

PIONIERI DELL'AVIAZIONE

- ▶ **LOUIS BLÉRIOT**
- ▶ **GEO CHÀVEZ**
- ▶ **GIOVANNI WIDMER**

di Luciano Salari

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

Louis Blériot

Louis Blériot (Cambrai, 1° luglio 1872 - Parigi, 2 agosto 1936) è stato un pioniere dell'aviazione e ingegnere francese, primo trasvolatore del Canale de La Manica (25 luglio 1909).

Primo di cinque figli nati da Clémence e Charles Blériot nel 1882, all'età di 10 anni, Blériot fu inviato come pensionante all'Institut Notre Dame di Cambrai, dove vinse spesso premi di classe, incluso uno per il disegno tecnico. Quando aveva 15 anni, passò al Liceo ad Amiens, dove visse con una zia. Dopo aver superato gli esami per il suo diploma di laurea in scienze e tedesco, decise di provare a entrare nella prestigiosa École Centrale di Parigi. L'ingresso era un esame impegnativo per il quale erano necessarie lezioni speciali e di conseguenza Blériot trascorse un anno al Collège Sainte-Barbe a Parigi.

Dopo tre anni di intenso studio all'École Centrale, Blériot si laureò 113° su 203 nella sua classe di laurea, quindi intraprese un periodo di servizio militare obbligatorio e trascorse un anno come sottotenente nel 24° Reggimento di Artiglieria, di stanza a Tarbes nei Pirenei.



Il Pioniere dell'Aviazione Louis Blériot

Annullo giorno emissione Cambrai (F) 1-07-1972 "Centenario nascita Louis Blériot"

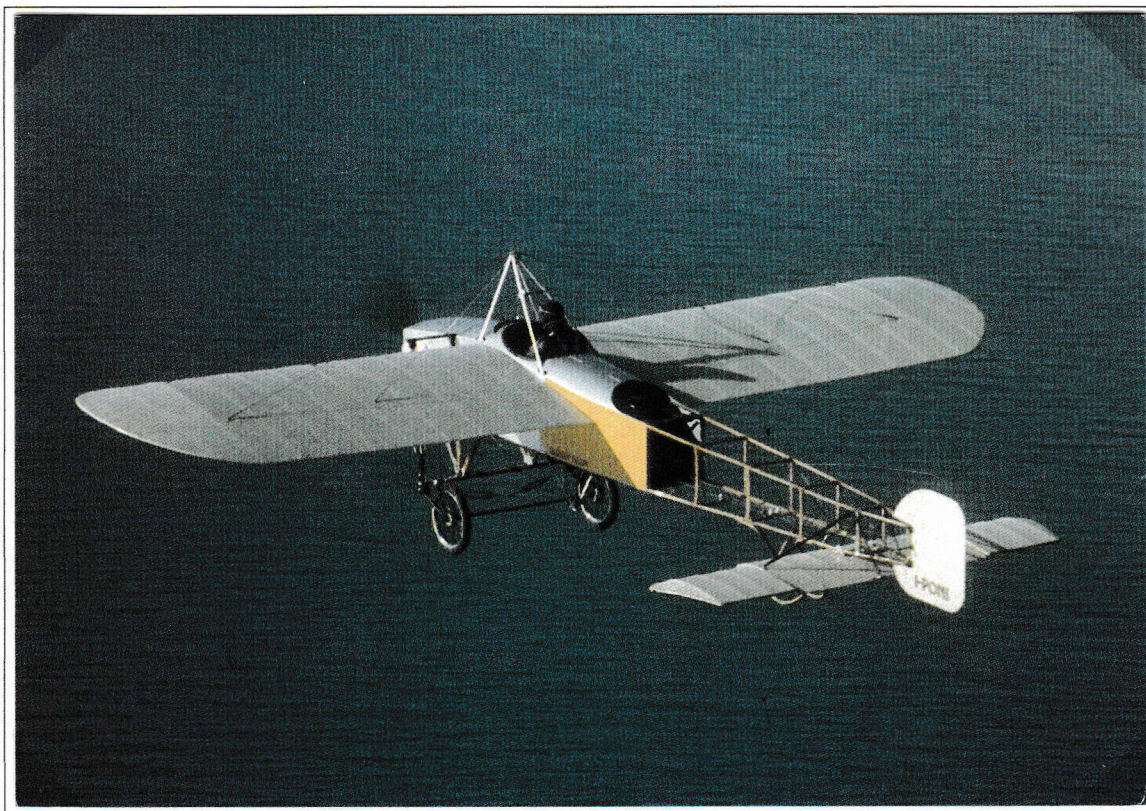
Blériot era stato dapprima pioniere del volo planato (che doveva diventare la tecnica di pilotaggio degli attuali alianti), poi aveva cercato di perfezionare il biplano dei fratelli Wright ed infine aveva preferito la soluzione del monoplano.

