

PIONIERI DELL'AVIAZIONE

- ▶ **ARISTIDE FACCIOLI**
- ▶ **MARIO CALDERARA**
- ▶ **ROMOLO MANISSERO**
- ▶ **MARIO COBIANCHI**

di Luciano Salari

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

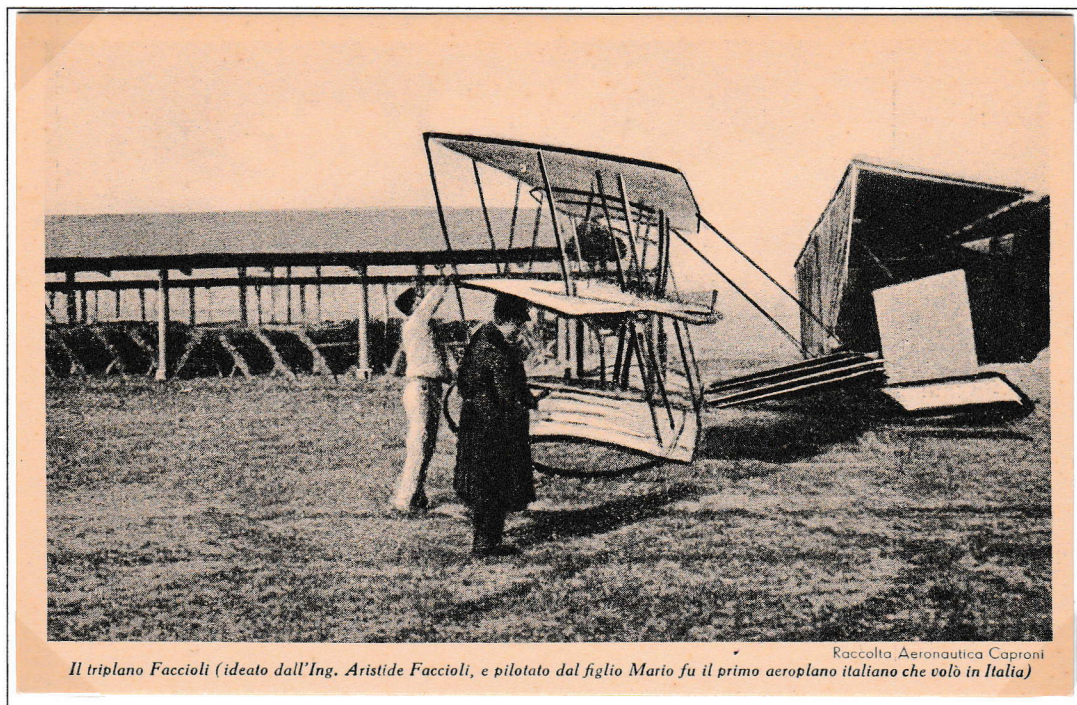
Aristide Faccioli

Aristide Faccioli (Bologna 1848 - Torino, 28 gennaio 1920) PIONIERE dell' automobile e dell'aviazione, progettista delle prime vetture della FIAT, teorico nel campo del volo e della navigazione aerea, dell' elica e del timone, come Icaro si avvicinò troppo al sole e ne pagò le conseguenze, cedendo memoria e pubblico ricordo ad altri meno degni di lui.

Da Bologna si trasferì a Torino per studiare e si laureò in Ingegneria al Politecnico.

Ben presto cominciò a inventare con caparbiazza tutto ciò che potesse avere a che fare con la velocità: motori per velocipedi a pedali e aerei, omnibus e automobili.

Brevettò nel 1883 un motore a gas a doppio effetto. Nel 1891 conseguì la licenza per l'applicazione di motori ad idrocarburo su vetture e nel 1895 il brevetto per il perfezionamento di motori a quattro tempi.



Il Pioniere dell'Aviazione Aristide Faccioli e il Triplano "Faccioli N°1"



San Marino 1962 Lire 5
FIAT 3,5 HP del 1899

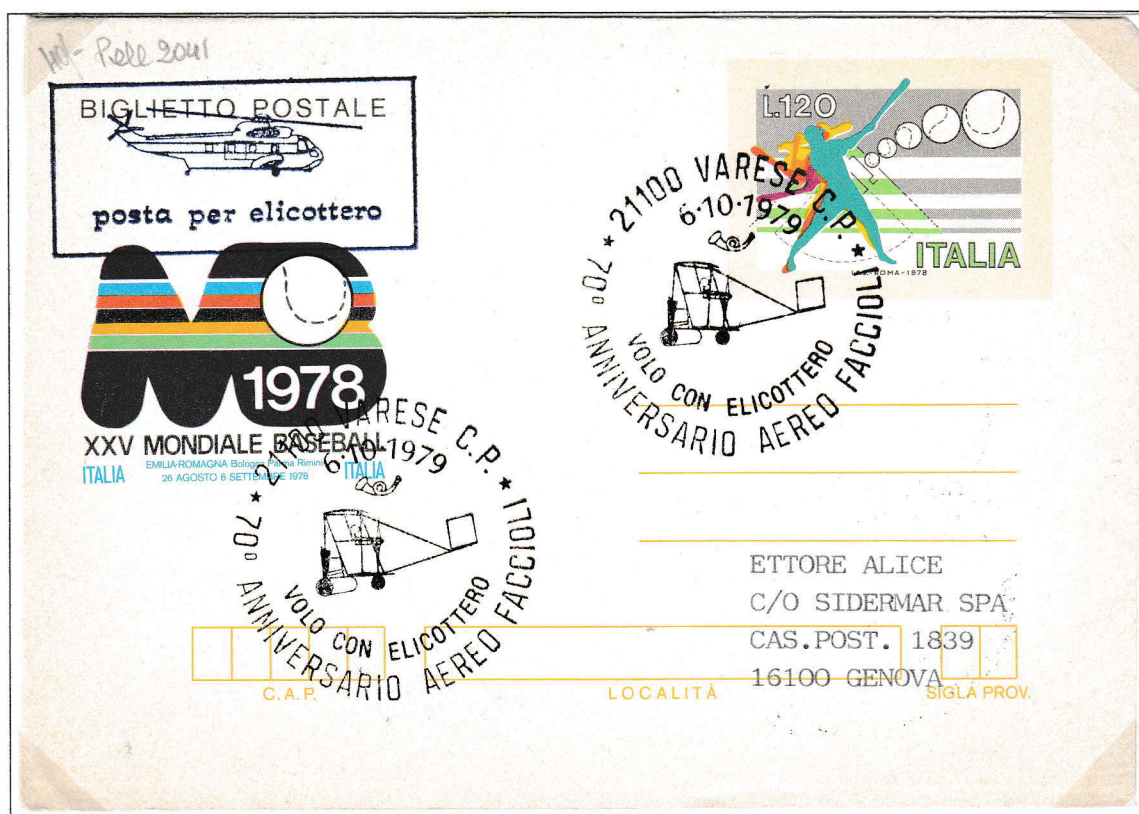


San Marino 1962 Lire 115
Triplano Faccioli del 1910

Assunto sul finire del secolo come Direttore Tecnico dal cuneese Giovanni Battista Ceirano, titolare della Accomandita Ceirano & C., progettò nel 1899 l'automobile Welleyes, un'automobile con motore orizzontale a due cilindri, che debuttò in aprile alla corsa Torino-Pinerolo-Piossasco-Avigliana-Torino, classificandosi seconda.



Dispaccio elitrasportato annullo figurato Venaria (TO) - Varese 6-10-1979
"70° anniversario Aereo Faccioli"

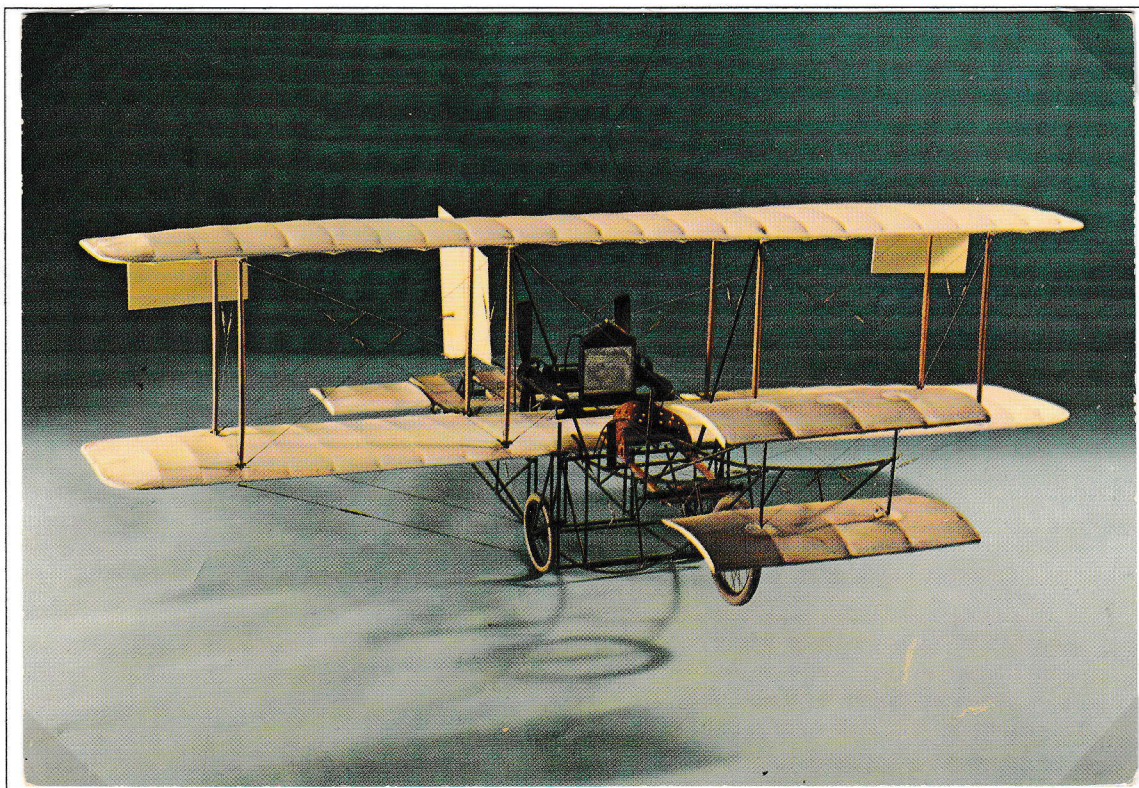


Dispaccio elitrasportato annullo figurato Varese - Venaria (TO) 6-10-1979
"70° anniversario Aereo Faccioli"

Alla fondazione della FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) nel 1899, che assorbì l'azienda di Giovanni Battista Ceirano, Faccioli ne divenne il primo Direttore Tecnico e, modificando il precedente progetto, realizzò il primo modello della casa torinese, la FIAT 3,5 HP, in otto esemplari.

