1922, por medio de hidroaviones, se llevaron a cabo otros transportes durante el desarrollo del «Gran Premio de los Lagos», hasta que en 1923 nació la primera compañía aérea italiana, la «Aero Espresso Italiana». Poco después se creó la S.I.S.A. (Sociedad Italiana de Servicios Aéreos) y en 1925 se fundaron la S.A.N.A. (Sociedad Anónima de Navegación Aérea) y la Transadriática. Se colocaron de esta forma las premisas para un servicio aerpostal regular, que por su naturaleza la aviación militar no podía realizar. En 1924 el Ministerio de Correos estipuló un acuerdo con la Aero Espresso, pero tuvo que esperar hasta el 1 de abril de 1926 para ver realizados los primeros vuelos de la aviación civil italiana.

Antonio Locatelli, en 1919, sobrevoló dos veces los Andes, uniendo por primera vez el Atlántico y el Pacífico a través de América del Sur. Arturo Ferrarin voló desde Roma hasta Tokio en 1920, suscitando el interés de la opinión pública mundial. Francesco De Pinedo realizó en 1925 el raid Sesto Calende-Melbourne-Tokio-Roma, el más largo viaje aéreo hasta entonces jamás realizado. Y en todas estas grandes empresas se transportó correo, particular u oficial.

El éxito de estos raid tuvo una influencia determinante, psicológica y completa, sobre la decisión de poner en práctica los proyectos para los primeros servicios aéreos regulares italianos. Los aviones de

aquella época podían transportar sólo cincuenta pasajeros, pero entre las mercancías a cargar las más apreciadas, incluso desde el punto de vista económico, eran las sacas postales. La SISA inauguró la primera comunicación postal, el primero de abril de 1926, Turín-Pavia-Venecia-Trieste, con hidroaviones *CANT 10*. Cerca de dos mil quinientos aerogramas, comprendidos los destinados a escalas intermedias, viajaron en los dos sentidos a lo largo de la ruta que sigue el curso del Po, llevando los sellos de la primera serie italiana de correo aéreo emitida el mismo día.

Hidroaviones *Dornier WAL* de la SANA realizaron pocos días después, el 7 de abril, partiendo de la escala de Ostia, los primeros vuelos Roma-Génova y Roma-Nápoles-Palermo, ambos con transporte de correo. El primer servicio aéreo internacional, también con hidroaviones, se verificó el 1.º de agosto por la Aero Espresso Italiana, entre Brindisi y Atenas, siendo prolongado, el 9 de agosto, hasta Constantinopla.

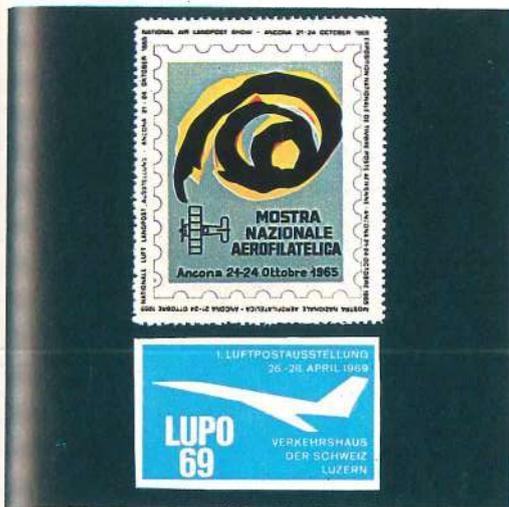
Un matasello especial, con la inscripción «Brindisi/Inaugure Linea Aérea Levante-1.8.26», marca la correspondencia transportada.

Un correo de cerca de 300 piezas viaja el 18 de agosto gracias al primer servicio internacional llevado a cabo con aviones en la línea Venecia-Klagenfurt-Graz-Viena, de la Trasadriática. En 1927, el 11 de febrero, la misma compañía extiende la línea al vuelo Roma-Venecia. Ningún otro primer vuelo tiene lugar en 1927, que es un año de estudio y de balance de experiencias realizadas con los servicios organizados sobre la primera red aérea nacional. Entre tanto, la atención de los aficionados se dirige a las distintas fases de la travesía aérea trasatlántica, del comandante De Pinedo. Partiendo de Elmas, en Cerdeña, el 13 de febrero, y con diversas escalas en África, en Brasil y en Uruguay, llegó a Buenos Aires. Desde aquí cruzó la América del Sur y la Central, llegando a los Estados Unidos, de donde prosiguió hacia Italia, concluyendo el raid en Ostia el 16 de junio. Diversos aerogramas recuerdan el vuelo, entre ellos los expedidos desde Trepassey y franqueados con el raro sello de Terranova con la sobrestampación «Air Mail/De Pinedo/1927».

Dos nuevas compañías aéreas surgieron

1. Viñetas de aviación aparecidas en Italia en 1965 para la Muestra Nacional Aerofilatélica de Ancona y en 1969 en Suiza para la Exposición de Correo Aéreo de Lucerna.

