

GRANDI AVIATORI

► MARIO DE BERNARDI

Primo volo postale Torino-Roma del 1917

Coppa Schneider del 1926

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet*

Mario de Bernardi

Mario de Bernardi (Venosa_PZ, 1° luglio 1893 - Roma, 8 aprile 1959) figlio di Cesare e Marietta Maselli, nel 1911 all'età di 18 anni si arruola volontario nel Regio Esercito per partecipare alla Guerra italo-turca e, dopo aver assistito ai primi voli con finalità belliche, decide, una volta tornato in patria, di conseguire il brevetto di pilota che ottiene nel 1914 al Campo di Volo di Aviano (UD).

Allievo dell'Accademia Militare di Modena nel 1915, divenne Sottotenente nell'Arma del Genio il gennaio dell'anno successivo e il 20 marzo 1916 ottenne il brevetto di Pilota Militare.



“VOLAROMA '97” celebra MARIO DE BERNARDI in occasione dell'80° Anniversario del suo primo volo postale Torino-Roma con Aereo Pomilio

Colonnello Pilota Mario de Bernardi con biplano Pomilio “PC” (caccia)
(immagine tratta da “La Tribuna Illustrata” del giugno 1917)



Lire 40 Italia 18-07-1967

“50° anniversario del primo francobollo di Posta Aerea”



Riproduzione cartolina del primo esperimento di trasporto postale Torino - Roma con l'aeroplano POMILIO il 20 maggio 1917, spedita dall'ingegner Pomilio a suo fratello



"70° anniversario Esperimento Posta Aerea Torino-Roma e Roma-Torino del 19 maggio 1917"
 Annullo figurato Gorgonzola (MI) 28-11-1987

Nel corso della Prima Guerra Mondiale De Bernardi fece anche parte del 2° Reggimento Piemonte Reale Cavalleria, lo stesso di Francesco Baracca e del famoso Cavallino Rampante, dal 1° maggio 1916 fa parte della 75ª Squadriglia Caccia ed a lui viene attribuito il primato di essere stato il primo italiano ad abbattere un aereo nemico, nel cielo di Verona, meritandosi la Medaglia di bronzo al valor militare.

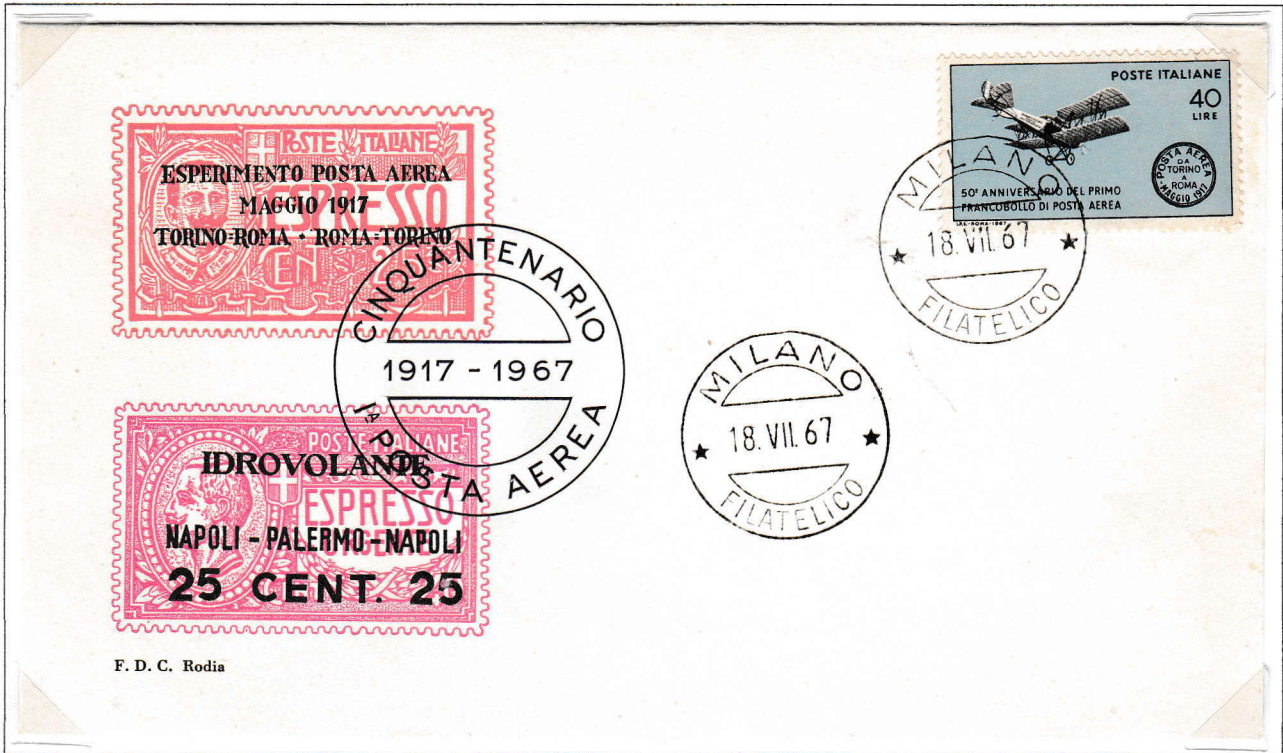
Divenne collaudatore di aerei per la Pomilio e fu il primo a compiere un volo di collegamento postale tra Torino e Roma il 23 maggio 1917, decollando dal Campo Aeritalia.