Successivamente progettò altri modelli come la Tipo 6 corsa, la Tipo 8 e la Tipo 10.

La collaborazione con il futuro senatore Giovanni Agnelli non durò a lungo. In contrasto d'opinioni su programmi, tecniche e organizzazione del lavoro, a metà del 1901, con i suoi metodi non esattamente ortodossi, Agnelli non esitò a costringerlo ad andarsene.



Modello del Triplano di Aristide Faccioli (1910)
(Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci" Milano)

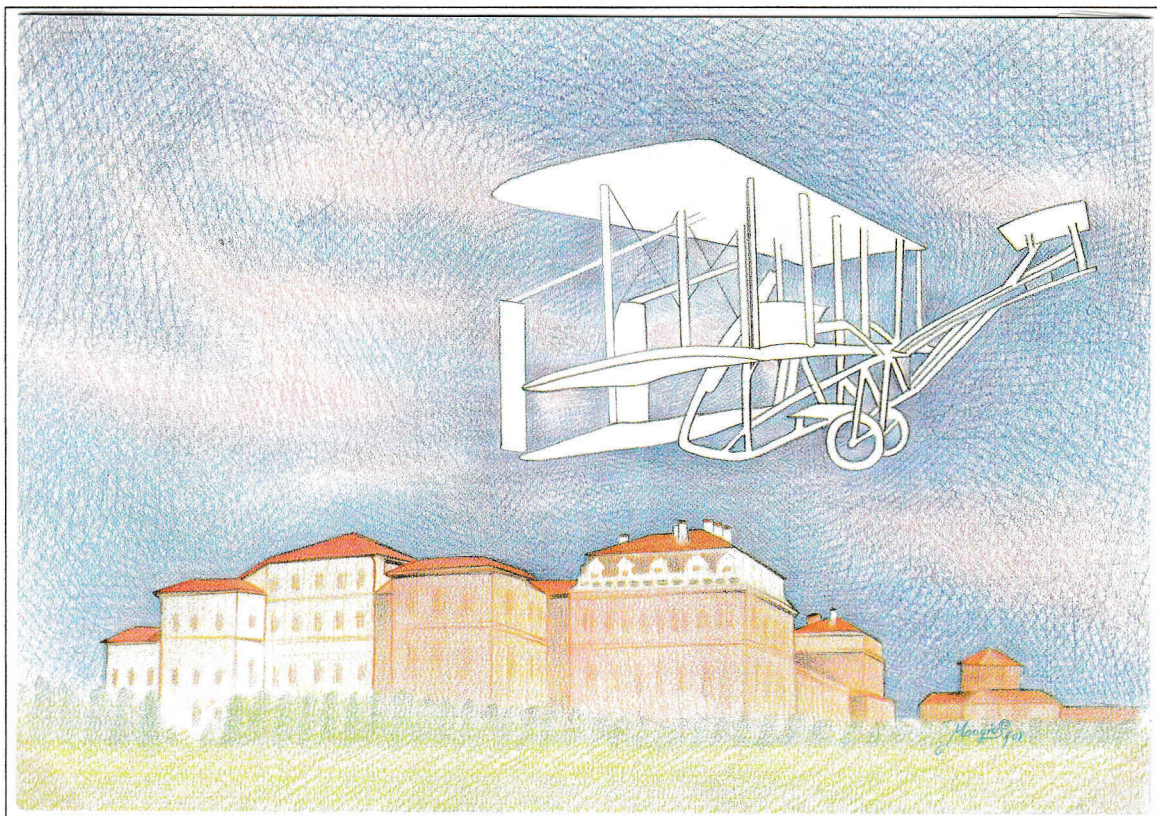
Nel 1902 fondò a Torino l'azienda "Ing. A. Faccioli & C." per la produzione di motori per automobili e marini. Nel 1905 produsse anche autoveicoli da 12, 16 e 24 HP e omnibus. L'anno successivo sciolse l'azienda e ne fondò un'altra, la "Società Faccioli Ferro Rampone" per la produzione di radiatori e per la messa a punto di motori, che liquidò due anni dopo, nel 1908.

Nel 1908 progettò lo S.P.A. Faccioli N° 1, il primo velivolo interamente italiano, un Triplano realizzato dalla S.P.A. (Società Piemontese Automobili), di cui era diventato dipendente.

Il Triplano con le ali di tela cucite, a quanto pare dalla moglie di Aristide, decollò su un campo della Venaria Reale staccandosi da terra a 20 metri d'altezza, il 13 gennaio 1909, pilotato dal figlio Mario Faccioli che, per l'inesperienza del pilota, finì distrutto in fase di atterraggio.

Ancora una volta Faccioli non si perse d'animo. Qualche mese dopo, a Cameri (NO), sempre pilotato da Mario, il velivolo riuscì a salire a oltre 35 metri di quota. Ad appena trent'anni, nel marzo del 1915, Mario morì probabilmente per un incidente di volo.

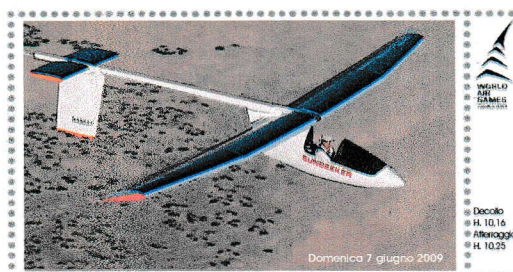
Faccioli lascerà la meccanica per dedicarsi a studi filosofico-religiosi e ormai vecchio e deluso si toglierà la vita il 28 gennaio 1920, per cause che rimangono ignote, gettandosi dal terzo piano della sua abitazione, in via Bidone 2 a Torino.



Annullo figurato Torino 7-06-2009 "Centenario Primo Volo di un Aereo Italiano"
Cartolina aerotrasportata con Aliante Solare "Sunseeker" (Pilota Eric Raymond)

Centenario del Primo Volo dell'Aereo di Aristide Faccioli

Torino 6-7 giugno 2009



PRIMO VOLO POSTALE DELL' ALIANTE SOLARE **SUNSEEKER**
"IL CACCIATORE DEL SOLE" ai comandi di Eric Raymond
esibizione volovelistica sull'aeroporto di Torino-Aeritalia a Collegno

Associazione Circoli e Sezioni Filateliche
di Torino e Provincia

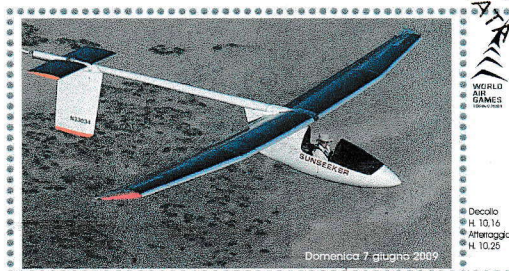


Associazione Italiana di Aerofilatelìa



Centenario del Primo Volo dell'Aereo di Aristide Faccioli

Torino 6-7 giugno 2009

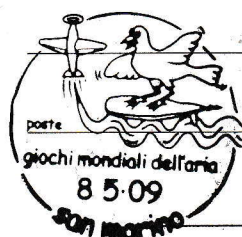


PRIMO VOLO POSTALE DELL' ALIANTE SOLARE **SUNSEEKER**
"IL CACCIATORE DEL SOLE" ai comandi di Eric Raymond
esibizione volovelistica sull'aeroporto di Torino-Aeritalia a Collegno

Associazione Circoli e Sezioni Filateliche
di Torino e Provincia



Associazione Italiana di Aerofilatelia



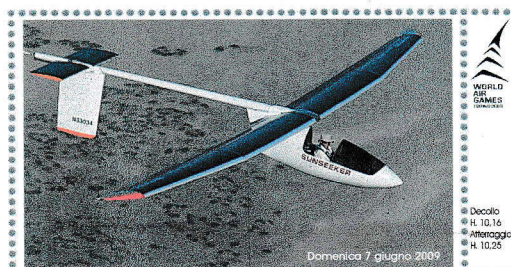
Annullo figurato Torino 7-06-2009 "Centenario Primo Volo di un Aereo Italiano"

Annullo figurato "San Marino" Torino 8-05-2009 "Giochi Mondiali dell'Aria"

Cartolina aerotrasportata con Aliante Solare "Sunseeker" (Pilota Eric Raymond)

Centenario del Primo Volo dell'Aereo di Aristide Faccioli

Torino 6-7 giugno 2009



PRIMO VOLO POSTALE DELL' ALIANTE SOLARE **SUNSEEKER**
"IL CACCIATORE DEL SOLE" ai comandi di Eric Raymond
esibizione volovelistica sull'aeroporto di Torino-Aeritalia a Collegno

Associazione Circoli e Sezioni Filateliche
di Torino e Provincia



Associazione Italiana di Aerofilatelia



Annullo figurato "Vaticano" Torino 7-06-2009 "Centenario Primo Volo di un Aereo Italiano"

Cartolina aerotrasportata con Aliante Solare "Sunseeker" (Pilota Eric Raymond)

Mario Calderara

Mario Calderara (Verona 10 ottobre 1879 – Fiume 18 marzo 1944), figlio maggiore di Marco, Generale degli Alpini, e di Eleonora Tantini, morta nel 1901 a 50 anni, quando Mario aveva ventuno anni.

Sin dall'infanzia Mario era stato attratto dalla vita sul mare. Nel 1898 fu ammesso all'Accademia Navale di Livorno e promosso Guardiamarina nel 1901. Durante i suoi anni a Livorno era conosciuto dai suoi compagni di corso per sognare il volo umano, un fenomeno che in quegli anni era totalmente sconosciuto, a parte per i voli senza motore del tedesco Otto Lilienthal e il volo a motore abortito del francese Clement Ader.