2-3. El manifiesto tricolor lanzado sobre Viena el 9 de agosto de 1918, durante el vuelo realizado por los aviones de la 87 escuadrilla de Gabriel D'Annunzio, y una octavilla de propaganda austriaca arrojada en la retaguardia del frente italiano.



para satisfacer las exigencias del transporte en Italia. La S.A.M. (Sociedad Aérea Mediterránea) efectuó los primeros vuelos postales Roma-Terranova-Pausania-Cagliari y Brindisi-Valona el 21 de abril de 1928. La Società Avio Linee Italiane (A.L.I.) hizo la primera comunicación postal Milán-Trento-Mónaco del 11 al 13 de junio, y la de Milán-Roma el 29 de octubre. La SANA extendió sus redes, realizando los primeros vuelos aeropostales Roma-Barcelona y Roma-Trípoli, con escalas intermedias, el 15 de noviembre. A partir del 12 de abril de 1929 la misma SANA, en *pool* con el *Imperial Airways*, transportó correo desde Génova por Roma, Nápoles, Atenas, Tobruk y Alejandría de Egipto, en la primera línea aérea de la India. La SAM, desde el 10 de diciembre, realizó vuelos desde Roma a Túnez.

En 1930 el Aero Espresso aumentó sus escalas y acrecentó sus líneas del Levante. En febrero Mitilene y Rodis pueden comunicarse con Brindisi y Atenas y en marzo la línea se prolongó hasta Sira, llegando en octubre a Patrasso. A partir del 15 de abril la SISA une su línea paduana con Génova. A finales del año 1930 las líneas aéreas italianas transportan pasajeros y correo, en un área que abarca Italia y los países del Mediterráneo. Su actividad es notable y las cifras lo confirman. En 1930, sólo en territorio italiano, fueron transportados treinta y un mil viajeros y 56 toneladas de correo y periódicos.

En los años siguientes, la aviación civil italiana, después de haber superado los



efectos de la crisis económica mundial, sigue por un lado una política de ampliación de las redes nacionales e internacionales y por otro de concentración de las numerosas sociedades existentes. El prestigio de estas, y por lo tanto el favor conseguido por parte de la clientela italiana y de otros países, está indiscutiblemente sostenido por el éxito de las travesías atlánticas de las escuadrillas del general Italo Balbo. Las colecciones aerofilatélicas italianas reúnen entre las más interesantes piezas, justamente los sellos, aerogramas, matasellos, tarjetas y viñetas de la travesía Italia-Brasil, de diciembre de 1930-enero 1931, y de la travesía nortatlántica de julio-agosto de 1933.

Casi todos los primeros vuelos de las nuevas líneas fueron recordados por aerogramas. Estos fueron los más importantes. 1931: Roma-Berlín, Venecia-Mónaco, Roma-Trípoli-Bengasi, Roma-Tirana (para este vuelo, Albania emitió la serie de correo aéreo con sobrestampación). Roma-Rodi. 1932: Roma-Salónica-Atenas, Milán-Zurich, Brindisi-Trieste.

La compañía SAM absorbe primero a la Transadriática, y después a la SANA y a la SISA, cambiando su nombre por Ala Littoria. También las redes albanesa y africana, servidas por la aviación italiana, concluyen en esta última compañía.

En 1933 el correo griego emitió una nueva serie de sellos de correo aéreo (en sustitución de la serie llamada de los «patacconi», de 1927) para el franqueo de los despachos aéreos transportados por la



Aero Espresso Italiana. En los sellos aparecen las rutas recorridas por los aviones italianos y la inscripción en griego, «comunicación postal aérea ITALIA-GRECIA-TURQUIA».

En 1934 Italia emitió sellos de correo aéreo para dos vuelos especiales. En el primer vuelo Francis Lombardi y Franco Mazzotti unen en cuarenta horas Italia con Brasil. Y con el segundo, también Lombardi une Roma con Magadiscio con motivo de la visita del rey Victorio Manuel III a Somalia. Las líneas Roma-París, Roma-Asmara y Roma-Mogadiscio se inauguraron por la Ala Littoria en 1935 y sobres con matasellos y timbres especiales recuerdan en primer vuelo. En 1936 y en 1937 se inauguraron otros recorridos, de

tal modo que las redes de la Ala Littoria y de la ALI llegaron a reunir cuarenta y dos líneas. Los primeros vuelos de 1937, recordados por timbres postales especiales, son: el Milán-Turín-París, el Roma-Haifa y el Trieste-Haifa vía Brindisi-Rodas, el Venecia-Trieste-Klagenfurt-Bratislava-Praga y el Roma-Belgrado-Bucarest. En abril de 1939 un matasello especial se aplicó al correo del primer vuelo Bagdad-Basorah.

Septiembre de 1939, segunda guerra mundial. Italia no entra inmediatamente en el conflicto. Su posición de no beligerancia le permite seguir desarrollando las redes de aviación civil. El 21 de diciembre de 1939 nace la más larga línea aérea italiana, Roma-Málaga-Villa Cisneros-Isla del Sale-

Natal-Pernambuco-Bahía-Río de Janeiro. La cubre el famoso trimotor SIAI S.M. 79, sustituido poco después por el S.M. 83, de la nueva compañía L.A.T.I. (Líneas Aéreas Transcontinentales Italianas), nacida con capital estatal en septiembre de 1938. Un matasello especial con la inscripción «1.º Volo Roma-Río de Janeiro/vía LATI/21 12 39 XVIII», se colocó en el despacho del vuelo inaugural, constituido por correspondencia procedente también de las colonias y del Vaticano. De este modo, y en pleno conflicto mundial, un avión civil italiano aseguraba la comunicación entre Europa y Sudamérica. En julio de 1941 la línea se prolongó hasta Buenos Aires, después las dificultades bélicas prevalecieron. En diciembre la ruta se limita a la Isla del Sale, en junio de 1942 llega sólo a Lisboa, para ser suspendida en septiembre de 1943. Sin embargo, doscientas once travesías atlánticas se habían llevado a feliz término.

