

IL VENTENNIO D'ORO DELL'AERONAUTICA ITALIANA TRASVOLATORI E RECORD

di Alessandro Pistacchi

Il raggiungimento di un obiettivo non è mai stato considerato dall'uomo come tappa finale di un qualsiasi progetto, ma come trampolino di lancio per il raggiungimento di superiori traguardi. E' così anche in campo aeronautico sin da quando i fratelli **Wright** nel 1903 confermarono le teorie di **Leonardo da Vinci** sulle possibilità di volare su macchine più pesanti dell'aria. Da allora la conquista dei cieli si dipana in un susseguirsi di imprese realizzate a volte anche al limite delle possibilità umane. E' in questo quadro che si inseriscono le grandi performance degli aviatori italiani a cavallo tra gli anni Venti e Quaranta che, con raid e spettacolari crociere, conquistano subito apprezzamenti e notevole visibilità in campo internazionale.



Piano dell'opera: Pag. 1

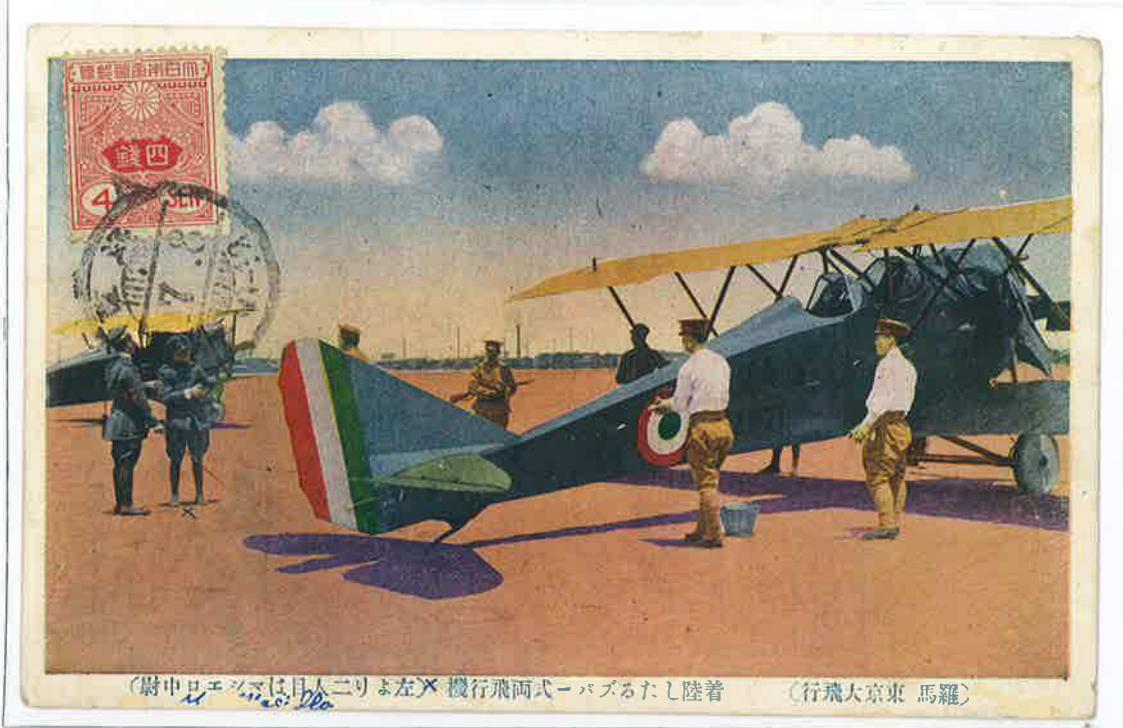
Protagonisti: Ferrarin - Del Prete - Masiero - De Bernardi pag. 2/3. De Pinedo pag. 4. Balbo pag. 5/8.

Lombardi - Mazzotti - Rasini pag. 9/10.

Record: Pezzi - Negrone - Pedace - Agello pag. 11/12..