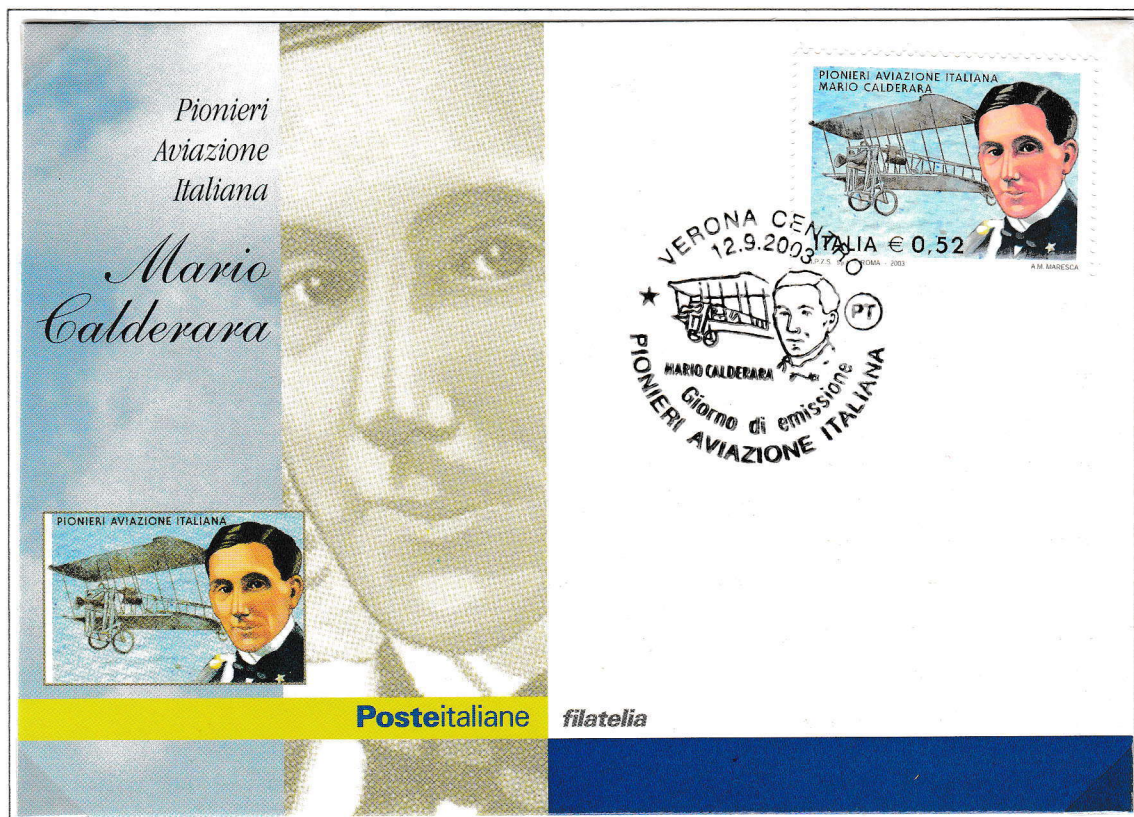
Il Pioniere dell'Aviazione Mario Calderara



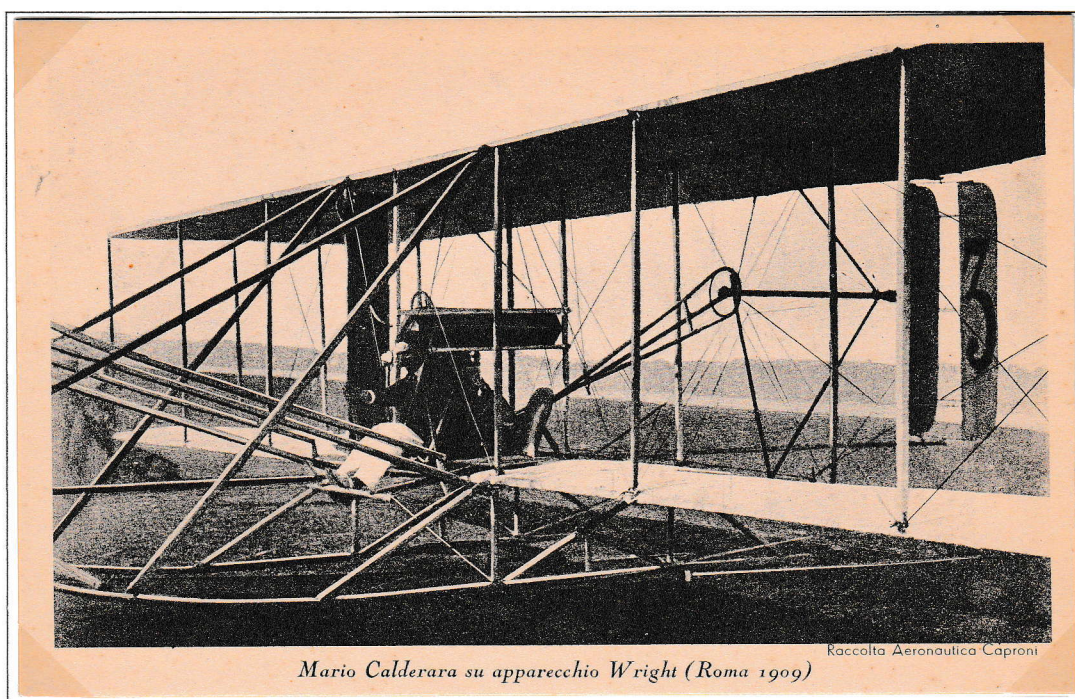
Italia € 0,52 12/09/2003

"Pionieri Aviazione Italiana - Mario Calderara"

Nel 1905, Mario Calderara scrisse ai fratelli Wright a Dayton, Ohio, dopo aver appreso dei loro tentativi di volo che erano riusciti (un rapporto documentato dei loro voli fu conosciuto solo dopo il 1905). Egli chiese loro alcuni dettagli tecnici e fu piacevolmente sorpreso quando ricevette una risposta esauriente da Wilbur e Orville, così come da F.C.Bishop, presidente dell'Aeroclub degli Stati Uniti. Tale corrispondenza continuò negli anni successivi e formò la base di un'amicizia che durò per tutta la sua vita. Calderara aveva già fatto alcuni esperimenti nel 1903 e 1904 con degli alianti primitivi ed aveva studiato il comportamento di una superficie piana su un piano inclinato, calcolando il coefficiente di resistenza al vento (insieme con l'ing. Canovetti, utilizzò la funicolare fra Como e Brunate come piano inclinato per fare i suoi calcoli).



Annullo "1° giorno emissione" Verona 12-09-2003 "Pionieri Aviazione Italiana"



Mario Calderara su apparecchio Wright (Roma 1909)

Mario Calderara su apparecchio "Wright Flyer" (Roma 1909)

Dopo aver ricevuto le informazioni dai fratelli Wright, Mario Calderara chiese al Ministero Marina di essere autorizzato a compiere alcuni esperimenti di librazione sull'acqua, a rimorchio di una pirobarca. Il permesso fu dato nel 1906 e nella primavera del 1907 egli iniziò i suoi primi esperimenti di volo a vela nel golfo di La Spezia con una "macchina volante" ispirata al biplano Wright.



Aeroplano di Calderara (1909)

Annullo figurato Brescia 4-04-2009 "Centenario 1° Circuito Aereo di Brescia"

La manifestazione del circuito aereo di Brescia si è svolta dal 5 al 20 settembre 1909 in località Fascia d'Oro tra i comuni di Ghedi, Montichiari e Castenedolo.



STUDIO NUMISMATICO CERESINI 339.1817311 - STUDIO FILATELICO BRAGA 347.9644250



Si ringrazia per la collaborazione il Geom. Giovanni Martinelli.

TIR. 300/

002

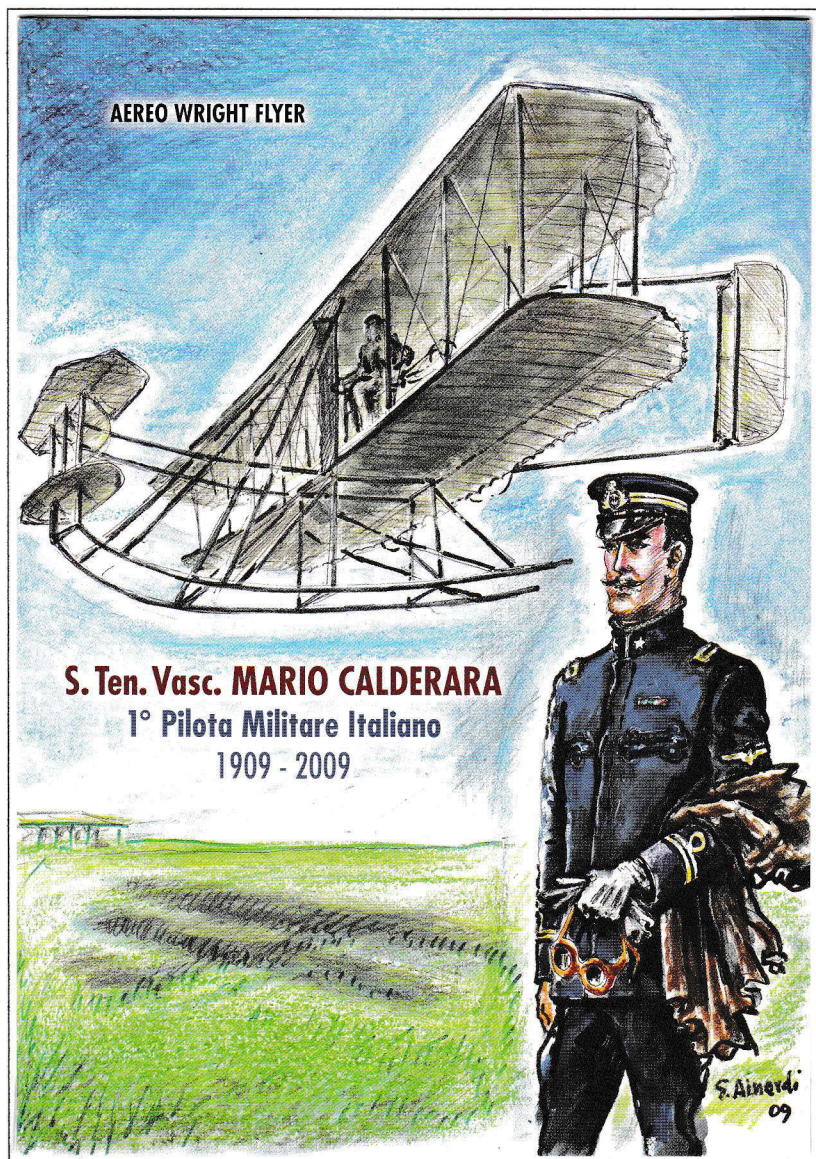
In un primo tempo piazzò il libratore su due galleggianti, trattenendolo con delle corde che rilasciavano gradualmente l'apparecchio per un sollevamento controllato. In seguito installò la sua macchina direttamente sulla coperta del Cacciatorpediniere "Lanciere" e lo fece librare ad un'altezza molto superiore, approfittando della maggiore velocità della nave. Egli raggiunse un'altitudine di oltre quindici metri, ma, quando la nave accostò bruscamente a sinistra, il libratore si sbilanciò e precipitò nell'acqua. Calderara fu trascinato sotto la superficie ad una profondità di oltre tre metri, trattenuto dai cavi di acciaio dell'apparecchio. Fu portato all'ospedale quasi annegato e leggermente ferito e gli fu proibito di continuare i suoi esperimenti, ritenuti troppo rischiosi.