La sua passione per l'aviazione fu probabilmente innescata nell'aprile del 1905, quando conobbe Gabriel Voisin, poi impiegato da Ernest Archdeacon per assistere i suoi alianti sperimentali.

Blériot fu uno spettatore alle prime prove di Voisin sull'alante ad idrovolante che aveva costruito nel giugno 1905. Il successo di questi processi lo spinse a commissionare una macchina simile a Voisin, l'alante Blériot II. Il 18 luglio fu fatto un tentativo di far volare questo aereo, terminando in un incidente in cui Voisin era quasi annegato, ma ciò non dissuase Blériot. In effetti, suggerì a Voisin di smettere di lavorare per Archdeacon e di entrare in partnership con lui. Voisin accettò la proposta e i due uomini istituirono gli *Ateliers d'Aviation Edouard Surcouf, Blériot et Voisin*.

Tre dei suoi aerei furono esposti al primo salone Aero di Parigi, che si tenne alla fine di dicembre: il monoplano Blériot IX; il Blériot X, un biplano pusher a tre posti e il Blériot XI, che sarebbe diventato il suo modello di maggior successo.

Il Tipo XI inizialmente era alimentato da un motore REP e fu pilotato per la prima volta con questo motore il 18 gennaio 1909, ma sebbene l'aereo volasse bene, dopo un breve periodo in aria, il motore iniziò a surriscaldarsi, portando Blériot a mettersi in contatto con Alessandro Anzani, che aveva sviluppato un motore motociclistico di successo ed era successivamente entrato nel mercato dei motori aeronautici. È importante sottolineare che Anzani era associato a Lucien Chauvière, che aveva progettato una sofisticata elica in noce laminata. La combinazione di un motore affidabile e un'elica efficiente contribuirebbe notevolmente al successo del Tipo XI.



Monoplano BLÉRIOT XI-2-M (replica velivolo Traversata del Canale della Manica)

Nel 1909 ottenne il primo brevetto di pilota d'aereo rilasciato in Francia e il 16 giugno 1909, Blériot e Voisin ricevettero congiuntamente il Prix Osiris, assegnato dall'Institut de France ogni tre anni al francese che aveva dato il massimo contributo alla scienza.

Tre giorni dopo, il 19 luglio, Blériot informò il Daily Mail della sua intenzione di tentare di vincere il premio di mille sterline offerto dal giornale per una traversata riuscita del Canale della Manica in un aereo più pesante dell'aria.

Blériot, che intendeva volare attraverso la Manica con il suo monoplano di Tipo XI, aveva tre rivali per il premio, il più agguerrito dei quali era Hubert Latham, un cittadino francese di estrazione inglese che pilotava un monoplano Antoinette IV. Gli altri erano Charles de Lambert, un aristocratico russo di origini francesi ed uno degli allievi di Wilbur Wright, e Arthur Seymour, un inglese che si diceva possedesse un biplano Voisin.

Blériot, accompagnato da due meccanici e dal suo amico Alfred Leblanc, arrivato a Calais mercoledì 21 luglio stabilì la propria base in una fattoria vicino alla spiaggia di Les Baraques, tra Calais e Sangatte. Il giorno seguente un aereo sostitutivo per Latham fu consegnato dalla fabbrica Antoinette. Il vento era troppo forte per un tentativo di attraversare venerdì e sabato, ma sabato sera aveva iniziato a calare.