El primer vuelo postal a reacción del mundo es italiano. El 30 de noviembre de 1941 un avión sin hélice, pilotando por el comandante Mario De Bernardi, llevando a bordo al ingeniero Pedace, vuela desde Milán a Roma en dos horas y cuarto transportando un correo postal. Se trata del avión proyectado por el ingeniero Campini y construido por la firma Caproni, impulsado por un compresor de 800 HP y accionado por un motor de explosión Isotta Fraschini.

El primer vuelo absoluto de un avión a reacción fue el de un Heinkel 178 alemán, realizado en agosto de 1939, pero el vuelo italiano es el que da origen al aerograma número uno de la colección mundial de documentos transportados por reactores. Sobre especiales y tarjetas ilustradas con la fotografía del nuevo aparato constituyen el despacho (una parte lleva también la firma de dos ayudantes) que recibió un gran matasello postal, «1.º Volo del Velivolo «Campini» a Reazione/Milano-Guidonia/30. 11. 41. XX».

Italia estaba en guerra y su aviación comprometida en muchos frentes. El correo militar viajaba frecuentemente por vía aérea, pero, es obvio, no eran momentos para inauguraciones y aperturas de nuevas líneas. La guerra se desarrolló con vicisitudes alternas, en las que la contribución de la aeronáutica militar de todos los países

1. Billetes postales aéreos, llamados «aerogramas» por las administraciones postales, que fueron enviados a su destino por vía aérea sin pago de sobretasa, y aerogramas del primer vuelo ALITALIA Bombay-Roma, del primer vuelo polar a reacción de la S.A.S. y del primer viaje sin escalas de la Lufthansa San Francisco-Colonia.

2. «Crash cover» carta del despacho postal recuperado en Jamaica Bay, donde cayó el 18 de diciembre de 1954 el avión del vuelo LAI 451 Roma-Milán-New York, que intentaba por cuarta vez aterrizar, en condiciones atmosféricas extremadamente difíciles, en la pista del aeropuerto de New York. Del sobre mojado se despegaron los sellos; sin embargo, resulta visible el mata sellos de partida «Milano-Espressi».

3. Aerograma de un famoso vuelo trasatlántico con avión de turismo, el «Angelo dei Bimbi», que Bonzi y Luaidi pilotaron de Milán a Buenos Aires a principios de 1949.

4. Sobre especial de la etapa Roma-Johannesburgo, del primer servicio regular a reacción del mundo, efectuado por la BOAC con el Comet 1 sobre la línea Londres-Sudáfrica, del 12 de mayo de 1952.

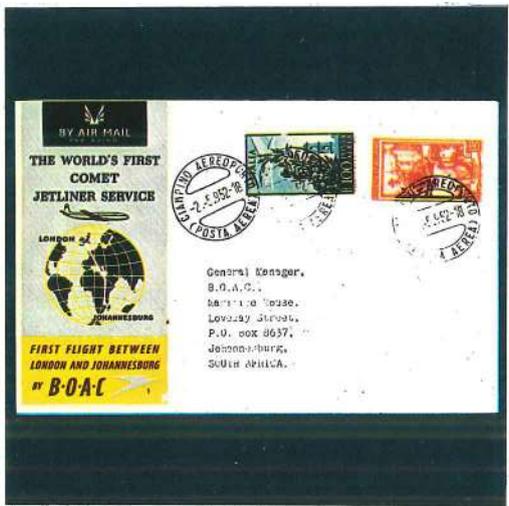
5. Cuatro interesantes aerogramas, dos de ellos de ALITALIA.



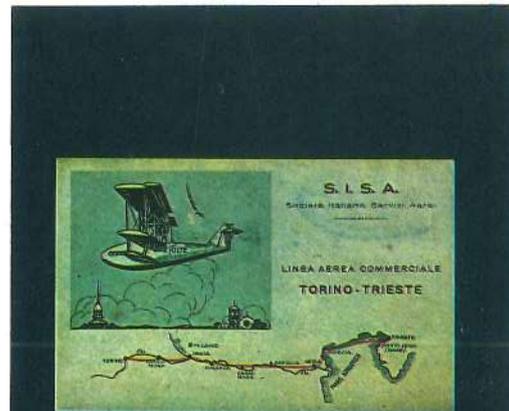
2



3



4



5

asumió un carácter determinante. Cuando el conflicto se concluyó en 1945, las cláusulas del armisticio prohibieron a Italia la inmediata reapertura de los vuelos civiles.

