I servizi di catering aereo e i loro apparati decorativi



La prima guerra mondiale si è da poco conclusa e la vita civile riprende il suo corso ovunque in Europa. Negli acquartieramenti militari, dove prima vi erano azione e rumore, ci si interroga su quale sia il giusto impiego post-bellico, per quel nuovo e curioso mezzo che ora riposa impettito: l'aeroplano. Finora esso è servito a difendere confini e ad effettuare incursioni; terminato il conflitto, a cosa si può destinarlo? Il 12 settembre 1919 la Regina Wilhelmina d'Olanda concede la sua approvazione, a creare e supportare finanziariamente una compagnia aerea di bandiera. Il 7 ottobre nasce KLM, acronimo di Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (in inglese: Royal Dutch Airlines). La sua missione primaria è quella di meglio collegare l'Olanda – nella fattispecie Amsterdam – alle sue colonie asiatiche. Dapprima il servizio si limita alla consegna della posta, poi, un paio di anni dopo, toccherà al servizio passeggeri. A circa trecentosessanta chilometri dalla capitale dei Paesi Bassi, a Londra, il 2 settembre 1919 l'antenata della British Airways, la Handley Page Transport Ltd. – dal nome del primo velivolo della compagnia britannica, un bombardiere Handley Page – inaugura la rotta Londra-Parigi. Il mese successivo, sulla stessa rotta, è offerto il primo servizio *catering* in volo. Esattamente l'11 ottobre 1919, a bordo del volo Handley Page Transport Ltd., sono proposti al costo di tre scellini l'uno (circa 15 sterline odierne) tre menù preconfezionati, in ceste di vimini, a base di panini e frutta fresca.



Western Air Express Model Airways, Teiera, 1928, Atlanta, Delta Flight Museum (www.deltamuseum.org).

Completamente in argento è il servizio da tè della Western Air Express Model Airways, datato 1928. Quello conservato al Delta Flight Museum di Atlanta, è composto da una teiera, una scrematrice, una zuccheriera col coperchio amovibile e un cucchiaio, adagiati su un vassoio. Esso è a disposizione dei passeggeri sul volo sperimentale Los Angeles-Salt Lake City, operato dal primo trimotore di linea degli Stati Uniti, il Fokker F-10. I pezzi del servizio sono decorati in uno stile molto prossimo all'Art Déco. Tuttavia, il servizio *catering* assume la configurazione odierna un po' più tardi, a metà degli anni trenta, sulla costa californiana degli Stati Uniti. È fondamentale in tal senso la messa a punto, promossa dalla United Air Lines, del primo forno installato a bordo, strumento indispensabile per poter servire pasti caldi. In quel decennio, fino ai primi anni quaranta, il menù per la cena della linea aerea americana è servito su stoviglie in ceramica e plastica melammina, ed accompagnato da posate in argento. Meno preziose sono quelle

usate per il pranzo, in plastica e carta. I bicchieri e i piattini di plastica sono prodotti da Hemco Plastics and Plastic Inc. di Bridgeport, Connecticut, mentre quelli in carta dalla Lily-Tulip Cup Co. di New York. Gli articoli in ceramica, invece, realizzati da Shenango China Company a New Castle, Pennsylvania, sono leggeri e robusti, ideali per il volo. Le pirofile provengono dalla Hall China di East Liverpool, Ohio.



United Air Lines, Set completo, fine anni ’30-inizio anni ’40, Atlanta, Delta Flight Museum (www.deltamuseum.org).