Dispaccio aerotrasportato - Volo Speciale con velivolo A.M.I. P.180 Annulli speciali figurati di Verona e Ciampino Aeroporto_Roma del 18-09-2003

Nel 1908 il pilota francese Leon Delagrange visitò Roma in preparazione di alcuni voli dimostrativi. Il fabbricante dell'aereo, Gabriel Voisin, era con lui. Mario Calderara chiese a Voisin se poteva raggiungerlo a Parigi per lavorare nella sua officina come disegnatore e progettista. Voisin si dichiarò d'accordo e Calderara fece domanda al Ministero per una licenza non retribuita di sei mesi. A luglio si recò a Issy Les Moulineaux (vicino a Parigi) e lavorò nell'officina di Gabriel Voisin (i due erano diventati buoni amici e collaboravano per delle nuove idee). Dopo aver collaborato alla progettazione di vari aeroplani, ricevette dal sig. Ambroise Goupy, un francese agiato che si interessava di aviazione, la proposta di progettare e costruire a spese di quest'ultimo un nuovo tipo di macchina volante, molto leggera e di piccole dimensioni, un "biplano ad elica trattiva" il primo apparecchio di quel tipo. Egli costruì l'aeroplano, chiamato "Calderara Goupy" e lo fece volare con successo l'11 marzo 1909 a Buc (Francia).

In quei mesi (estate 1908) Wilbur Wright era stato invitato in Francia ed aveva dimostrato le potenzialità del suo meraviglioso "Flyer" che poteva compiere dei lunghi voli di trenta o sessanta minuti, mentre gli aeroplani costruiti da Blériot, Voisin e Farman potevano restare in volo solo per alcuni minuti.



S. Ten. Vasc. Mario Calderara 1° Pilota Militare Italiano (disegno di Nane Ainardi)
Annullo figurato Verona 11-12-2009 "Omaggio al 1° Pilota Militare Italiano"



113ª VERONAFIL
11-12-13 Dicembre 2009

S. Ten. Vasc. MARIO CALDERARA, nato a Verona
il 10-10-1879, deceduto a Fiume nel 1944,
1° Pilota Militare Italiano su Aereo Wright Flyer



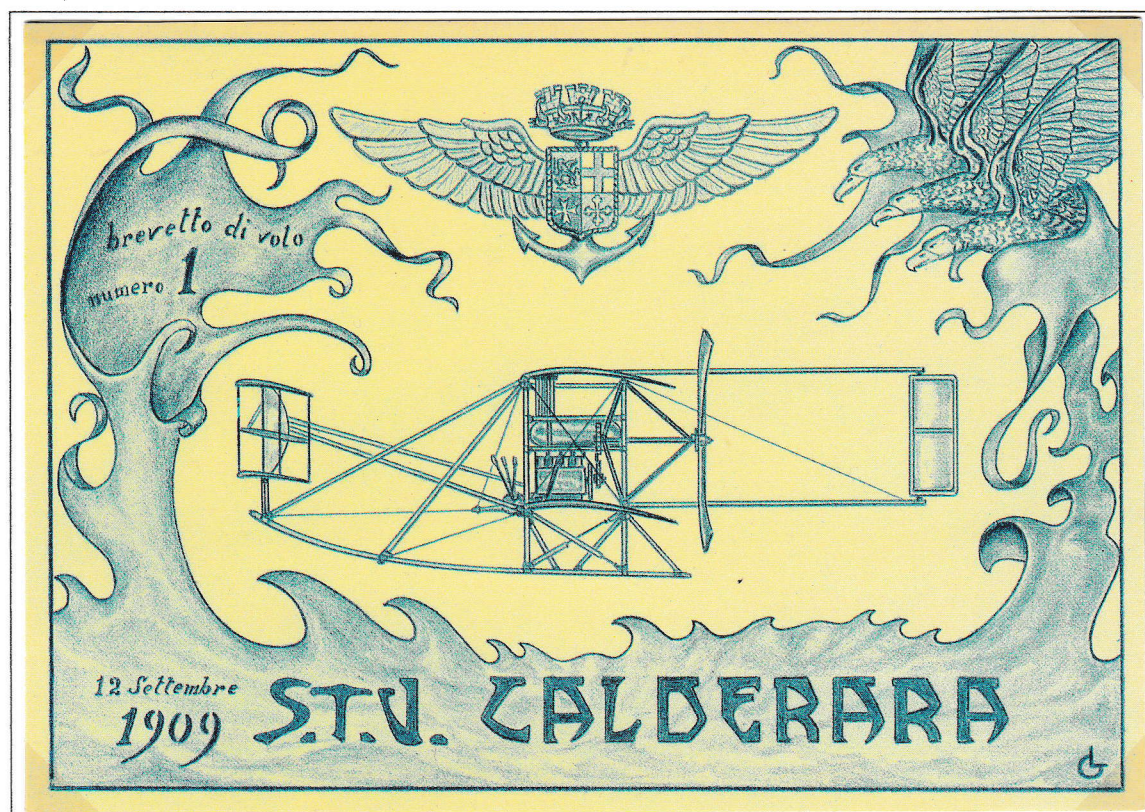
Nº 0056

Cartolina a cura dell'Associazione Filatelica Numismatica Scaligera di Verona,
da disegno di Nane Ainardi. Annullo postale ideato da Gilberto Toffaletti.



L'Aeroclub d'Italia, agendo in coordinazione con la Brigata Specialisti comandata dal maggiore Maurizio Moris, invitò Wright a Roma e offrì di acquistare un suo aeroplano. A Wilbur Wright fu richiesto di istruire uno o due piloti sul campo di Centocelle (il futuro aeroporto di Roma). Mario Calderara fu scelto come primo allievo, perché era l'unico in Italia ad avere volato.

Wilbur Wright venne a Roma nell'aprile del 1909 e, dopo aver portato in volo molti VIP, diede alcune lezioni a Mario Calderara e, negli ultimi giorni, al Tenente del Genio Umberto Savoja. Wright ripartì per gli Stati Uniti il 1° maggio, dichiarando che Calderara era in grado di volare da solo e che poteva insegnare il volo al Ten. Savoja. Dopo la sua partenza Calderara fece molti voli prolungati senza alcun problema ma, in un giorno ventoso, il 6 maggio, il suo aeroplano precipitò ed egli rimase gravemente ferito (commozione celebrale). Dopo essere stato curato in ospedale, egli riuscì a riparare l'aeroplano Wright con l'assistenza di Savoja, che era un bravissimo ingegnere, e dopo un mese e mezzo (luglio 1909) riprese i suoi voli a Centocelle.



S.Ten.Vasc. Mario Calderara "Brevetto di Volo N° 1" 12 settembre 1909 (disegno L. Gorena)

Nel settembre 1909 l'Aeroclub d'Italia aveva organizzato un Circuito Aereo a Brescia (simile a quello che aveva avuto luogo a Reims, in Francia, nel mese di luglio). Calderara fu autorizzato a partecipare alle gare che sarebbero state presenziate personalmente da Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele III. Tre settimane prima dell'apertura del circuito, un violento uragano distrusse gli hangar di legno e tela costruiti sull'aeroporto di Brescia per i partecipanti ed il Flyer Wright, che era stato ricostruito a Roma, fu danneggiato in modo irrimediabile. I due ufficiali (Calderara e Savoja) riuscirono a ricostruire il biplano in 9 giorni, in tempo per l'inizio della gara, utilizzando del legno e della tela di seconda qualità. Dopo aver montato sull'apparecchio un nuovo motore italiano, il "Rebus", Mario Calderara partecipò a tutte le competizioni e vinse cinque degli otto premi in gara. Gli altri piloti italiani non riuscirono ad alzarsi da terra, ad eccezione di Anzani, il cui aereo francese venne semi-distrutto in un incidente di volo. I piloti che volarono con successo furono l'americano Glenn Curtiss e il francese Henry Rougier. Il circuito di Brescia fu un trionfo per Calderara, che da un giorno all'altro divenne un eroe nazionale, essendo l'unico italiano che sapeva volare. L'Aeroclub d'Italia gli conferì il brevetto di "Pilota n.1".



Pionieri dell'Aviazione Italiana (Disegno di Aldo Brovarone)

Annullo figurato Saronno (VA) 30-10-1999 "90° anniversario 1° Circuito Aereo di Brescia"



A. A. A.
ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
SEZIONE DI SARONNO

**MOSTRA DI CARTOLINE D'EPOCA
"I PIONIERI DELL'AVIAZIONE ITALIANA"**

Per il 90° anniversario del primo circuito Aereo
di Brescia "Montichiari"
1° Pilota italiano M. Calderara,
1° Aereo italiano Triplano Faccioli