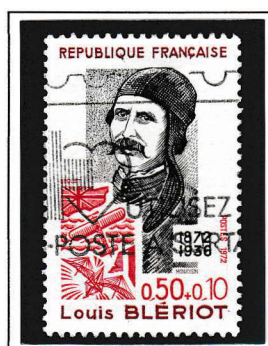
Alle 4,15 del 25 luglio, sorvegliato da una folla entusiasta, Blériot fece un breve volo di prova con il suo velivolo Tipo XI, e poi, con un segnale che il sole era sorto (le regole della competizione richiedevano un volo tra l'alba e il tramonto), decollò alle 4,41 per tentare la traversata. Volando a circa 45 miglia (72 km/h) e ad un'altitudine di circa 250 piedi (76 m), partì attraverso il Canale. Non avendo una bussola, Blériot prese i suoi riferimenti dalla *Escopette*, una nave che si stava dirigendo verso Dover, ma presto raggiunse la nave e la visibilità si deteriorò. La linea grigia della costa inglese, tuttavia, apparve alla sua sinistra; il vento era aumentato e lo aveva soffiato ad est del suo corso previsto. Cambiando rotta, seguì la linea della costa a circa un miglio fino a quando non vide Charles Fontaine, il corrispondente di *Le Matin* che agitava un grande tricolore come segnale.

A differenza di Latham, Blériot non aveva visitato Dover per trovare un posto adatto per atterrare, e la scelta era stata fatta da Fontaine, che aveva selezionato una zona di terra leggermente in pendenza chiamata Northfall Meadow, vicino al castello di Dover, dove c'era un punto basso nelle scogliere. Una volta a terra, Blériot ha girato due volte in cerchio per perdere altezza ed ha spento il suo motore ad un'altitudine di circa 20 m (66 piedi), facendo un pesante atterraggio "pancake" a causa delle raffiche di vento. Il telaio è stato danneggiato e una lama dell'elica è stata frantumata, ma Blériot è rimasto illeso. Il volo aveva impiegato 36 minuti e 30 secondi.



Francia (1934) Fr 2,25

25° anniversario traversata Manica



Francia (1972) Fr 0,50 + 0,10

Centenario nascita



Ungheria (1948) 10 Fiorini

Louis Blériot



Francia (2009) € 2,00

100° anniversario traversata Manica



San Marino (1962) Lire 10

Velivolo Blériot

La notizia della sua partenza era stata inviata via radio a Dover, ma si prevedeva generalmente che avrebbe tentato di atterrare sulla spiaggia a ovest della città. Il corrispondente del *Daily Mail*, rendendosi conto che Blériot era atterrato vicino al castello, partì a tutta velocità con un'automobile e portò Blériot al porto, dove si riunì con sua moglie. La coppia, circondata da una folla esultante e da fotografi, fu quindi portata al Lord Warden Hotel ai piedi del Molo dell'Ammiragliato. Vinse così il primo premio di mille sterline messo in palio dal quotidiano londinese *Daily Mail*. Blériot era diventato una celebrità.

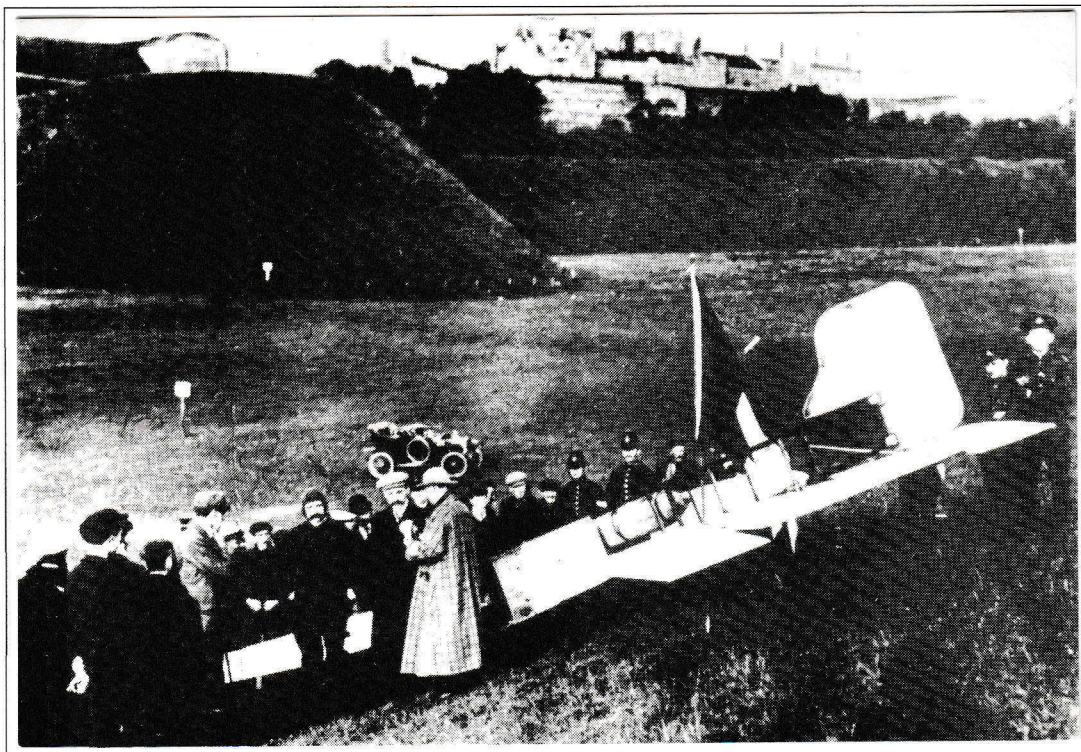
Si racconta che i doganieri di Dover, essendo ovviamente sprovvisti di moduli attinenti all'arrivo di aeromobili, usarono quelli per i piroscafi, dal che risultò che quel giorno arrivò a Dover un piroscafo con un solo passeggero a bordo.