Annullo 1° Giorno Brindisi 18-07-1967 "Cinquantenario del primo francobollo di Posta Aerea"



Annullo figurato Vasto (CH) 21-09-2007 "90° volo postale Torino-Roma-Torino"



“50° anniversario del primo francobollo di Posta Aerea”
Annullo giorno emissione Milano 18-07-1967



“80° anniversario del primo francobollo di Posta Aerea”
Annullo Saluzzo (CN) 21-06-1997

GIORNATA DELL'AEROFILATELIA
 21 GIUGNO 1997
 SALUZZO

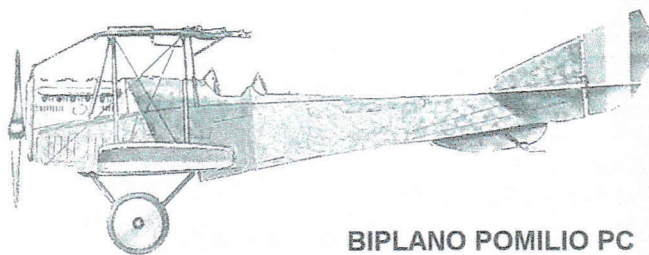


80°

ANNIVERSARIO

PRIMO FRANCOBOLLO
 DI POSTA AEREA
 DEL MONDO

VOLI POSTALI
 TORINO - ROMA - TORINO
 PILOTA MARIO DE BERNARDI



BIPLANO POMILIO PC

Primo Francobollo di Posta Aerea del Mondo - Mario de Bernardi e il suo "Pomilio PC"
 Annullo figurato Saluzzo (CN) 21-06-1997 "80° anniversario Primo Francobollo Aereo"

GIORNATA DELL'AEROFILATELIA
 SALUZZO - 21 GIUGNO 1997



stampa - IRC - Bergamo (TO) tel. (031) 470.16.73

Circolo Filatelico-Numismatico
 "G.B. Bodoni" - Saluzzo
 Associazione dei Circoli e delle Sezioni
 Filateliche di Torino e Provincia
 Associazione Italiana di Aerofilia AIDA Milano