ARTURO FERRARIN – GUIDO MASIERO – CARLO DEL PRETE

La prima importante impresa la compiono **Arturo Ferrarin e Guido Masiero** accompagnati rispettivamente dai motoristi **Gino Cappannini e Roberto Mareto**. Dal 14/2 al 31/5 del 1920, a bordo di 2 **Ansaldo Sva-9**, veri e propri residuati della Grande Guerra del tutto privi di cabina, effettuano a tappe e in condizioni a volte drammatiche, il raid **Roma-Tokio**: un percorso di 18.000 chilometri che l'aereo di Ferrarin (Masiero, perduto il suo velivolo raggiunge la tappa finale in nave) compie in 109 ore di volo.



Lo Sva-9 di Ferrarin all'aeroporto di Tokio. Donato dal pilota italiano, sarà esposto al Museo Imperiale. Cartolina spedita l'8/7/20 con destinazione La Spezia



Francobolli commemorativi dell'impresa emessi dall'Italia in occasione del 50° anniversario.



Otto anni più tardi, ancora **Ferrarin** in coppia con **Carlo Del Prete** (uno dei protagonisti nella Grande Guerra insieme a **D'Annunzio** della Beffa di Buccari, quando 3 Mas italiani violarono la munita base navale austriaca) si aggiudicano con un idrovolante S-64 due primati mondiali, quello di durata di volo in circuito chiuso (58 h. 30 min) e di distanza senza scalo (7.188 km da Roma a Porto Natal in Brasile). A entrambi i piloti viene attribuita la medaglia d'oro al valor aeronautico.





Fdc edite nel maggio 1970 per il 50° anniversario del raid Roma-Tokio furono spedite anche dal Giappone. Arrivarono in Italia all'aeroporto di Ciampino il 10/6 come da bollo al recto della busta.

Importanti "palestre" per i primi arditi dell'aria si dimostrano diversi raid aviatori e le giornate aeree dell'epoca che vedevano impegnati i migliori piloti italiani e stranieri.



Il raid Milano-Torino-Milano del 29/31 ottobre 1911 vinto da **Romolo Manissero** su un aereo Bleriot.



La giornata aviatoria di Taliedo del 3/11/29 a cui parteciparono tra gli altri **Arturo Ferrarin** e **Mario De Bernardi** vincitore tre anni prima della 9^a edizione della Coppa Schneider con un idrocorsa Macchi M-39 e noto per aver pilotato nel 1917 l'aereo della Pomilio nel primo esperimento mondiale di posta aerea

Francesco De Pinedo

Altre importanti imprese sono legate al nome di **Francesco De Pinedo**, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Con il motorista **Ernesto Campanelli** il 20 aprile 1925 decolla da Sesto Calende, a bordo di un idrovolante **Savoia Marchetti 16-Ter** (struttura in legno e rivestimento di tela) che da buon napoletano battezza "**Gennariello**" in onore del santo protettore della città partenopea.



FRANCESCO DE PINEDO

Italia - Australia - Italia Idro S.16ter
20 Aprile - 7 Novembre 1925

173



Con questo aereo effettua a tappe un raid di 55.000 chilometri che, dopo aver toccato Malbourne e Tokio, si conclude a Roma con uno spettacolare ammaraggio sul Tevere tra le ovazioni di una folla immensa. A **De Pinedo** si deve anche il raid dall'Europa alle Due Americhe e ritorno (46.700 km) effettuato nel 1927 in coppia con **Del Prete** e con il motorista **Vitale Zacchetti** a bordo di un **Savoia-Marchetti S-55-S** battezzato "**Santa Maria**". Nel 1928 e nel 1929 gli fu affidata l'organizzazione e la guida delle due "crociere di massa" sul Mediterraneo Occidentale e Orientale.

ITALO BALBO

Ulteriore prestigio all'aeronautica italiana arriva negli anni Trenta con due imponenti raid transatlantici "di massa" organizzati e guidati dal Ministro **Italo Balbo**. Il 17/12/30, una formazione di 12 idrovolanti S-55-A parte da Orbetello e raggiunge in sette tappe Rio de Janeiro in Brasile. In mare, lungo il tragitto percorso dagli aerei, sono dislocate 12 navi della Marina Militare in funzione di supporto logistico e soccorso.



A ricordo dell'avvenimento viene emesso un apposito francobollo da 7.70 lire (tiratura 20 mila esemplari) valido solo per affrancare la corrispondenza trasportata in crociera. Nella vignetta figura una formazione di idrovolanti in volo sormontati dalla costellazione della Croce del Sud. Lo stormo è suddiviso in quattro squadriglie, la prima delle quali – quella Nera – è composta dagli aerei rispettivamente pilotati da **Italo Balbo**, **Giuseppe Valle** e **Umberto Maddalena**.