Fueron las compañías extranjeras las que reanudaron las comunicaciones entre Italia y el exterior, pero en 1946, de un acuerdo con la americana T.W.A., nació la L.A.I. (Líneas Aéreas Italianas), y de otro con la británica B.O.A.C. se fundó la Alitalia. Finalmente, en 1947, la aviación comercial italiana pudo reanudar sus servicios internos y hacia finales del mismo año usar sus primeras líneas dirigidas al exterior. El 26 de mayo de 1948 Alitalia inauguró la línea Roma-Buenos Aires, volviendo a abrir los servicios hacia Sudamérica.

La aviación italiana, aún careciendo de medios, demostró en todos aquellos años, con sus mejores hombres, su valor y la determinación de imponerse. Es un ejemplo el raid que Bonzi y Lualdi realizaron de Milán a Buenos Aires, con un avión de turismo *Grifo Ambrosini* en enero-febrero de 1949. El pequeño *Angelo dei Bimbi*, que incluso se vio obligado a bajar y a aflorar las olas del Atlántico meridional para superar las prohibitivas condiciones atmosféricas, transporto quinientos aerogramas, constituidos por sobres especiales, que llevaban las firmas de los pilotos, matasellos de salida y de llegada y un timbre recuerdo en rojo. El valor de la empresa se acrecentó por el hecho de que se realizaba para reunir fondos en favor de los mutilados de guerra italianos.

El 5 de julio de 1950, Roma se unió a Nueva York por medio de un DC-6 de la LAI. Matasello especial «1.º Volo L.A.I. Roma-New-York/Roma Ferrovía P.A.». En los años siguientes los recorridos se multiplicaron, los viajes por avión comenzaron a convertirse en la costumbre no sólo de los hombres de negocios, sino también de un público más amplio. También el correo, cada vez con mayor frecuencia, se condujo por vía aérea. Durante todo el año 1957 2.800 Tm. de correspondencia fueron cargadas y descargadas en los aeropuertos italianos. En el mismo año Alitalia absorbió a la LAI, convirtiéndose en la compañía de lujo.

Estaba ya en curso una gran revolución técnica; había comenzado la era del *jet*. En mayo de 1952 hizo escala por primera vez en Roma el cuatrirreactor *Comet 1*, de la BOAC, en su vuelo Londres-Johanes-

burgo. También aterrizó en Roma, en agosto de 1953, un *Comet 1 A* de la Air France, en vuelo hacia Beirut. Los sobres especiales preparados por estas compañías para cada etapa del recorrido se van haciendo ya raros.

Sin embargo, este favorable comienzo de transporte civil a reacción es sólo una magnífica «falsa partida». La catástrofe de un *Comet* de la Boac, que se precipitó sobre las isla de Elba poco después de despegar de Roma el 10 de enero de 1954, y aún con más razón la de otro *Comet* de la *South African Airways SAA*, que explotó y cayó al Mar Tirreno, junto a Stromboli, el 8 de abril del mismo año, fueron acontecimientos que provocaron una larga tregua en la introducción de los reactores en las líneas comerciales. Estas circunstancias pueden equipararse al incendio y la explosión de la aeronave Hindenburg, acaecido en Lakehurst, en los Estados Unidos, el 6 de mayo de 1936, que señaló el fin de los viajes en dirigible.

Los coleccionistas de *crash covers*, tanto hoy como ayer, se las tienen que ver y desear para entrar en posesión de al menos un sobre recuperado del despacho postal del aparato precipitado, mientras que los técnicos aeronáuticos se ven obligados a suspender todo vuelo comercial a reacción y comenzar *ex novo* los estudios para proyectar reactores de nueva concepción de forma que se eliminen las causas de tan graves desastres. Las compañías aéreas mejoraron entonces sus servicios adquiriendo aparatos a *turbo-hélice*. Esto fue lo que hizo la LAI, que en octubre de 1956 incluyó el cuatrimotor *turbo-prop Vickers Viscount*.

En 1958 los jets civiles reestructurados basándose en nuevos descubrimientos de la ciencia aeronáutica, y en experiencias pasadas, volvieron a comenzar sus vuelos, y en los años sucesivos se impusieron por sus aportaciones de seguridad, carga y velocidad. Gradualmente sustituyeron a los turbo-hélices y a los aviones de pistones, conduciendo a la nueva era del supersónico civil, a la era del franco-británico *Concorde*, del soviético *Tupolev TU-144* y del americano *Boeing 2707*.

Indicamos las fechas de los primeros vuelos a reacción, en el mundo y en Italia, sobre rutas de larga distancia recordando que de cada uno existen documentos aerofilatélicos, o sea, aerogramas oficiales, emi-

tidos por las compañías o particulares, expedidos especialmente por los coleccionistas, todos con matasellos y timbres especiales (ver cuadro en la página de al lado).

La posibilidad de transportar el correo por vía aérea, ya desde los comienzos, fue uno de los principales motivos que indujeron y animaron a los hombres de negocios de la primera parte del siglo XX a crear las sociedades de aeronavegación y a organizar regulares transportes sobre algunas rutas europeas y americanas.

Sin embargo, no debemos olvidar los experimentos aeropostales de los pioneros —los primeros: Piquet en Allahabad (India), Hamel en Londres, Ovington en Garden City (New York)— y los servicios experimentales realizados por las aviaciones militares en muchos países. Queremos, no obstante, recordar las compañías aéreas comerciales y las etapas más significativas de su historia.