Rip. Vietata

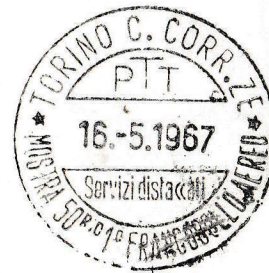


MANIFESTAZIONI FILATELICHE COMMEMORATIVE
 CINQUANTENARIO DEL PRIMO FRANCOBOLLO
 DI POSTA AEREA DEL MONDO 1917-1967
 ORGANIZZATE DA "IL COLLEZIONISTA - ITALIA FILATELICA"

16-28 maggio 1967 Esposizione filatelica di posta aerea
 Saloni Istituto Bancario San Paolo di Torino

20 maggio 1967 Volo speciale Torino-Roma

27 maggio 1967 Volo speciale Roma-Torino



IL COLLEZIONISTA - ITALIA FILATELICA
 Via Maria Vittoria, 1 - TORINO

Cinquantenario primo volo postale Torino - Roma - Torino _ Annullo manifestazione 16-05-1967 Torino

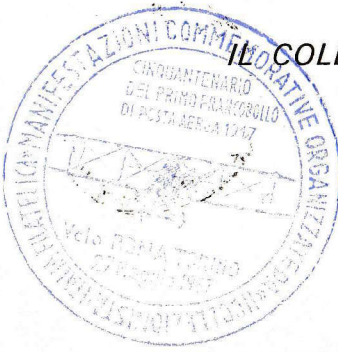
Mario de Bernardi sperimentò, per la prima volta nel mondo, il trasporto di corrispondenza con aerei, causa la guerra, poiché era impossibile via mare. Il volo doveva essere effettuato il 19 maggio 1917 sul percorso Torino-Roma e ritorno il 20, ma per le avverse condizioni atmosferiche il volo fu effettuato il 23 maggio ed il ritorno il 27.

Per l'occasione le Regie Poste sovrastamparono il francobollo da 25 cent del 1903 con la dicitura "Esperimento Posta Aerea Maggio 1917 Torino-Roma-Roma-Torino" che divenne così il primo francobollo aereo ufficiale del mondo.



IL COLLEZIONISTA - ITALIA FILATELICA

Via Maria Vittoria, 1 - TORINO



MANIFESTAZIONI FILATELICHE COMMEMORATIVE
CINQUANTENARIO DEL PRIMO FRANCOBOLLO
DI POSTA AEREA DEL MONDO 1917-1967
ORGANIZZATE DA "IL COLLEZIONISTA - ITALIA FILATELICA"

- 16-28 maggio 1967 Esposizione filatelica di posta aerea
Saloni Istituto Bancario San Paolo di Torino
- 20 maggio 1967 Volo speciale Torino-Roma
- 27 maggio 1967 Volo speciale Roma-Torino

Cinquantesimo primo volo postale Torino - Roma - Torino del 1917 _ Annullo dispaccio manifestazione 27-05-1967 Roma



Rotta aerea Primo Volo Postale Torino-Roma-Torino 23 maggio 1917



Genova 18-07-1967 "50° anniversario del primo francobollo di Posta Aerea"



Mario de Bernardi e il suo "Pomilio P.C.1" _ Collegamento Torino-Roma/Roma-Torino
"Centenario Primo Francobollo di Posta Aerea" Annullo figurato Empoli 1-04-2017