APPARECCHIO N. 3
SQUADRIGLIA NERA

Ten. Colon. MADDALENA UMBERTO
Ten. CECCONI FAUSTO
Sottoten. DAMONTE GIUSEPPE
Serg. BERNAZZANI CESARE

Una delle cartoline ricordo della Crociera Italia Brasile. Spedita l'anno successivo al raid per posta ordinaria da Sedriano a Milano, raffigura i quattro membri dell'equipaggio dell'aereo numero 3 con, al verso, i loro nomi e il grado ricoperto nell'ambito dell'Aeronautica militare.



Per festeggiare il decennale della Regia Aeronautica, **Balbo** organizza nel luglio 1933 la Crociera Nord Atlantica. “La più grande impresa aerea di tutti i tempi” come viene definita dall’opinione pubblica mondiale, prende il via sempre da Orbetello. A decollare questa volta sono 25 idrovolanti **Savoia Marchetti S 55-X** suddivisi in otto squadriglie di tre apparecchi, più uno di riserva. Obiettivo finale è la partecipazione al “*Century of Progress*”, l’esposizione universale di Chicago.



Per l’occasione sono emesse 20 serie di tritici così composti: nella vignetta sinistra (affrancatura per raccomandata espresso priva di valore nominale) compare il Tricolore e, in soprastampa, la sigla dell’apparecchio; in quella centrale (affrancatura raccomandata espresso per l’estero, valore lire 5.25) l’effigie di Vittorio Emanuele III; in quella destra (soprattassa posta aerea con valori da 19.75 per l’Europa e 44.75 per l’America) l’Aurora di Guido Reni e idrovolanti in volo.



I-VERC sta per **Alessandro Vercelloni**. Con lui **Marcello Fabretti, Rolando Mansani e Ottavio Murolo**.

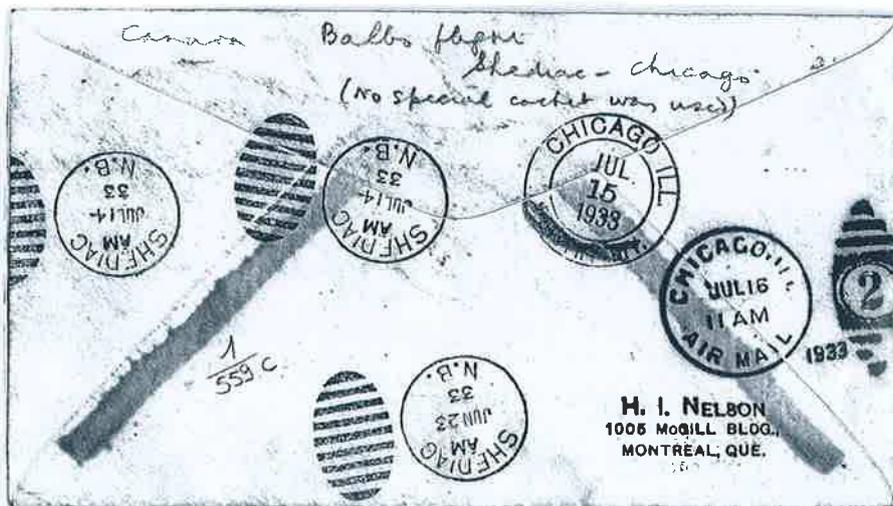
Tritici privi delle sigle degli aerei sono emessi con la soprastampa “*Isole italiane dell’Egeo*”, mentre una serie di 2 francobolli sono emessi dalle colonie di Cirenaica e Tripolitania. Nelle vignette di entrambi i valori (19.75 e 44.75 lire), compaiono rispettivamente uno stormo di idrovolanti in volo e un idrovolante, un leone e un’aquila.



Tutti gli aerei, tranne uno, raggiungono la meta in sette tappe, anche questa volta assistiti via mare da unità della Marina militare tra cui due sommergibili "Balilla" e "Mille lire". Gli equipaggi sono accolti da una straripante folla e imponenti festeggiamenti. Le tribù dei Sioux nominarono Balbo "Capo Aquila Volante".