800
ITALIA

EUROPOST 2000
A. M. MARESCA

Publicard - Torino

Tel. 011/211599

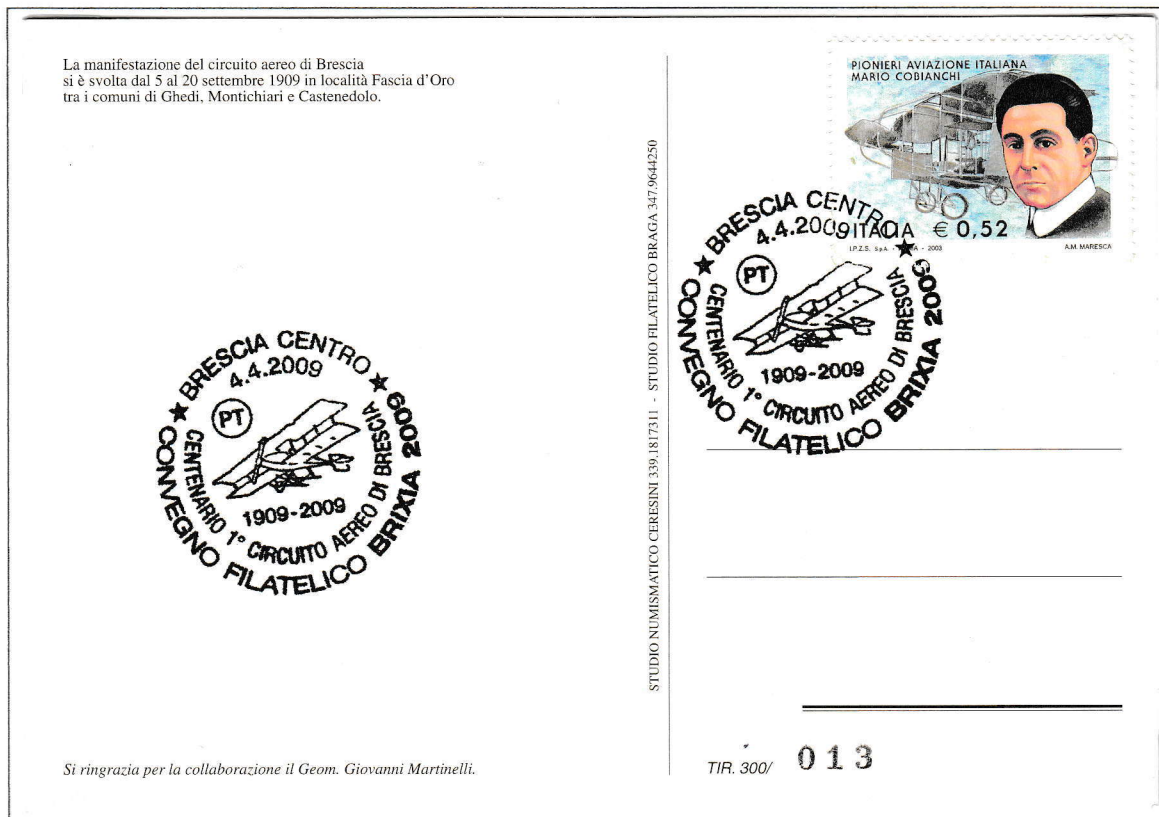
RIP. VIETATA

Cartolina ufficiale - numerata da 0 a 500

Disegno di ALDO BROVARONE

150

Il famoso poeta Gabriele d'Annunzio si interessava al volo umano ed era venuto a Brescia con la speranza di compiere un volo come passeggero. Egli riuscì a staccarsi da terra con Glenn Curtiss con un volo abortito di pochi secondi che lo lasciò molto deluso. Chiese quindi a Calderara, che conosceva dai tempi di Centocelle, di portarlo in volo. Quest'ultimo accettò e fece compiere a d'Annunzio un lungo volo (oltre dieci minuti) intorno all'aeroporto. Il poeta, entusiasta, lodò enfaticamente la perizia di Calderara. In quel periodo d'Annunzio stava scrivendo un romanzo sul volo umano, che rinnovava il mito di Dedalo e Icaro. Egli diede all'eroe del suo libro, Paolo Tarsis, un temperamento simile a quello di Mario Calderara, visto come un pilota dal carattere forte e con dei riflessi rapidi.



Annullo figurato Brescia 04-04-2009 "Centenario 1° Circuito Aereo di Brescia"

La notorietà di Calderara lo espose a molte interviste con i giornalisti e la disponibilità a spiegare la sua tecnica di volo non fu apprezzata dal suo diretto superiore, il Maggiore Moris, che riteneva poco dignitoso tale comportamento da parte di un ufficiale di carriera (ciò fu forse l'inizio di una serie di divergenze fra i due ufficiali). Nei mesi seguenti Calderara fu sottoposto a degli esami per un corso ufficiali a Livorno (richiesto per la sua promozione a Tenente di Vascello) e fu promosso con voti bassi, penalizzato dalla sua attività aviatoria che non gli aveva permesso di prepararsi adeguatamente agli esami e ciò danneggiò notevolmente la sua carriera.

Il Maggiore Moris aveva accettato di utilizzare il piccolo aeroplano inventato da Calderara, il Calderara-Goupy, per l'istruzione dei piloti italiani, dopo averlo dotato di motore (il biplano era giunto a Centocelle dalla Francia senza motore). Tuttavia, nell'autunno del 1910, durante l'assenza di Calderara, l'apparecchio venne rimosso dall'hangar dove veniva custodito e lasciato all'aperto, esposto alle intemperie. Presto la pioggia e il vento danneggiarono il biplano in modo irreparabile e si dovette demolirlo. Ciò fu fonte di terribile amarezza per Calderara, il quale fu presto assegnato al Ministero Marina ad altro incarico e non fu più utilizzato per la formazione di nuovi piloti.

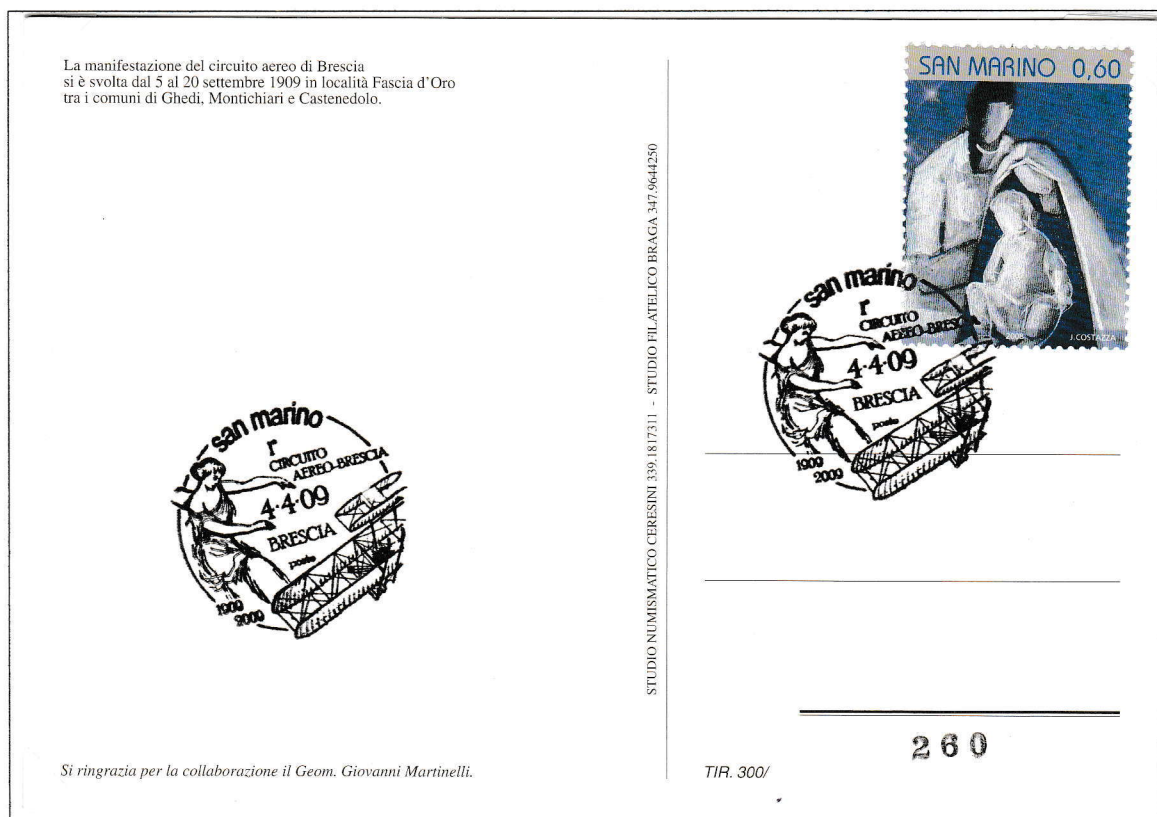
Calderara chiese al Ministero il permesso di costruire a La Spezia un nuovo tipo di aeroplano adatto per decollare e posarsi sull'acqua. Gli idrovolanti non esistevano ancora in quei giorni, ad eccezione di un aereo francese progettato da Fabre che aveva molti inconvenienti. Calderara progettò e costruì il suo idrovolante, la più grande macchina volante del mondo nel 1911 e si alzò in volo, con pieno successo, nella primavera del 1912 trasportando tre passeggeri oltre al pilota.



Acquarello dell'Idrovolante di Fabre del 1910

La prima guerra mondiale si avvicinava e la Marina Italiana impose a Mario Calderara un'interruzione delle sue attività aeronautiche ed un ritorno ai suoi compiti di servizio navale. Durante il conflitto bellico Calderara fu imbarcato su varie navi da guerra, l'ultima destinazione al comando di una torpediniera in Adriatico.

Alla fine del 1917 il Ministero lo destinò al comando di una nuova scuola per piloti di idrovolanti sulle sponde del lago di Bolsena, a nord di Roma. Gli allievi piloti erano degli ufficiali della Marina Americana (l'America era appena entrata in guerra) e la scuola svolse le proprie attività durante tutto il 1918 e fino al mese di luglio 1919. L'attività di istruzione dei piloti americani da parte del Calderara fu giudicata molto meritevole, non essendovi stato alcun incidente di volo in diciotto mesi, costituiva una dimostrazione di sicurezza e perizia eccezionali per quei giorni. La Marina degli Stati Uniti fu impressionata dalla capacità del Capitano di Corvetta Calderara e gli conferì l'onorificenza "American Navy Cross"



Annullo figurato "San Marino" Brescia 04-04-2009 "Centenario 1° Circuito Aereo di Brescia"

Nel 1923 Calderara fu nominato addetto aeronautico presso l'Ambasciata Italiana a Washington. Egli assolse i suoi compiti con molta competenza e incontrò numerosi uomini di stato americani, fra i quali il presidente Coolidge ed il futuro presidente Herbert Hoover. Riprese anche i contatti con i suoi vecchi amici pionieri dell'aviazione, visitando Orville Wright e Glenn Curtiss e stringendo amicizie con altre persone attive nell'industria aviatoria. La sua assegnazione a Washington terminò nel 1925 ed egli decise di interrompere la sua carriera nella Marina Italiana (nella quale aveva raggiunto il grado di Capitano di Fregata). Si trasferì a Parigi, usando questa città come centro per la sua nuova attività: la rappresentanza di varie società americane che producevano motori per aerei e pannelli di strumenti di volo. Il suo nuovo lavoro richiedeva continui viaggi in Europa, in Turchia e in Unione Sovietica. La sua attività fu un notevole successo, malgrado la crisi economica del 1929. Ma ormai un nuovo conflitto mondiale si avvicinava e, nel 1939, Calderara dovette trasferirsi nuovamente in Italia. Quando la guerra scoppiò, la casa acquistata dai Calderara nei dintorni di Parigi fu espropriata come proprietà nemica e la famiglia dovette affrontare altre difficoltà finanziarie. Nel 1944, logorato dalle difficoltà e soprattutto dal suo vizio del fumo, Mario Calderara morì per un malore improvviso nel suo letto. Sua moglie, la contessa Emmy Gamba Ghiselli, gli sopravvisse per 38 anni e contribuì sostanzialmente alla raccolta di dati e documenti che costituiscono l'eredità storica di Mario Calderara.