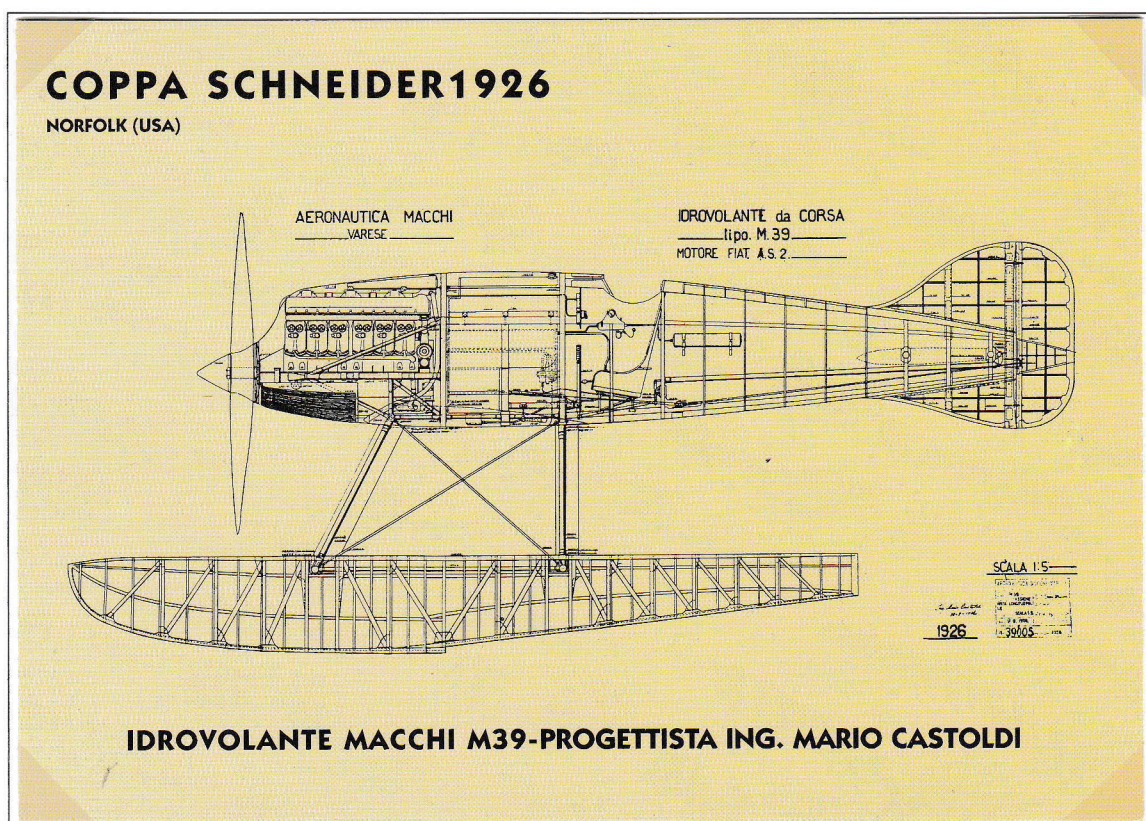


"Centenario Primo Francobollo di Posta Aerea - Collegamento Torino-Roma/Roma-Torino"
Annullo figurato Torino 19-05-2017 "Giornata dell'Aerofilatelia alla Biblioteca Nazionale"

Dall'inizio del 1918, fino al termine del conflitto, fece parte della 91^a Squadriglia Aeroplani da Caccia comandata da Baracca insieme con piloti come Fulco Ruffo di Calabria, Ferruccio Ranza, Gastone Novelli, Adriano Bacula, Cesare Magistrini, Franco Osnago, Guido Keller, Bartolomeo Costantini, Giuliano Parvis, Guido Nardini, Gaetano Aliperta, abbattendo complessivamente quattro velivoli della K.U.K. Luftfahrtruppen ed ottenendo la Medaglia d'argento al valor militare.

Nel 1919 il Capitano de Bernardi prende il comando del I Gruppo a Zaule di Muggia (TS) fino allo scioglimento dello stesso nel mese di maggio. Nel 1923, con il grado di Maggiore, fu nominato Comandante del Gruppo Sperimentale con base al campo di Montecelio e dislocato anche sui campi di Furbara e Vigna di Valle (Roma)

Nel 1926 partecipa alla nona edizione della "Coppa Schneider" che quell'anno si svolse a Norfolk, nella regione di Hampton Roads, in Virginia (Stati Uniti). Il 13 novembre ai comandi di un idrocorsa Macchi M.39, vince la competizione percorrendo i 350 km del circuito alla media di 396,7 km/h e stabilendo il nuovo record mondiale di velocità per idrovolanti. Pochi giorni più tardi, sul medesimo aereo, riuscì a migliorare ulteriormente il suo stesso primato.