Corrispondenza fu caricata sugli idrovolanti anche in occasione dei vari scali effettuati in Olanda (Amsterdam), Inghilterra (Londonderry), Islanda (Reykjavik) Canada (Cartwright, Shediac).



Lettera con francobolli canadesi per \$ 1.50. Partenza da Shediac il 14/7 e arrivo a Chicago il 15/7.



Busta spedita dal Newfoundland (Terranova). Il francobollo di Posta aerea (75 cent.) è soprastampato con la dicitura "Gen Balbo Flight" con tariffa elevata a \$ 4.50. Al recto lo speciale bollo della Crociera Nord Atlantica e al verso quello dell'arrivo al Lido di Roma il 12 agosto 1933.

Imponenti bagni di folla e importanti manifestazioni accolgono i trasvolatori anche sulla via del ritorno. Migliaia di newyorkesi li acclamano nella trionfale sfilata lungo la strada di Broadway. La 7^a Avenue è intitolata a **Balbo** che, il giorno successivo è ricevuto a Washington dal Presidente USA **Frank Delano Roosevelt**. Di ritorno a Roma gli viene conferito il titolo di Maresciallo d'Italia.



80° Anniversario Crociera Aerea del Decennale.
Orbetello - Chicago - New York - Roma.
1° Luglio 1933 Orbetello - 12 Agosto 1933 Roma.
La Crociera su volse su percorso di 20.000 Km
in tredici tappe.
Orbetello, Amsterdam, Londonderry, Reykjavik,
Cartwright, Shediac, Montreal, Chicago, New York,
Shediac, Shoal Harbour, Ponta Delgada, Lisbona,
Roma Lido di Ostia.
33° Mostra Aero-Filatelica Orbetello (GR) - 18/05/2013.

Cartolina Ufficiale a tiratura limitata da 001 - 350.
Elaborazione Grafica Dott. Andrea Vecoli.
A cura del Circolo Filatelico Crociere Atlantiche
"B. Andreuccetti" Orbetello.

Stampato dalla Tipografia ROSALBA - Albina (GR) - Tel. 0564 870846

RIPRODUZIONE VIETATA

Cartolina ricordo in occasione dell'80° anniversario della Crociera del Decennale.

Francis Lombardi – Franco Mazzotti – Mario Rasini

Nell'ottobre 1930, tre Fiat AS-2 si levano in volo da Roma. Ai comandi ci sono **Francis Lombardi**, l'ideatore e cofondatore della classica corsa automobilistica "Mille Miglia", **Franco Mazzotti** e **Mario Rasini**. L'obiettivo è quello di effettuare il periplo dell'Africa in prospettiva di un possibile istituzione di un regolare servizio aereo di linea. I circa 30 mila chilometri sono completati in 40 tappe. Il 9/1/31 il rientro a Roma, con i piloti accolti da grandi festeggiamenti.



Un altro storico traguardo le Ali italiane lo raggiungono pochi mesi dopo la conclusione della Crociera Nord Atlantica. Protagonisti sono ancora una volta il duo **Lombardi-Mazzotti** che, nel 1934 tentano un collegamento postale veloce con Buenos Aires in Argentina. Il 27 gennaio decollano da Roma con un trimotore **S M-71**. Dell'equipaggio fanno parte anche **Marino Battaglia** e **Davide Giulino**. L'aereo trasporta anche un carico di corrispondenza affrancato con gli speciali francobolli emessi per l'occasione da Italia, Cirenaica e Tripolitania e validi solo per quel volo.



Sulla corrispondenza figura anche lo speciale annullo "1° volo postale diretto Roma Buenos Aires" e un bollo rosso con la stessa dicitura e con al centro un fascio littorio, le date 1934 e XII. La cartolina presentata risulta restituita al mittente (destinatario sconosciuto) e da questi mai ritirata. Al recto figura un bollo del 23/6/34 della "Direzione P.T. Genova – Ufficio rifiuti".