Blériot fu il primo a ripetere la traversata aerea de La Manica che era stata compiuta per la prima volta in pallone aerostatico il 7 gennaio 1785 dal pilota francese Jean-Pierre Blanchard e dal passeggero americano John Jeffries.

Nel 1909 ottenne il primo brevetto di pilota d'aereo rilasciato in Francia e vinse il premio dell'Aéro-Club francese.

Dopo la trasvolata della Manica fondò un'azienda aeronautica per la costruzione di aeroplani in Inghilterra ed un'altra, la Blériot Aéronautique, in Francia, che diedero un grande contributo, prima e durante la prima guerra mondiale, allo sviluppo dell'aviazione francese ed inglese.

Nel 1929, celebrandosi il ventennio della sua impresa, Blériot sorvolò nuovamente La Manica con lo stesso apparecchio, ormai diventato un esemplare da museo.



Louis Blériot dopo l'atterraggio a Northfall Meadow, Dover (Inghilterra)

Il *Memoriale di Blériot*, il profilo dell'aereo disposto in piazzole di granito, nel tappeto erboso, segna il suo punto di atterraggio sopra le scogliere vicino al castello di Dover.

L'aereo che è stato utilizzato nella traversata è ora conservato al Musée des Arts et Métiers di Parigi.

Blériot rimase attivo nel settore dell'aviazione fino alla sua morte il 1° agosto 1936 a Parigi a causa di un infarto. Dopo un funerale con tutti gli onori militari a Les Invalides fu sepolto nel Cimetière des Gonards a Versailles.

Geo Chávez

Jorge Antonio Chávez Dartnell, anche conosciuto come **Geo Chávez** (Parigi, 13 giugno 1887 - Domodossola, 27 settembre 1910), è stato un aviatore franco-peruviano che per primo riuscì a trasvolare le Alpi.

Nacque a Parigi da genitori peruviani, il facoltoso banchiere Manuel Chávez Moreyra e María Rosa Dartnell y Guisse, i quali erano emigrati in Francia nel 1884 a causa della guerra con il Cile. Chávez studia prima nel Lycée Carnot, e poi nel Lycée Charlemagne. E' un ragazzo aitante che pratica sport: atletica leggera, rugby, ciclismo. Poi passa ai motori di ogni tipo e genere.

Alla fine del liceo decide di studiare ingegneria e s'iscrive all'Ecole d'Electricité et Mécanique Industrielles Violet di Parigi, dove si laurea nel 1909.



Il Pioniere dell'Aviazione Geo Chávez (nel riquadro)
e velivolo "Blériot" utilizzato da Geo Chávez



Lamina argento (1985)
75° anniv. Trasvolata Alpi



San Marino Lire 10 4/04/1962
"Velivolo Blériot simile a quello utilizzato da Geo Chávez"

GEO CHAVEZ

PARIGI 1883 - DOMO 1910



65°

Omaggio a GEO CHAVEZ

1ª TRASVOLATA DELLE ALPI

DOMODOSSOLA 23 - 9 - 1910



Spett. CIRCOLO
FILATELICO-NUMISMATICO DOMESE
via Trieste n° 7
28037 DOMODOSSOLA (Novara)

“65° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
Annulli figurati Briga (CH) e Domodossola (NO_I) 23-09-1975

GEO CHAVEZ

PARIGI 1883 - DOMO 1910



A ricordo dell'Aviatore GEO CHAVEZ
morto a Domodossola il 27 Settembre 1910,
dopo aver, con ardimentoso volo, trionfal-
mente superate le Alpi, dando al mondo un
raro esempio di quanto possano l'umano
ingegno e l'umana audacia.