Idrovolante da corsa MACCHI M39 utilizzato per la Coppa Schneider 1926

La "Coppa Schneider" fu una competizione per idrovolanti istituita nel 1911 per incoraggiare il progresso tecnologico, soprattutto in campo motoristico, nell'aviazione civile, ma divenne ben presto una gara di pura velocità su circuito triangolare inizialmente di 280 e poi di 350 km. La prima edizione risale al 1913, ma divenne popolare soprattutto negli anni venti e i primi anni trenta: alcune corse attirarono folle di oltre 200.000 persone.

Il fondatore di questa gara fu Jacques Schneider, un finanziere appassionato di aerei e mongolfiere, ed offriva un premio di 1.000 sterline al vincitore. Il nome ufficiale della competizione era "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider".

Se un aeroclub avesse vinto 3 gare in 5 anni, oppure 3 gare di fila, avrebbe tenuto la coppa e il pilota vincente avrebbe ricevuto 75.000 franchi. Ogni gara era organizzata dal vincitore di quella precedente ed era supervisionata dalla Federazione Aeronautica Internazionale e dell'Aeroclub organizzatore.

Ogni club poteva partecipare alla gara con 3 squadre e con altrettanti sostituti. Dopo il 1921 fu aggiunta una nuova regola: l'idrovolante vincitore doveva rimanere ancorato ad una boa per 6 ore senza interventi umani.

La prima edizione del trofeo fu organizzata il 16 aprile 1913 a Monaco e fu vinta dal francese Deperdussin con una velocità media di circa 73 km/h. I britannici vinsero nel 1914 con un Sopwith Tabloid ad una velocità media di 139 km/h.

Dopo la Guerra, la gara fu disputata il 10 settembre 1919 a Bournemouth: fu vinta dal team italiano ma fu successivamente annullata perché, a causa della nebbia, il pilota virò ogni volta intorno a una boa non regolamentare. A nulla servirono gli energici ricorsi italiani alla F.A.I., che contestavano soprattutto le carenze organizzative.

La gara venne quindi rinviata l'anno successivo, il 21 settembre 1920, a Venezia: vinsero gli italiani che praticamente erano gli unici partecipanti a causa di ritardi nella realizzazione delle macchine dei concorrenti. Il 7 agosto 1921, sempre a Venezia, ci fu un'altra vittoria italiana: nella competizione ci furono soltanto tre macchine italiane perché l'unico aereo straniero, un Nieuport, si danneggiò nel corso delle prove.



Dispaccio aerotrasportato con velivolo Macchi MB326-G

Annullo figurato Venezia 06-08-1971 "50° anniversario Coppa Schneider 1921"

Alla gara del 12 agosto 1922 a Napoli parteciparono francesi, italiani e inglesi: vinsero questi ultimi. Nella gara svoltasi a Cowes, Inghilterra, il 27 e 28 settembre 1923, la vittoria passò in mano statunitense, che con il Curtiss CR-3 progettato da Glenn Curtiss affidato alla guida di David Rittenhouse, vinsero grazie alle prestazioni di un nuovo e tecnologicamente innovativo motore a liquido, il Curtiss D-12.

Nel 1924 la gara fu sportivamente annullata dagli statunitensi perché nessuno degli avversari era stato in grado di completare le macchine in tempo. Il 26 ottobre 1925, nell'edizione disputata nella Baia di Chesapeake, gli statunitensi ottennero una sonora vittoria ai danni degli inglesi e degli italiani grazie al loro formidabile idrocorsa, un Curtiss R2C-2, ed al loro pilota fuoriclasse, Jimmy Doolittle.