Nel 1999 è stato pubblicato un libro intitolato "Mario Calderara, aviatore e inventore" (il libro era in lingua italiana e sarà successivamente tradotto in inglese). Il libro è stato scritto dal figlio di Mario, Lodovico, in collaborazione con il Generale dell'Aeronautica Attilio Marchetti, che è l'autore di vari libri e monografie sulla Storia dell'Aviazione. Il libro si propone di narrare la vita di Mario Calderara, con accuratezza storica, e di tracciare un ritratto fedele del protagonista, sottolineando alcune interessanti idee ed intuizioni che lo hanno ispirato sia come pilota pioniere che come progettista di aeroplani.

Nel 1935 Mario Calderara, che in quel periodo viveva a Parigi, scrisse un breve rapporto intitolato "Miei ricordi di aviazione" che descrivevano le sue attività durante i primi anni del volo. Molte citazioni di questo rapporto sono state incluse nel libro, poiché costituiscono l'unico documento autobiografico esistente.

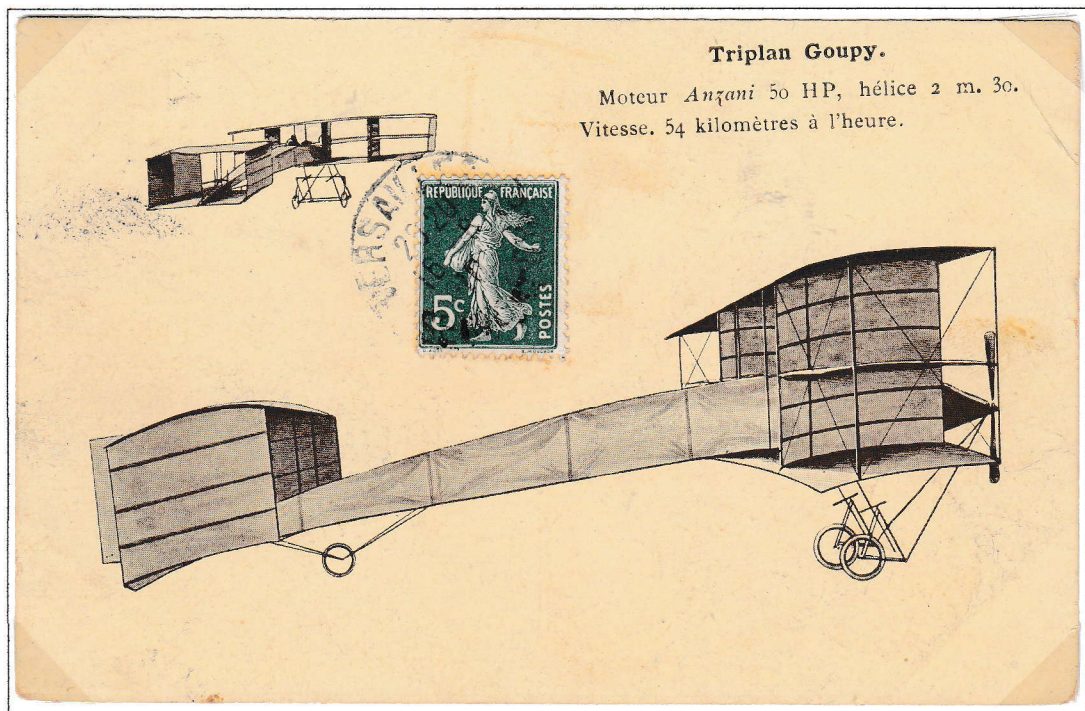
Nel 2002 la rivista specializzata francese "Icare" ha dedicato un Numero intero a Mario Calderara "Pioniere dell'Aviazione".



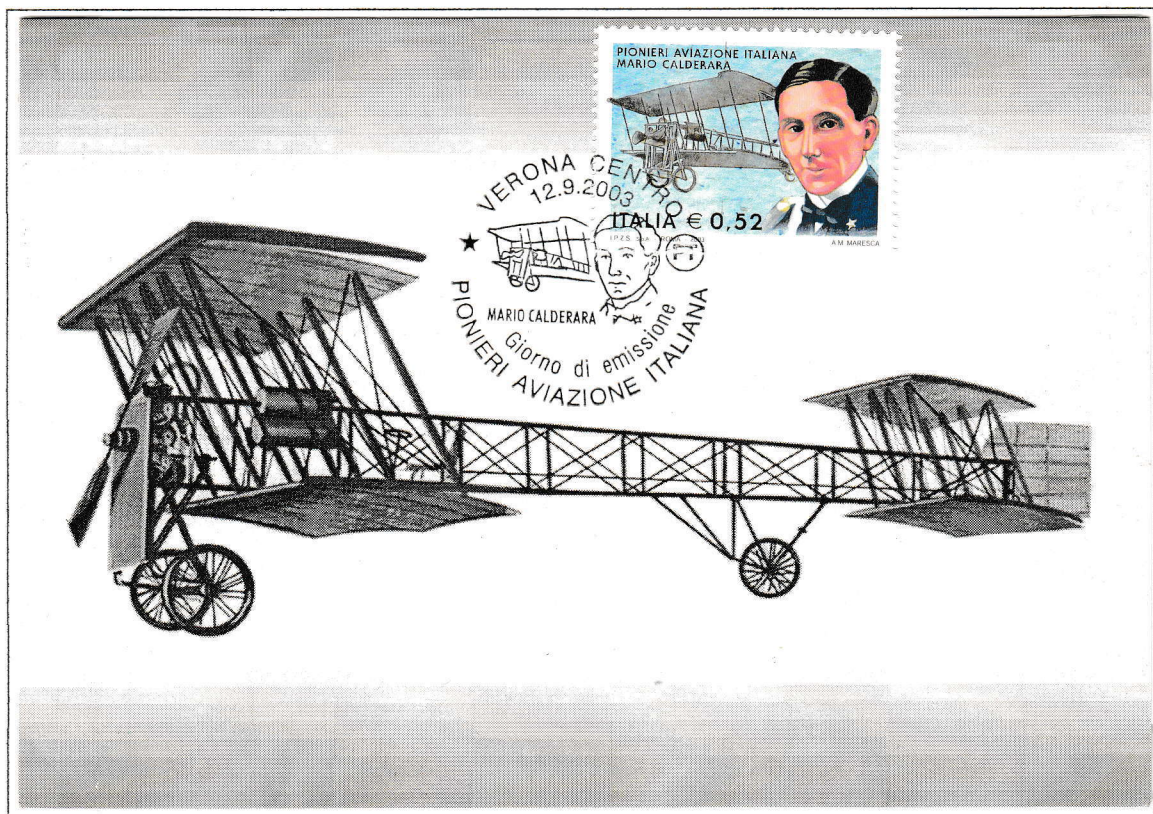
Preg.mo
 Sig. CROSA Vittorio
 Piazza Eugenio Marchese 3C/5
 16010 BUSALLA/Sarissola
(GE)



Annullo "1° giorno emissione" Verona 12-09-2003 "Pionieri Aviazione Italiana"



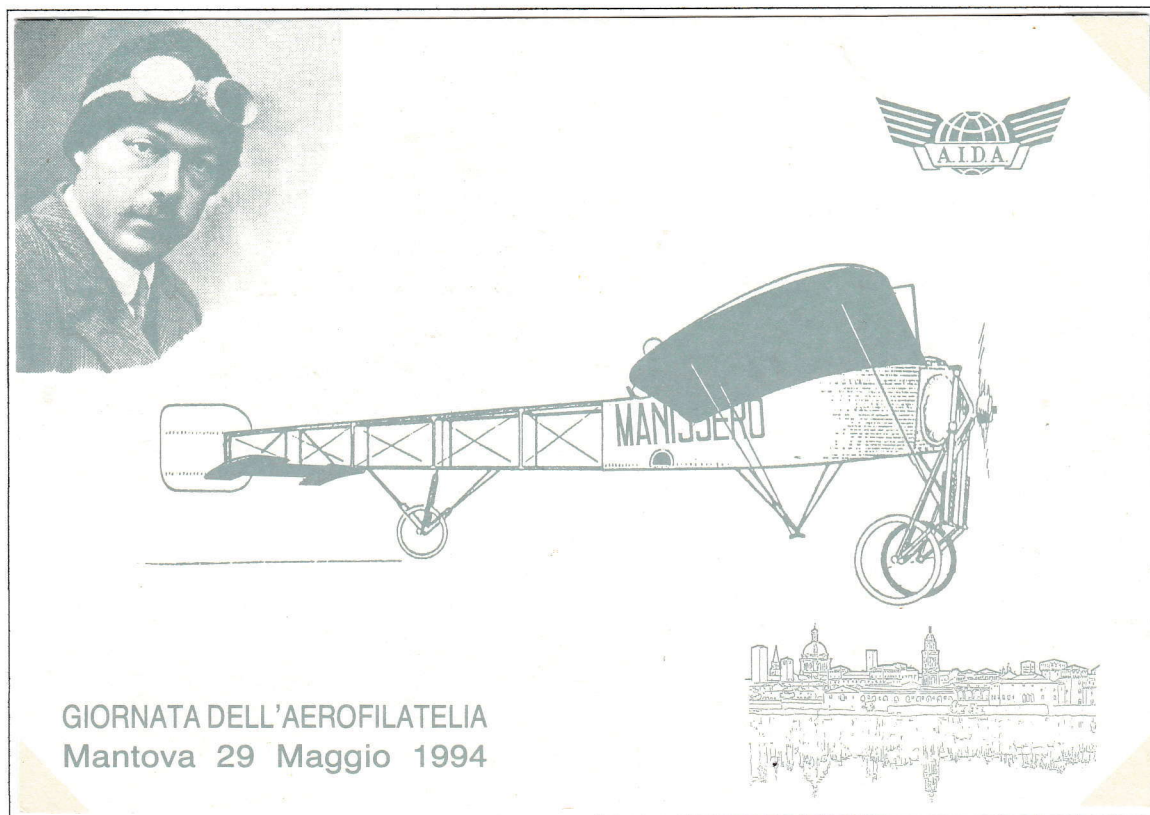
Triplano Goupy (1908) progetto Ambroise Goupy
 Annullo Versailles (F) 20-06-1910 (cartolina viaggiata)



Aereo Goupy II (1909) progetto Ambroise Goupy e Mario Calderara
 Annullo figurato "1° giorno" Verona 12-09-2003 "Pionieri Aviazione Italiana - Mario Calderara"

Romolo Manissero

Romolo Manissero (Pocapaglia_CN, 10 marzo 1881 – Torino, 19 maggio 1951) è stato un aviatore e militare italiano, pioniere dell'aviazione civile e militare italiana, vincitore del raid Torino-Milano-Torino del 1911. Partito volontario insieme al suo aereo per combattere la guerra italo-turca, dove eseguì numerose missioni di ricognizione per fornire informazione ai comandi del Regio Esercito, all'atto del suo rientro in Patria donò allo Stato il suo velivolo Blériot. Socio fondatore della ditta Società Italiana Transaerea-Blériot (SIT-Blériot), che costruiva velivoli su licenza Farman e Blériot, combattè anche durante la Prima Guerra Mondiale.