Ad unificare questa vario ed articolato corredo è una composizione grafica fresca e semplice, intonata ai colori del cielo. I piatti e i piattini delle stoviglie in plastica presentano una sequenza di leggere estrusioni parallele al bordo, interrotte solo dallo stemma alato della United, anch’esso estruso. La grafica, perciò, si limita ad essere una danza di luci e ombre sulla superficie morbida e lucida. Anche le stoviglie in porcellana bianca smaltata sono decorate con linee, ma anziché appartenere all’oggetto queste sono, invece, dipinte a china, e interrotte non dallo stemma, ma dal logo United Air Lines. Il disegno più complesso è nel cuore del piatto principale: due braccia di linee blu si intrecciano per stringere e presentare il nome

dell’azienda aerea in un cerchio perfetto, che vagamente allude all’elica a prua del velivolo. Celeste è anche la tovaglia, decorata con una cornice bianca, in cui è riprodotto, alternativamente al dritto e al rovescio, lo stemma alato. Solo sui piccoli porta sale e pepe, dai contorni fluidi e morbidi come i fiori di *campanulaceae*, esso si presenta in tutta la sua gamma cromatica, composta di rosso e blu su fondo bianco. Le posate pilotano l’intero set oltre le nubi della funzionalità, nei confini di un’eleganza aristocratica.