La primera sociedad creada con el fin de efectuar un servicio regular es la alemana DELAG, fundada por iniciativa del conde Zeppelin en 1909. Realizó en Alemania con los dirigibles *Hansa*, *Sachsen* y *Viktoria Luise* algunos centenares de vuelos y de giras turísticas en los años que van de 1912 a 1914. Timbres a bordo, matasellos de las oficinas postales del interior de las aeronaves, tarjetas postales especiales transportadas, tarjetas-recuerdo y viñetas documentan la actividad de la DELAG en este período.

Los años que median entre 1914 y 1918 impulsaron a todas las naciones a desarrollar la naciente aeronáutica para fines bélicos. Los resultados de los vuelos y de las actividades aéreas en el conflicto mundial no se pierden, y se aprovechan en la post guerra para la aviación civil. 1919 es el año número uno del transporte aéreo. Son numerosos los servicios y las características de las comunicaciones inauguradas. Hasta el punto que cada uno de ellos se puede considerar el «primero» desde un cierto punto de vista. Citamos sólo los dos «primeros vuelos» que dan comienzo a un servicio que es, al mismo tiempo, regular, civil, pasajero y postal: 19. 1. 1919/ 1.º servicio internacional/París-Bruselas, compañía Farman; 5. 2. 1919/ 1.º servicio diario/Berlín-Weimar/ comp. *Deutsche Luft Reederei*.

Albert Plesman fundó el 7 de octubre

de 1919 la compañía holandesa KLM, la única sociedad que ha mantenido su nombre hasta hoy, sobreviviendo a dos guerras mundiales que han involucrado también a los Países Bajos. El 5 de junio de 1920, un *Airco* 9 salió del campo de Schiphol (Amsterdam) y aterrizó en Croydon (Londres), llevando a feliz término el primer vuelo postal de la KLM con el transporte de 300 cartas.

En los Estados Unidos, el primer vuelo postal fue realizado por el *Post Office* americano el 15 de mayo de 1918, en la línea Washington-Filadelfia-New York (6.600 piezas de correspondencia), pero solamente con la aprobación del *Kelly Act* del 2 de febrero de 1925 el transporte de correos fue confiado a las líneas aéreas privadas. Doce compañías firmaron un *contract air mail* (de aquí las siglas CAM, que aún ahora marcan los vuelos postales interiores en los Estados Unidos); la sociedad que realizó el primer servicio fue la *Ford Motor Company*, que inauguró la línea Detroit-Cleveland (CAM 6) y Detroit-Chicago (CAM 7), el 15 de febrero de 1926. Un gran matasellos contrasta el correo postal. Así como las empresas de De Pinedo y de Balbo dan impulso en Italia a los transportes aéreos nacionales, en América el éxito de Charles Lindberg crea el clima favorable para la realización de las comunicaciones «de costa a costa», a través de toda la Confederación, primero sólo de tipo postal y después también de transporte de pasajeros. El 1.º de septiembre de 1927, el correo fue transportado desde New York hasta San Francisco, vía Chicago, en treinta y dos horas, por las compañías asociadas *Boeing* y *National Air Transport* (CAM 17 y 18).

En el mismo período la aviación comercial se afirma y se consolida en Europa. Nace la compañía nacional en Alemania, la *Deutsche Luft Hansa DLH*, que el 6 de abril inauguró cinco líneas que unían respectivamente a Essen, Francfort, Dortmund, Munich, Colonia, Hamburgo, Berlín y Erfurt. En Gran Bretaña se fundó en 1924 la *Imperial Airways* (transformada posteriormente en la actual BOAC), que desarrolló sus servicios e introdujo, el 16 de julio de 1926 en la línea Londres-París, el enorme trimotor *A.W. Argosy*. Es el primer servicio aéreo de lujo entre las dos capitales. El correo inglés estableció una sobretasa

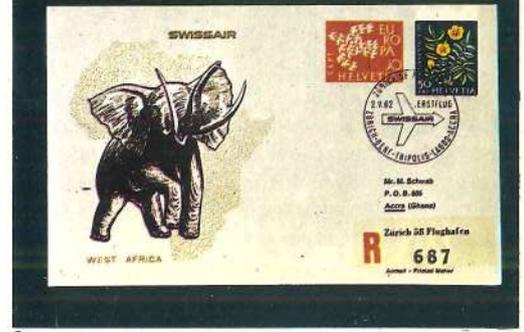


Fecha	Servicio	Compañía Línea
2.5.1952	1.º vuelo con cuatrimotor Comet 1	BOAC Londres-Johanesburgo.
3.10.1953	1.º vuelo con avión a turbo hélice Viscount	BEA Londres-Glasgow
15.11.1954	1.º vuelo por ruta polar Europa-Extremo Oriente	SAS Copenhague-Los Angeles vía Sondre Stromfjord
24.2.1957	1.º vuelo por ruta polar Europa-California.	SAS Copenhague-Tokio vía Anchorage
6.5.1959	1.º vuelo con birreactor	AIR FRANCE París-Roma-Ate-nas-Estambul

1. El aerograma del primer vuelo de línea que hizo escala en Italia después de la segunda guerra mundial: vuelo New York-Roma de la TWA, 31 de marzo de 1946.