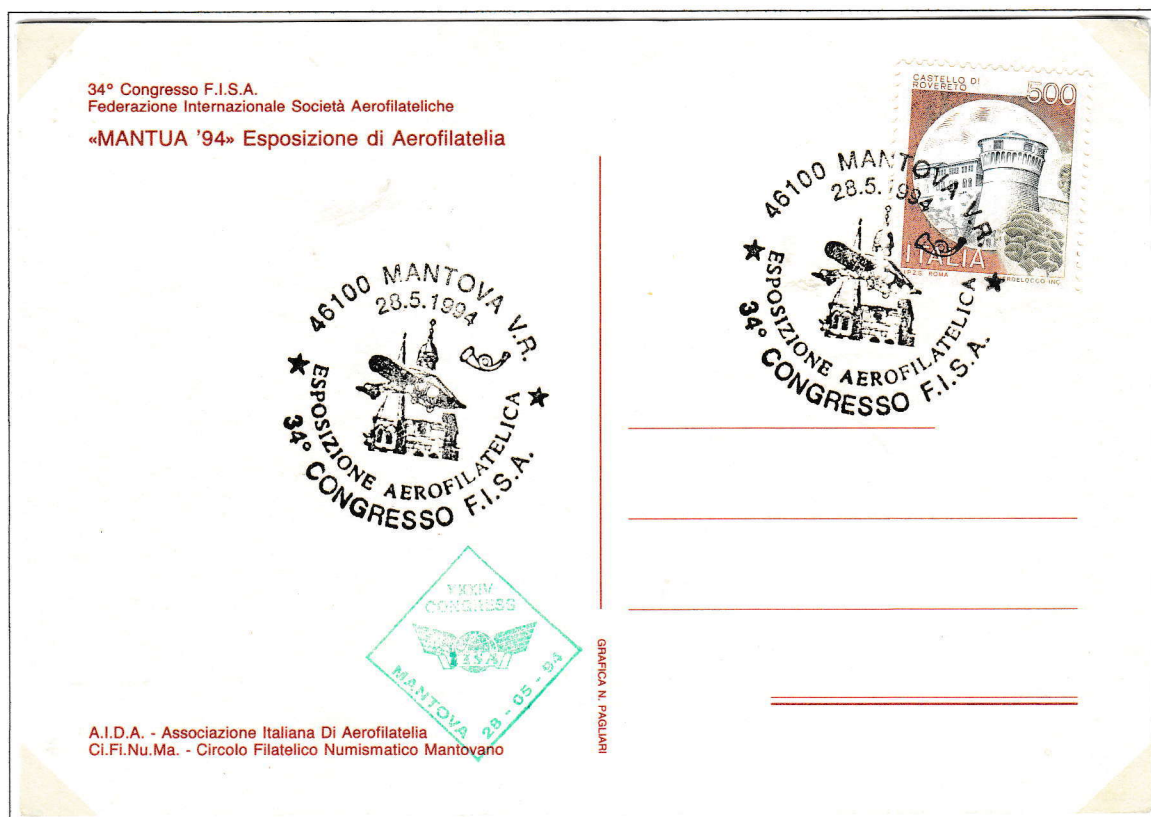
Pilota ROMOLO MANISSERO con aereo BLERIOT

Primo volo acrobatico su Mantova 28 giugno 1914

Nato a Pocapaglia in provincia di Cuneo, trasferendosi in giovane età a Racconigi (TO) insieme al padre ed agli zii, diventati imprenditori della seta. Appassionato pilota di motocicletta e discreto ciclista, nel 1910, dopo aver assistito ad un'esibizione a Milano, si appassionò al mondo dell'aviazione e si recò a Pau, in Francia, presso la Scuola di Volo diretta da Louis Blériot, con cui strinse amicizia. Il 7 aprile 1911 conseguì il brevetto di pilota d'aviazione e, poco tempo dopo, vinse il raid Milano-Torino-Milano su velivolo Blériot, partecipando anche al raid Parigi-Roma-Parigi. Nel corso del 1911 compì numerose esibizioni acrobatiche che riscosero grande successo, e allo scoppio della guerra con la Turchia partì volontario, insieme al suo aereo, per combattere in Libia con il grado di Sottotenente del Genio. Fu assegnato alla 1ª Squadriglia al comando del tenente Capuzzo, di stanza a Tobruk, inserita nella Flottiglia Aviatori Volontari al comando dell'Onorevole Carlo Montù, ed eseguì numerose missioni di ricognizione fino al marzo 1912, quando rientrò in Patria, non prima di avere donato il suo aereo allo Stato.

Insieme al cugino Vincenzo, all'ingegnere Alberto Triaca, all'avvocato Cesare Gorla Gatti e allo stesso Blériot fondò a Torino la prima fabbrica italiana di aerei, la Società Italiana Transaerea-Blériot (SIT-Blériot), che realizzò su licenza aerei Farman MF.7 e Blériot XI.

Assunto la direzione tecnico-sportiva della società, continuò comunque a volare, e nel 1914 fu il primo pilota italiano ad eseguire la figura acrobatica del cerchio della morte sul campo d'aviazione di Torino-Mirafiori.



Primo volo acrobatico di Romolo Manissero su Mantova 28 giugno 1914
Annullo figurato Mantova 28-05-1994 “34° Congresso F.I.S.A._Esposizione Aerofilatelica”



Primo volo acrobatico di Romolo Manissero su Mantova 28 giugno 1914
Annullo figurato Mantova 29-05-1994 “Giornata dell’Aerofilatelìa”

Amante del lusso e delle belle donne, in quegli anni si vociferò molto di una sua relazione con l'avvenente attrice Lyda Borelli, diva del cinema muto che nel 1911, a Rimini, aveva portato in volo sul suo aereo nel corso di un raid: precipitarono e mentre l'attrice non si fece nulla, egli subì un forte colpo alla schiena che fu all'origine dei guai fisici che ne avrebbero minato vita e carriera.



Primo volo acrobatico su Mantova 28 giugno 1914

All'inizio del 1916 il Tenente Manissero rientrò in servizio attivo nel Regio Esercito, assegnato nel mese di ottobre alla Sezione Idro di Desenzano del Garda che il 26 gennaio diventa 1^a Squadriglia Idrovolanti, dove si distinse per aver impegnato combattimento con una formazione di velivoli austro-ungarici nel corso del mese di febbraio. Rientrato in servizio presso la SIT in qualità di pilota collaudatore, nel corso del 1917, a causa di difficoltà finanziarie, la società dovette essere venduta all'Ansaldo, ed egli rientrò in servizio attivo nel febbraio 1918, quando fu assegnato alla 270^a Squadriglia Idrovolanti, equipaggiata con velivoli FBA, di stanza a Palermo. Gravemente minato nella salute a causa dei troppi incidenti aerei subiti, che gli causavano fortissimi dolori e che doveva combattere con l'uso della morfina, subito dopo la fine della guerra, con il grado di Capitano, si ritirò a vita privata a Racconigi insieme alla sua ultima compagna Michelina. Nel 1942 perse la casa a causa di un bombardamento aereo alleato e trascorse gli ultimi anni a Racconigi quasi in miseria. A causa di una caduta dalla sedia a rotelle il sindaco di Racconigi lo fece ricoverare all'ospedale torinese di San Vito, dove si spense il 19 maggio 1951. I funerali si tennero il giorno dopo e videro la partecipazione di numerosissime persone, tra cui molte figure di spicco del mondo dell'aviazione. La salma fu poi tumulata nel cimitero di Pocapaglia.



Volo di Romolo Manissero su Chiavari (1913)

Annullo figurato Lavagna (GE) 4-06-2011 "Giornata Italiana dell'Aerofilatelìa"

LAVAGNA 4 - 5 GIUGNO 2011
GIORNATA dell'AEROFILATELIA



Collezione privata di Dario Peretti
Riproduzione di cartolina d'epoca



Mario Cobianchi

Mario Cobianchi (Bologna 8 aprile 1885 - Roma 15 gennaio 1944) nasce da una famiglia agiata, il padre era titolare di una avviata fabbrica di liquori.

Intrapresi gli studi per maestro di violino, fu ben presto pervaso da una gran voglia di provare tutte le novità tecnologiche che l'inizio del secolo stava offrendo copiosamente.

Iniziò a partecipare alle corse ciclistiche, poi passò al motociclismo, quindi alle ascensioni aerostatiche, brevettandosi nel 1907 "pilota di aerostato". Cominciò anche a correre in automobile recandosi negli Stati Uniti dove poté assistere ad alcune prove di volo dei fratelli Wright nel North Carolina. Ne rimase così entusiasta che, al suo rientro in Italia, volle dedicarsi alla costruzione in proprio di macchine volanti.