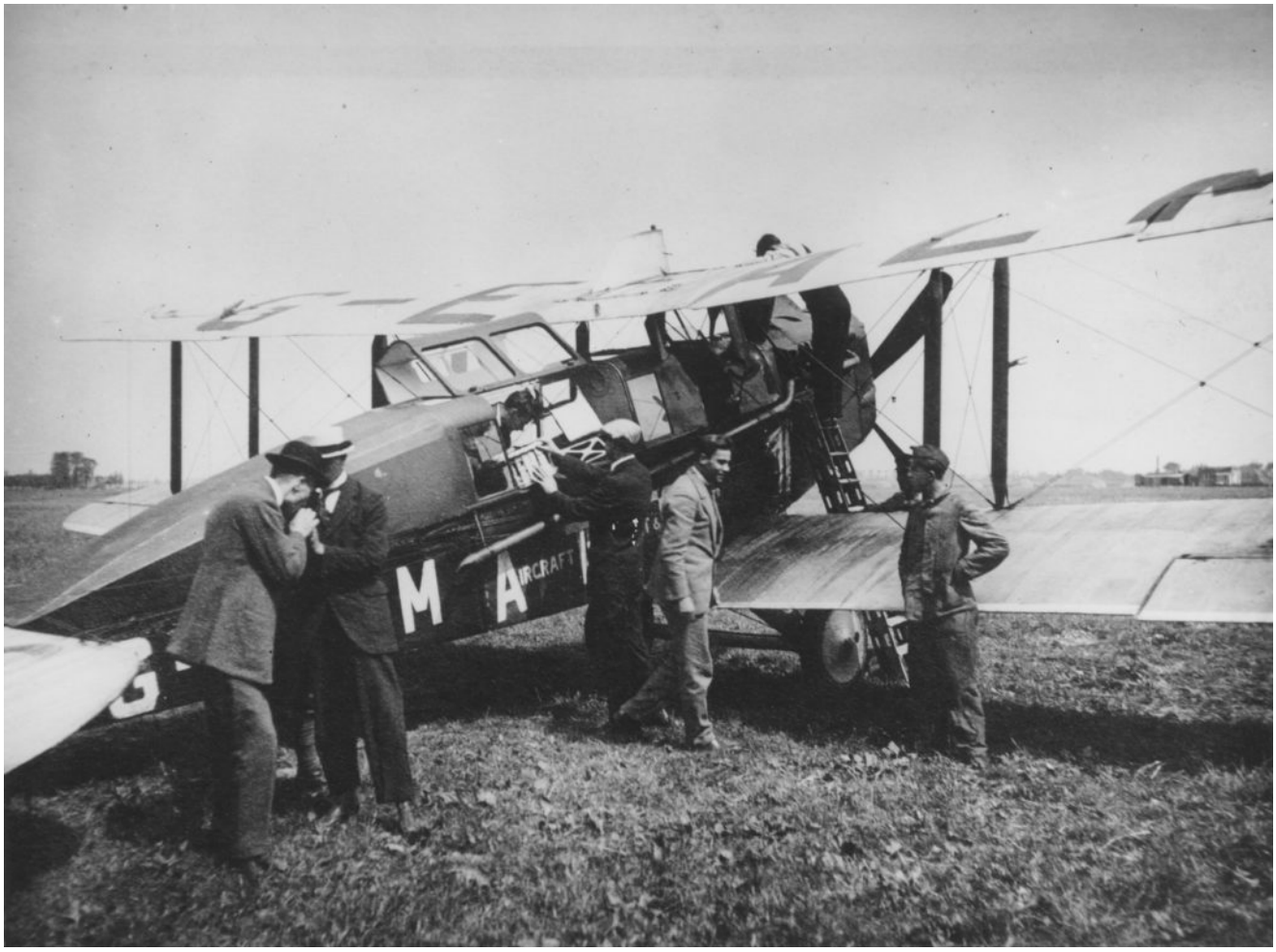


American Airlines, Set completo, fine anni ’30-inizio anni ’40, Atlanta, Delta Flight Museum (www.deltamuseum.org).

Il set per il servizio *catering* di Airlite, prodotto dalla Syracuse China Co. di New York per American Airlines, è composto da una tazza e da un piatto – troppo piccolo per essere un comune piatto piano e troppo grande per essere un piattino – in ceramica bianca, decorati col marchio della compagnia: l’aquila americana tra due “A”. A dare carattere alle stoviglie sono quelle improbabili costellazioni blu pastello, che scortano il marchio da un lato all’altro dell’oggetto, o almeno così sembra: la sensazione di moto, infatti, si deve ad una concentrazione di stelle che, al passaggio dell’animale

simbolo dell’America, si riduce ad un piccolo e lontano corpo celeste. Il tutto chiuso da sottili, delicate e morbide linee. A vegliare sulla fragilità delle ceramiche ci sono, oltre ai classici porta sale e pepe in plastica argentata, quattro robuste posate in metallo lucido. Due forchette, una piccola e una grande, a sinistra, e un coltello e un cucchiaino a destra. Il rettangolo di stoffa color panna, su cui l’intero servizio alloggia, è riquadrato da marcate linee blu e rosse, interrotte nell’angolo in basso a destra dal marchio aziendale, e nell’angolo in alto a sinistra da un velivolo stilizzato. La percezione di moto qui è rappresentato dall’ordine di partenza asincrono delle linee, alcune delle quali, tra l’altro, iniziano dal punto più estremo dell’orlo, contribuendo ad ingannare la mente col loro fare infinito. Siamo in piena temperie *Streamlining*, la tendenza del design americano che, negli anni trenta, sposa la policromia, la decoratività e, soprattutto, le linee aerodinamiche ispirate al volo e alla velocità in genere. KLM e British Airways festeggiano in questo 2019 i loro cento anni di attività, che coincidono col primo centenario di storia dell’aviazione civile nel mondo. La modestia e il riserbo che caratterizzano l’identità delle due compagnie di bandiera europee, combinate all’intraprendenza di altre società, a partire dalla statunitense United Air Lines, fanno sì che questa ricorrenza, dall’alto valore simbolico nel mondo dei trasporti, stia passando quasi inosservata. A parziale spiegazione di ciò, c’è anche da considerare che parte dell’attuale offerta di KLM e British Airways, è ormai omologata a quella di altre compagnie aeree, con una conseguente perdita di riconoscibilità. Ma è certo che senza quell’impulso iniziale, né l’aviazione civile, né il servizio *catering* che ne è una componente essenziale, compirebbero quest’anno un secolo di attività.

In alto: Biplano Handley Page H.P. 42 G-AAXF "Helena" sulla pista dell'aereoporto Paris-Le Bourget, maggio 1932 (www.sandiegoairandspace.org). Sotto: un'immagine del volo inaugurale KLM Londra-Amsterdam, 17 maggio 1920, velivolo De Havilland DH.16 G-EALM (www.archief.amsterdam).


M A
AIRCRAFT