2. Las fechas de los primeros vuelos a reacción en Italia y en el mundo, sobre rutas a larga distancia.

3. Primera comunicación con Italia de la nueva Lufthansa, Hamburgo-Roma, del 2 de abril de 1958. El aerograma del primer vuelo con birreactor Carabelle París-Estambul, vía Milán del 8 de mayo de 1959 (Compañía AIR FRANCE). El aerograma del primer vuelo de la SWISSAIR, entre Zurich y Accra, del 2 de mayo de 1962.



aérea de 2 pence por onza para la correspondencia dirigida a Francia.

El transporte aéreo se afirmó por otros motivos en tierras más despobladas. El aeroplano es el único medio de transporte que permite alcanzar, en un tiempo razonable, ciudades y territorios separados por cadenas montañosas, desiertos y obstáculos naturales. En Sudamérica comenzaron sus servicios la SCADTA (hoy *Avianca*) y la LAB. En el Congo Belga la LARA (después SABENA). En Japón la *Japan Air Lines* y en Australia la QANTAS. El raid de Ross Smith, que unió en noviembre de 1919-febrero de 1920 Londres con Melbourne, es conocido de los filatelistas por el sello número uno de Australia, aplicado a la llegada sobre las 130 cartas del despacho postal traído desde Inglaterra. El gobierno federal premió con 10.000 libras esterlinas al aviador que unió por primera vez Europa con el novísimo continente y animó con leyes y subvenciones el nacimiento de una red aérea. La QANTAS efectuó su primer vuelo, con transporte de correo, del 2 al 3 de noviembre de 1922, desde Charleville hasta Cloncurry, en Queensland: cerca de 900 kilómetros en dos días.

El 30 de agosto de 1933, de la unión de cuatro compañías con la Aeropostale, nació la *Air France*. Como en otros países también en Francia los mejores éxitos de la aviación civil van ligados a nombres de grandes pilotos. Saint-Exupery, Mermoz y Guillaumen son pilotos de la Aeropostal. La fama de esta compañía se debe sobre todo a la conquista del Atlántico Sur. El héroe de la empresa fue Jean Mermoz, que el 12 de mayo de 1930, con un hidroavión *Lafcoere 28*, efectuó la primera travesía postal sin escalas desde Saint Louis (Senegal) hasta Natal (Brasil), en 19 horas y 35 minutos. Las cartas transportadas llevaron el matasello postal de París, del 9 ó del 10 de mayo. Y el de llegada a Río, o a Pernambuco, del día 13. Y a Buenos Aires del 14.

En la Unión Soviética las líneas aéreas civiles, dirigidas por la *Dobroflot*, se reorganizaron y se creó en 1932 la *Aeroflot*. Los primeros servicios aéreos soviéticos habían unido, en 1923, Moscú con Nizni Novgorod (la actual Gorki), con Karkov, Kiev y Odesa. En los años siguientes fueron inauguradas algunas líneas en el Asia Central. Dos importantes son las que, a partir de

mayo de 1929, unieron Moscú con Irjutsk (Siberia) y, en junio de 1930, con Tashkent (Turkestan).

La red aérea en los Estados Unidos se extendió de modo que pudiese ser utilizada por las más importantes ciudades. Cada línea se inaugura después de la estipulación de un *mail contract* con el gobierno, ya que el transporte postal, en las grandes distancias americanas, se considera prioritario por parte de la autoridad y remunerativo para las compañías. Concepto éste válido hoy también. A finales de 1934 las mayores compañías que actuaban en el interior de USA eran cuatro, la *American Airlines*, la *United Air Lines*, la *Transcontinental & Western Air TWA* y la *Eastern Air Lines*. Todavía hoy todas ellas se cuentan entre las más importantes aerolíneas del mundo. En Italia es especialmente conocida la TWA (convertida después de *Trans World Airlines*), que hace escalas en Roma y Milán y que une los Estados Unidos con Europa, África y Asia. En la segunda post guerra un cuatrimotor *Lockheed 049 Constellation* de la TWA fue el primer avión comercial que inauguró la línea New York-París-Roma (31 de marzo de 1946). Un timbre oval, ilustrado y aplicado a la correspondencia transportada, llevaba la siguiente inscripción: «First Flight/U.S. Air Mail/F.A.M. 27/to/Italy TWA». Para el vuelo de regreso el correo italiano utilizó un matasello especial: «Volo Inaugurale/Roma-Washington/4. 4. 46».

Otra gran compañía aérea mundial es la *Pan American*, fundada en 1927, que hace únicamente vuelos internacionales y realiza escalas en todos los continentes. La PAN AM constituye un potente monopolio y controla muchas compañías del Centro y de Sudamérica. Es una compañía pionera de vuelos transpacificos y trasatlánticos. Recientemente los gobiernos respectivos la han elegido, junto con la *Aeroflot*, para realizar la línea directa New York-Moscú.