Il Pioniere dell'Aviazione Mario Cobianchi (foglietto erinofilo)



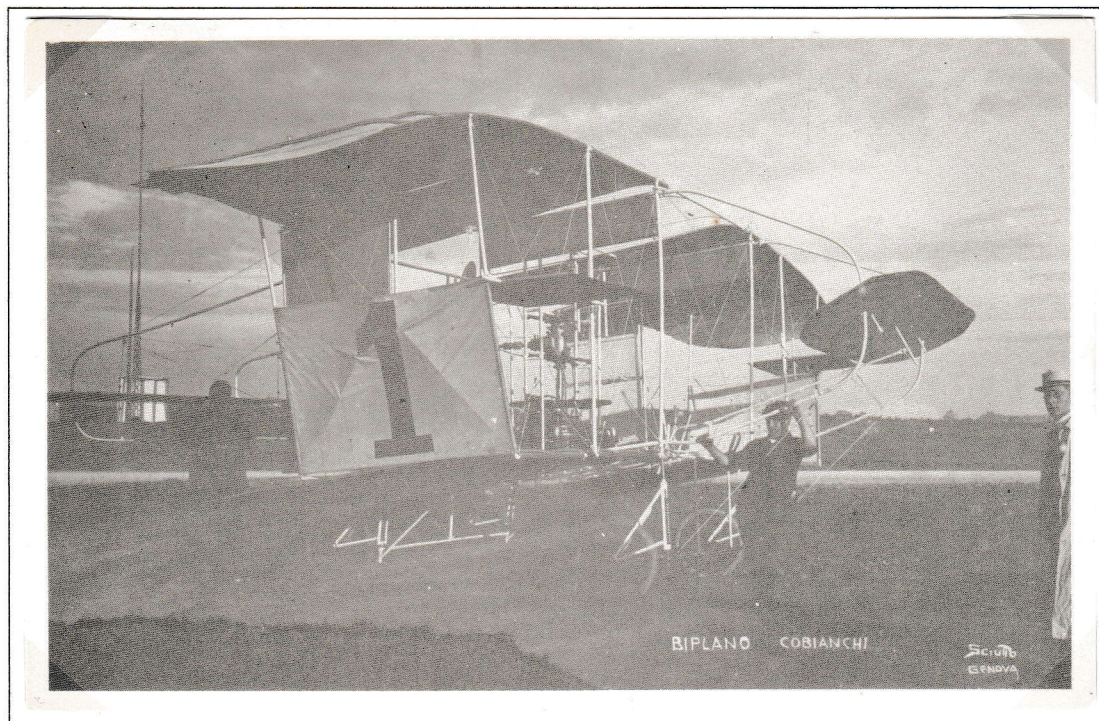
Italia € 0,52 12/09/2003

"Pionieri Aviazione Italiana - Mario Cobianchi"

Il suo primo aeroplano, denominato "Cobianchi 1", lo collaudò sul campo di Montichiari (BS) nel settembre del 1909 in occasione del "1° Circuito Aereo Internazionale di Brescia" al quale si era iscritto. La messa a punto non fu facile e gli costò svariati incidenti e costose riparazioni, tant'è che nel 1910 decise di recarsi in Francia per frequentare una scuola di volo regolare ed acquistare un velivolo di serie, un biplano Farman.

Rientrato in Italia completò il corso di pilotaggio presso la Scuola di Volo de "La Comina", nei pressi di Pordenone, dove il 13 novembre 1910 conseguì il Brevetto di Pilota n.24 dell'Aviazione Italiana.

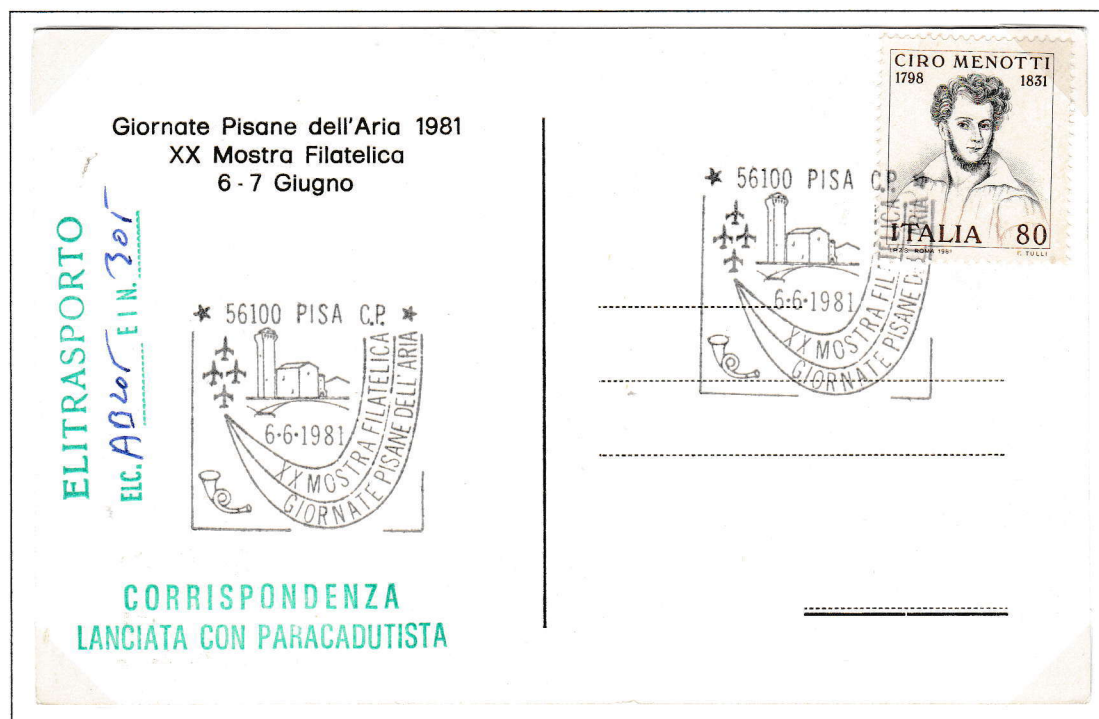
Da quel momento iniziò a partecipare con il suo Farman alle più importanti manifestazioni aeree nazionali ed internazionali.



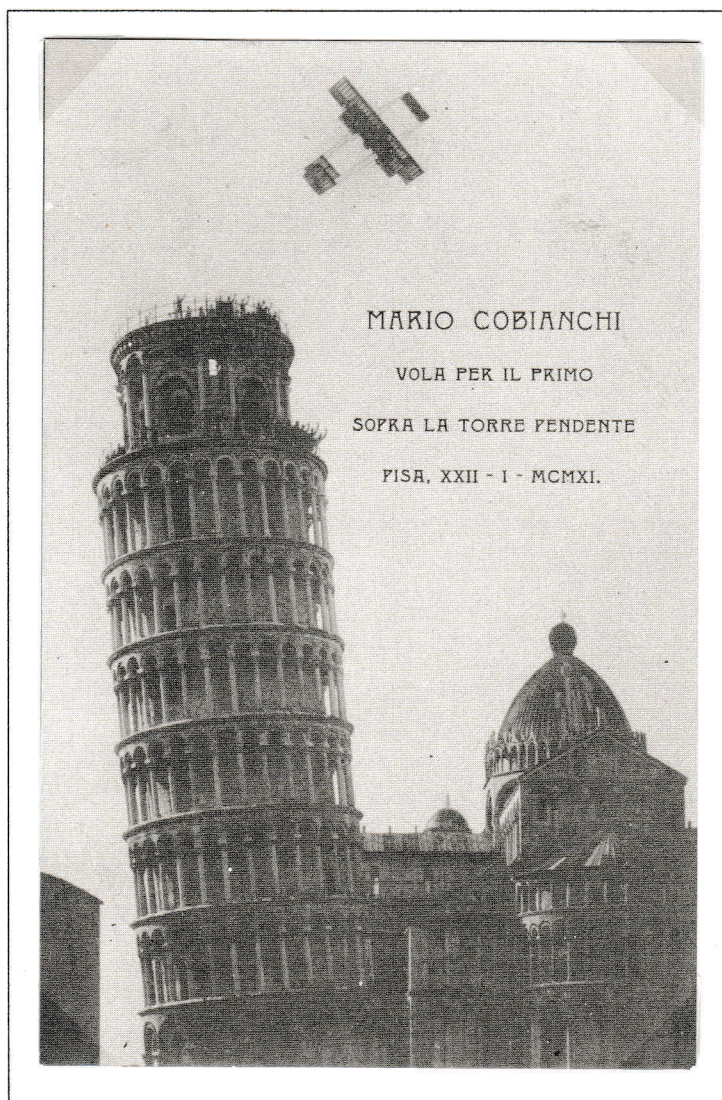
Mario Cobianchi su "Biplano Cobianchi 1"

Annullo figurato Pisa 6-06-1981 "Giornate Pisane dell'Aria"

Cartolina aerotrasportata con elicottero AB205 E.I. n° 305 e paracadutata



Invitato alle “Gare d’Aviazione di Pisa”, il 22 gennaio 1911 Mario Cobianchi sorvolò per la prima volta la Torre di Pisa.



Volo su Pisa (cartolina aerotrasportata con V.L.V. G.222 e paracadutata)
Annullo Pisa 25/01/1981 “70° anniversario Manifestazioni Aviatorie a Pisa”



Il giorno successivo, nel portare in volo un illustre passeggero, ebbe tuttavia un incidente che gli procurò la frattura di una gamba ed un periodo di convalescenza presso l'Hotel Nettuno. In segno di riconoscenza per quanto realizzato a Pisa, il 2 aprile 1911, nel corso di una affollata cerimonia presso il Regio Teatro Verdi, la città volle donargli una medaglia d'oro appositamente coniatata per lui.



Dispaccio aerotrasportato - Volo Speciale con velivolo A.M.I. P.180
Annuli speciali figurati di Bologna e Ciampino Aeroporto_Roma del 18-09-2003



Cartolina Postale aerotrasportata con velivolo V.L.V. G.222 e paracadutata
Annullo Pisa 25/01/1981 "70° anniversario Grandi Gare di Aviazione a Pisa 1911"

Rimessosi dall'incidente, riprese la sua attività di volo e in quello stesso 1911 partecipò come pilota volontario alla guerra italo-turca operando dalla base aerea di Derna.

Nel 1913, su richiesta ufficiale delle locali autorità militari, si recò in Russia per istruire al volo gli ufficiali dello Zar.

Dopo un periodo di richiamo alle armi come ufficiale durante la 1ª Guerra Mondiale, nel novembre 1917 Cobianchi si trasferì negli Stati Uniti, a New York, dove diresse due importanti industrie aeronautiche: la General Mangement della "Parisan Airplane Corporation" e la Aircraft Engineering Corporation, dove progettò e collaudò alcuni velivoli.

Nel maggio del 1918, a Oster Bay (NY), testò un nuovo idrovolante, costruito sotto la sua supervisione.



Annullo "1° giorno emissione" Bologna 12-09-2003 "Pionieri Aviazione Italiana"

Nel 1919 rientrò in Italia e assunse importanti incarichi a livello ministeriale e diplomatico, recandosi ancora negli Stati Uniti, alla vigilia della 2ª Guerra Mondiale, presso la nostra Ambasciata di Washington.

Era un membro d'onore dell'Aero Club of America.

Morì prematuramente a Roma il 15 gennaio 1944, a soli 59 anni, colpito da un male incurabile al quale si oppose con tutte le sue forze. Con lui scomparve un autentico pioniere dell'aviazione italiana, ma soprattutto un vero sportman ed un grande aviatore.

Mario Cobianchi ha scritto il libro "PIONIERI DELL'AVIAZIONE ITALIANA"