Nell'edizione disputata il 12 e 13 novembre 1926 a Norfolk (Stati Uniti) la vittoria tornò in mani italiane grazie alla prestazione (velocità media di 394 km/h) del Macchi M.39, pilotato dal De Bernardi, che con le sue grandi caratteristiche aerodinamiche divenne il capostipite di tutta una serie di idrocorsa (anche inglesi) che ne avrebbero ripreso le caratteristiche.



“Mario De Bernardi – Norfolk 1926” (Aeropittura di Marcella Mencherini)
 Annullo figurato Orbetello (GR) 13-11-2011 “85° anniversario vittoria Coppa Schneider”

Comune di Orbetello
Circolo Filatelico - “Crociere Atlantiche B. Andreuccetti”
Orbetello
 85° Anniversario della vittoria di Mario de Bernardi nella
 edizione della Coppa Schneider del 13/11/1926 a Norfolk (USA)

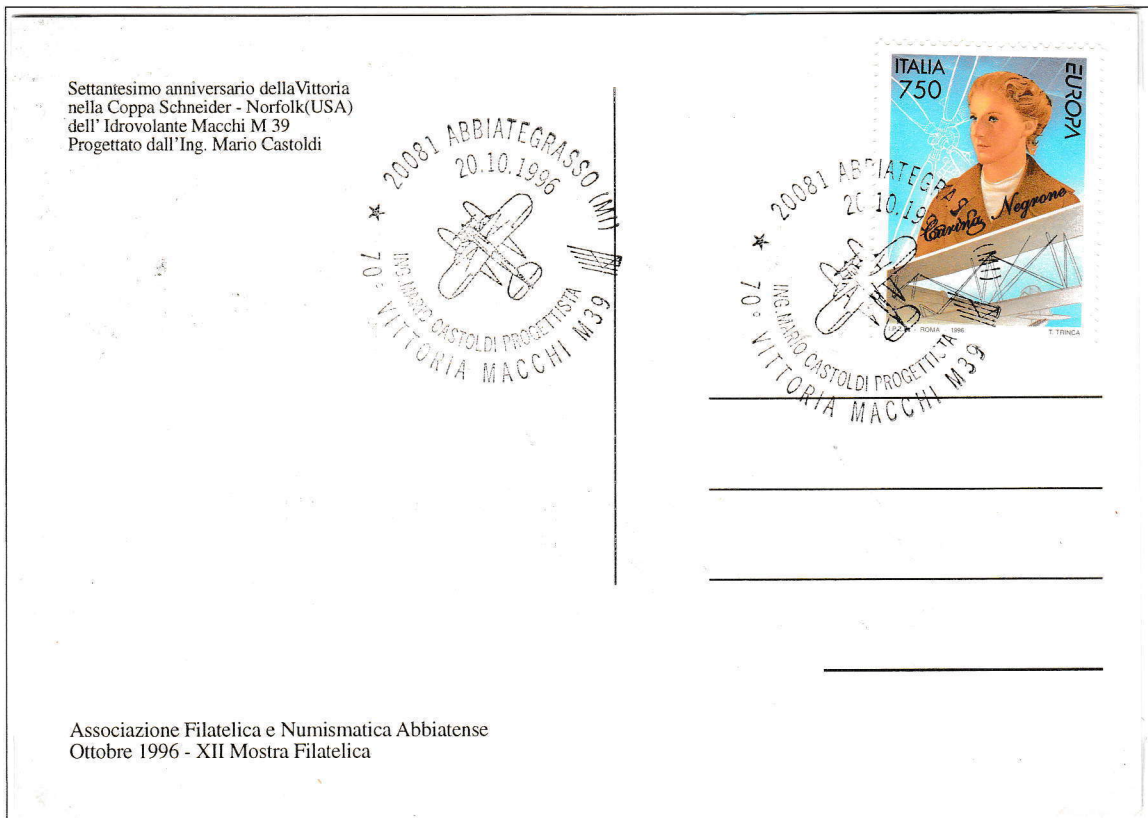


Cartolina Ufficiale - 31ª Mostra Aerofilatelica - Orbetello 13/11/2011
 “Mario de Bernardi - Norfolk 1926”
 Aeropittura di Marcella Mencherini