De 1930 a 1940 los mayores esfuerzos de las compañías aéreas se dirigieron a unir nuestro continente con las posesiones coloniales. Esto explica por qué la KLM y la *Imperial Airways* fueron las compañías que cubrieron las más largas rutas entre las metrópolis y los lejanos territorios asiáticos del imperio holandés y del imperio británi-

co. El primer despacho postal entre Holanda y las Indias Holandesas (constituido por cerca de 700 tarjetas y 1500 cartas) salió de Amsterdam el 1.º de octubre de 1927 y llegó a Batavia (hoy Yakarta) al cabo de 76 horas de vuelo. El primer correo aéreo entre Inglaterra y la India salió de Londres el 30 de marzo de 1929 y arribó a Karachi el día 6 de abril siguiente. En los años sucesivos las dos líneas comprendieron nuevas escalas haciéndose más frecuentes y más cortos de tiempo los vuelos.

La segunda guerra mundial interrumpió el desarrollo de las aerolíneas, pero la industria aeronáutica hizo esfuerzos prodigiosos para producir los medios necesarios a la guerra aérea. Después de 1945 las compañías reemprendieron su actividad, primero sirviéndose de aparatos militares transformados y más tarde renovando continuamente las flotas y adaptando las rutas y los servicios a las exigencias del transporte de pasajeros, correos y mercancías del mundo de hoy.

La *Swissair*, nacida en 1931, fortalecida por la neutralidad de su país, dirige especialmente sus vuelos hacia los nuevos Estados independientes. Los aerogramas de los primeros vuelos suizos, también con franqueo del Liechtenstein, testimonian el progresivo desarrollo de esta compañía. En 1955 la renacida compañía alemana, ahora denominada tan sólo *Luftbansa*, inició los servicios nacionales y europeos. Y el 8 de junio realizó el primer vuelo trasatlántico Hamburgo-New York. El gran número de aerofilatelistas alemanes y la inteligente política de propaganda de la administración postal a favor de la compañía nacional, dieron lugar a que todos los vuelos inaugurales alemanes se recordasen con matasellos especiales en los despachos transportados.

Los progresos realizados por la aviación comercial en el mundo, durante los últimos veinte años, se sintetizan en el cuadro que se ofrece en la siguiente página.

Estos primeros vuelos, fruto del ingenio y del valor de muchos hombres, y otras muchas conquistas de las compañías aéreas en el mundo, se documentan con matasellos y sobres en las colecciones de correo aéreo.

Entre tanto la conquista del aire continúa. Los aviones supersónicos han dado co-

1. He aquí, resumidas en cifras, las etapas de los mayores progresos realizados por la aviación comercial en el mundo, desde los años cincuenta a los años setenta.

Ruta	Primer vuelo mundial Compañía aérea	Primer vuelo ALITALIA con DC-8 Jet. Matasellos postal especial
Atlántico del Norte	4.10.1958 BOAC comet 4	«Poste Italiane/ I Volo Alitalia a Reacción/ Roma-New York/2.6.1960/Roma.»
Estados Unidos	10.12.1958 National Airlines Boeing 707	
Europa-Asia	1.4.1959 BOAC comet 4	(vía Karachi-Bombay-Bangkok «Poste Italiane/¡Vuelo a reacción/ Roma-Sydney/14.6.1961/Roma.»
Atlántico del Sur.	19.5.1959 Aerolíneas Argentinas Comet 4	«Poste Italiane/ ¡Vuelo Alitalia a Reacción/ Roma-Buenos Aires/16.6.1961/Roma.»
Nor-Sud América	7.6.1959 Aerolíneas Argentinas Comet 4	
Europa-Africa	2.12.1959 BOAC Comet 4	«Poste Italiane/ I Vuelo Alitalia a Reacción/ Roma-Johannesburgo/8.11.1960/Roma.»
Polar	27.8.1959 Pan American Boeing 707	
Europa-Australia	15. 10.1959 QANTAS Boeing 707	«Poste Italiane/ I Vuelo Alitalia a Reacción/ Roma-Sydney/14.6.1961/Roma.»
Pacífico	29.7.1959 QANTAS Boeing 707	
Atlántico Central	20.6.1960 Air France Boeing 707	«Poste Italiane/ I Vuelo a Reacción/ Roma-Caracas/24.5.1961/Roma.»

mienzo a una nueva era de la aeronáutica. Los sellos que se les dedicaron y las cartas transportadas a velocidades supersónicas, abren un nuevo capítulo de la aerofilatelia.

El estrecho lazo que une la aeronáutica con la filatelia, en cualquier tipo de colección aerofilatélica, hace necesaria la lectura y la consulta de obras, tanto de argumento de aviación como de filatelia en general y, especialmente, las dedicadas al correo aéreo. Una colección de textos dedicados a la historia del vuelo y de la aeronáutica, considerada tanto desde el punto de vista del desarrollo de las distintas naciones como desde el progreso técnico de los medios aéreos empleados, se hace por lo tanto útil y a veces indispensable. Estos libros ofrecen los datos y los elementos

que no es raro que se necesite consultar cuando se examina un documento postal «volado», e incluso un matasellos o un sello.

Aquí nos limitamos a ofrecer un panorama de lo que se ha publicado en Italia y en otras naciones sobre aerofilatelia. Algunas publicaciones se han agotado, y su búsqueda resulta tan ardua como las de algunas piezas que faltan en las mismas colecciones.