Nella soprastampa dei francobolli emessi per l'occasione "Primo volo postale Roma Buenos-Ayres – Trimotore Lombardi-Mazzotti" figurano 2 errori : un trattino a congiungere il nome composto della città argentina e, nello stesso, una Y utilizzata al posto della I

Il viaggio di **Lombardi e Mazzotti** si interrompe dopo 8 mila chilometri a Fortaleza in Brasile a causa di un atterraggio di emergenza nel quale l'aereo subisce danni ingenti. Il carico postale raggiunge comunque le destinazioni previste "trasportato per cortesia Pan American Fortaleza-Buenos Aires".



Nel novembre seguente, in occasione del 65° genetliaco del re **Vittorio Emanuele III**, **Francis Lombardi** inaugura con un **SM-71** il collegamento aereo tra l'Italia e l'Africa Orientale, coprendo in tre tappe la rotta Roma-Mogadiscio. Dell'equipaggio fanno parte anche **Vittorio Susten**, **Luigi Giacomelli** e **Pietro Cavalieri**. L'Italia emette una serie di sei francobolli validi solo per la corrispondenza spedita nell'occasione con un annullo "Posta aerea speciale" e un francobollo soprastampato in oro con una corona e la dicitura "Servizio di Stato".



Serie di dieci francobolli, tutti con l'effigie di **Vittorio Emanuele III**, vengono emessi anche dalle colonie italiane di Cirenaica, Eritrea, Somalia e Tripolitania.



Costruttori e record

Alle imprese dei piloti contribuiscono gli essenziali passi avanti e le innovazioni tecnologiche compiuti dai costruttori italiani nel decennio 1920 -1940, periodo considerato "età dell'oro" per l'aeronautica. L'Italia primeggia in quasi tutti i campi, grazie anche agli aerei progettati e costruiti dall'ingegner **Giovanni Caproni**, uno dei pionieri del settore, gran parte dei quali destinati alla Aviazione militare italiana nonché a quelle di altri Paesi europei e degli Usa.



Ad un aereo Caproni – il **C 61 bis** – appartiene il record di altitudine tuttora imbattuto per un aereo a pistoni (17.176 metri), raggiunto da **Mario Pezzi** nel 1938. Un altro primato d'altitudine ancora imbattuto lo detiene in campo femminile **Carina Massone Negrone**, la prima donna italiana a conseguire il brevetto di pilota. Ai comandi di un biplano **CA 113**, il 20 giugno 1935 riesce a raggiungere quota 12.043 metri, ritoccando di 754 metri il primato della francese **Maryse Hilsz**.



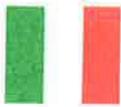
Giovanni Caproni collabora anche alla realizzazione dell'aereo a reazione italiano ideato da **Secondo Campini**. Il **CC-2** (questa la sigla) che all'epoca si ritenne fosse il primo aereo del genere a solcare i cieli, effettua il primo volo il 30/11/41. Ai comandi di **Mario De Bernardi** e con a bordo l'ingegner **Giovanni Pedace**, il monoreattore compie i 457 km del tragitto Milano-Roma ad una velocità media di 217 km/h. Solo al termine della Seconda guerra mondiale si scopre che il primo aereo a reazione a volare fu nel 1939 e nel più assoluto segreto, un **Heinkel 178 VI** dell'aviazione tedesca. Al **CC 2** rimane comunque il primato di essere il primo aviogetto ad effettuare un trasporto di posta aerea.



Poste italiane dedicano al **CC-2** diversi francobolli. I primi (4 degli 8 valori di posta aerea) fanno parte della serie "Democratica" del 1945. Nella vignetta, sopra il profilo dell'aereo in volo, si notano due mani che si stringono a significare l'importanza dell'aviazione nel poter ridurre le distanze tra popoli lontani. Sempre con identica vignetta, il francobollo viene riproposto nel 1947, nel 1956 e nel 1957.



Il CC 2 compare ancora nella posta ordinaria nel 1973 nel valore da 180 lire della serie emessa per il 50° anniversario dell'Aeronautica e in un aerogramma del 1991 (50° del volo).



AEROGRAMME
PAR AVION
VIA AEREA



L'Italia detiene ancora il record di velocità per idrovolanti nati per contendersi la Coppa Schneider ideata nel 1911 e vinta dall'Inghilterra nel 1931. Il primato lo raggiunge nel 1934 Francesco Agello, che sul Lago di Garda fa superare al suo Macchi Castoldi MC 72 i 709 km/h.