Tiratura limitata n. 001-300



Riproduzione vietata



Annullo figurato Abbiategrasso (MI) 20-10-1996 "70° anniversario vittoria MACCHI M39"

Per l'edizione del 1927, disputata il 26 settembre a Venezia, De Bernardi difende la coppa nella decima edizione. Gli inglesi disponevano sia di finanziamenti statali sia di esperti piloti della RAF tanto da sbaragliare la concorrenza con il loro Supermarine S.5 che si piazzò sia al primo che al secondo posto. Pur dovendo abbandonare la competizione per un problema al motore del suo idrocorsa Macchi M.52, De Bernardi batte nuovamente il record di velocità raggiungendo i 479,290 km/h. Questa edizione fu l'ultima annuale, fu infatti deciso di svolgere le gare ogni due anni per permettere ai concorrenti di avere più tempo per la preparazione delle macchine.



Idrocorsa MACCHI M52 e squadra partecipante alla Coppa Schneider 1927 (Venezia)

Nel 1928, con un idrocorsa Macchi M.52R, De Bernardi fu il primo uomo ad oltrepassare, in volo, la velocità di 500 km/h, raggiungendo i 512,776 km/h.

A cavallo degli anni trenta De Bernardi si trasferisce alle Officine Caproni di Taliedo, vicino all'attuale Aeroporto di Linate, ricoprendo nell'azienda lombarda il ruolo di Pilota Collaudatore e consulente tecnico. Nonostante la nuova attività non abbandona la passione per il volo e nel 1931 si reca a Cleveland (Stati Uniti) per partecipare, vincendolo, al campionato mondiale di acrobazia aerea.

Nel 1933, ai comandi di un Caproni Ca.111, compì il Raid Roma-Mosca percorrendo i 2.600 km che dividono le due capitali con cinque passeggeri a bordo.

Dal 1940 partecipò allo sviluppo del primo Aereo Radio Pilotato. Nel 1941 collaudò il Campini-Caproni C.C.2, un motoreattore (da non confondere con gli aerei a reazione) italiano, secondo velivolo al mondo ad adottare una simile motorizzazione dopo il Coandă 1, con un volo da Milano a Roma.



Campini-Caproni C.C.2 "50° anniversario primo volo 1941"

Aerogramma Italia Lire 800 "Annullo giorno emissione Novara 30-11-1991"

Il 30 novembre del 1941 con l'aereo a reazione "Campini-Caproni n°1", copri la tratta Milano-Guidonia in circa due ore trasportando con sé alcuni aerogrammi annullati con appositi timbri tondi. Fu il primo trasporto di posta aerea con velivolo a reazione e l'impresa ebbe un scalpore tale che 33 stati si complimentarono con il governo italiano. Gli aerogrammi sono tuttora oggetto di studio per i collezionisti interessati all'aerofilia.

Mario De Bernardi viene colpito da un attacco di cuore l'8 aprile 1959, mentre si esibisce in un volo acrobatico nei pressi di Roma, dove si era recato per assistere alla presentazione di un nuovo velivolo leggero di fabbricazione tedesca. Mentre era ancora in volo si accorse dei sintomi riuscendo ad atterrare per morire, qualche minuto più tardi, all'età di sessantacinque anni. La sua salma riposa presso il Sacratio dell'Aeronautica Militare presso il Cimitero del Verano (Roma).

Nel 1959 l'Aeroporto di Pratica di Mare, sede del Reparto Sperimentale di Volo dell'Aeronautica Militare, venne ufficialmente intitolato al "Colonnello Pilota Mario de Bernardi" come attestato di riconoscimento per le attività svolte ed il prestigio conferito all'Aeronautica Italiana dai risultati da lui conseguiti.