Catálogos de correo aéreo

En Italia fueron publicados el de Giulio Landmass, *Catálogo della Posta Aerea Italiana* (Milán 1929 y sucesivas ediciones hasta 1948), el de Piero Consoni, *La Posta*

Aerea d'Italia (Florencia, 1953) y el de Lucio Sorgoni, *Catálogo storico e descrittivo della posta aerea italiana* (Génova, 1956). Estos tres autores pueden ser considerados como los «pioneros» de la literatura aerofilatélica italiana y, en cuanto tales, sus obras presentan lagunas e imprecisiones no siempre compensables en una consulta comparada. Sin embargo, ofrecen muchos e interesantes datos sobre la historia postal aérea italiana. La necesidad de disponer de una completa, más precisa y puesta al día documentación, indujo a algunos expertos, pertenecientes a la Asociación Italiana de Aerofilatelia (AIDA), a trabajar en torno a dos obras dedicadas a la filatelia italiana.

Dejando a un lado los catálogos de otras naciones, ya agotados —de los que no podemos por menos de citar los franceses *Champion* y *Müller* y los ingleses *Field* y *Baldwin*—, recordaremos a continuación los disponibles. En 1966 vio la luz el primer volumen, al que seguirían otros tres, del *American Air Mail Catalogue* (edición de la *American Air Mail Society*, Cinnaminson, N.J. USA); en 1965 *Deutsche Erstflüge 1919 44* y en 1967 *Deutsche Luftpost 1945-67* (correo aéreo alemán), ambos de Kurt Dahmann, de Berlín; en 1967 *World Jet Aircraft on Stamps* (temática sobre jets de Lawrence De Mars (edición de la *American Topical Association*, Milwaukee, Wisc., USA); en 1961-67 dos volúmenes del *Kessler's Catalogue of Aerograms* (New York), dedicados a los billetes postales aéreos de todo el mundo; en 1966 el *Vliegbrieven Catalogus* (correo aéreo holandés) y en 1969 el *Ballon Posts World Catalogue* (correo aerostático), ambos compilados por John Boesman. El *Sanabria's Air Post Catalogue*, editado en Nueva York, cataloga los sellos de correo aéreo de todos los países. Hermann E. Sieger de Lorch, Würt (Alemania Occidental), publicó en 1968 las nuevas ediciones del *Zeppelin Post Katalog* (correo con los dirigibles Zeppelin), del *Katalog der Flugpost der neuen Deutschen Lufthansa* (correo aéreo de la Lufthansa) y el *Osterreichischer Flugpost Katalog* (correo aéreo austríaco). La Asociación Aerofilatélica Suiza distribuyó en 1969 la nueva edición del *Schweizerischer Luftpost-Katalog* (correo aéreo suizo). Emile Vandenbauw, de Bruselas, es el autor del *Catalogue des plis aeropostaux transportés par Sabena 1951-68*; y en la

1. Portadas de algunos de los principales catálogos y revistas dedicados al coleccionismo de correo aéreo.



Alemania del Este apareció en 1968 *Interflug-Luftposthandbuch*, dedicado a los vuelos de la compañía aérea de la Alemania Oriental.

Monografías

Volvamos a Italia. Muchos son los autores que se han ocupado, o se ocupan todavía, de la aerofilatelia, publicando monografías y artículos. Entre los primeros recordamos la obra de Mario Onofri: *L.Z. 127 Graf Zeppelin-Documenti postali* (Florencia, 1958) y *El dirigible Zeppelin documentos postales* (Florencia, 1960); la de Giuseppe Schenone, *El vuelo vertical en Italia y su aplicación al servicio postal aéreo* (Milán, 1952) y *Posta-Razzo*, de Luigi Polo Friz (Milán, 1964), Piero Gall, experto en aerogramas Zeppelin, y Aldo Alonge, del vuelo de Balbo, han publicado estudios relativos a estas especializaciones.

Revistas

Todas las revistas filatélicas italianas publicaron artículos sobre los varios aspectos de la aerofilatelia. Secciones regulares, reservadas a las novedades, aparecen en el *Boletín Filatélico de Italia* (al cuidado de G. Schenone y de L. Polo Friz), en *Filatelia Italiana* (de F. Corsari) y en *El Coleccionista* (de «Icaro»). Únicamente fuera de Italia se publican periódicos dedicados exclusivamente a el correo aéreo. Los tres más importantes, y más difundidos son *The Aero Field*, editado en Inglaterra por Francis J. Field Ltd; *Die Luftpost*, que aparece en Berlín al cuidado de la Verlag Kurt Dahmann y *The Airpost Journal*, publicado en los Estados Unidos por la *American Air Mail Society*.

Libros, artículos, revistas y catálogos especializados son útiles y necesarios para todo aerofilatelia, que podrá formarse con ellos una cultura sobre el tema y mantenerse al día, de forma de poder no sólo ordenar, estudiar y valorar las piezas de su colección, sino también obtener ese justo goce espiritual que cualquier actividad humana debe ofrecer a quien la práctica con la mente y con el corazón.

Como se puede advertir, todo el aparato técnico e informativo sobre el coleccionismo de correo aéreo revela por sí sólo la gran importancia que se atribuye a este sector.