“65° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
Annullo figurato Domodossola (NO) 23-09-1975

Conosce l'aviatore Louis Paulhan, diventandone suo meccanico e motorista volontario assistendolo, nell'aprile 1910, nell'impresa del volo di 300 km della Londra-Manchester e in altri progetti. Chavez prende il brevetto di pilota alla Scuola di Aviazione creata da Henri e Maurice Farman, alle porte di Parigi e compie il suo primo volo ufficiale il 5 febbraio 1910. Compra da Bleriot tre monopiani che userà nelle varie imprese.

Il 3 agosto 1910, a Blackpool, in Inghilterra, "Geo" supera il record mondiale di altitudine raggiungendo la quota di 1643 mt. Il 6 settembre 1910, due settimane prima della sua trasvolata alpina stabilisce a Issy, vicino a Parigi, un nuovo primato mondiale in altezza volando fino alla quota di 2652 mt.

In quel periodo deve affrontare però anche la perdita di entrambi i genitori.



Dispaccio annullo figurato Domodossola (NO) 23-09-1975
"65° anniversario Trasvolata Alpi - Geo Chávez"

Nell'estate del 1910 il Touring Club Italiano, guidato all'epoca da Arturo Mercanti, con la collaborazione del Corriere della Sera, di un piccolo gruppo di aristocratici e imprenditori lombardi e della neonata "Società Italiana di Aviazione" con sede a Milano, propose una sfida internazionale per compiere la Trasvolata delle Alpi da parte di una macchina "più pesante dell'aria". Chávez fu il primo che si iscrisse per compiere l'impresa.

Il percorso nei cieli, prevedeva che i partecipanti partissero da Briga (Svizzera) a 870 mt s.l.m. attraversassero la Valle della Saltina e della Diveria, dove si trova la cima del Sempione (2005 mt), quindi il passo del Sempione (1480 mt), da dove sarebbero poi dovuti scendere a Domodossola (227 mt), per una tappa di sosta - rifornimento, per proseguire poi da lì lungo il fiume Toce fino al Lago Maggiore, a Stresa, Laveno, arrivare a lambire Varese, piegare verso Tradate, Saronno e dirigere poi verso Milano. Il percorso totale in linea d'aria sarebbe stato di circa 150 km da compiersi entro le 24 ore dal decollo, dal 18 al 24 settembre, per un premio di 100.000 Lire del tempo, da spartire, valutabile in un milione e mezzo di Euro attuali. Il montepremi era così suddiviso: 70.000 al primo, 20.000 al secondo, 10.000 al terzo.



Dispaccio aereo con velivolo SIAI 205 ISYAN "65° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi di Geo Chavez"
Annuli figurati Vergiate (VA) e Domodossola (NO) 23-09-1975



"75° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi di Geo Chavez"
Annullo figurato Briga (CH) 23-09-1985

Alla gara di trasvolata delle Alpi s'iscrissero in 9 ma 4 vennero esclusi dal Comitato organizzatore. Con Chávez, rimasero altri quattro, il tedesco Eugen Wiencziers, l'americano Charles Wymann, il francese Marcelo Paillette e Bartolomeo Cattaneo da Grosio di Sondrio, primo degli italiani e sesto nel mondo, a conseguire il brevetto di pilota civile.

Chávez si preparò minuziosamente per tempo alla gara, allenamento fisico, attento a ogni minimo dettaglio sull'aereo e conoscenza quasi maniacale delle montagne da superare.

Un primo tentativo di trasvolata, avvenuto il 19 settembre 1910, fallì a causa delle cattive condizioni atmosferiche trovate in quota. Chávez raccontò che, dopo un'ascensione relativamente tranquilla fino a circa 2200 mt s.l.m., aveva incontrato forti turbolenze che avevano scosso violentemente il suo aereo: a fatica era riuscito a tenere la sua macchina sotto controllo e rientrare, infreddolito e stremato, a Briga. Con quel primo tentativo egli comprese che un fattore importante per l'attraversamento delle Alpi era dato dalle condizioni atmosferiche che si sarebbero incontrate tra le montagne.



Cartolina elitrasportata - Volo Speciale Domodossola - Milano
Impronta speciale "70° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi 23 settembre 1910"
Annuli di Domodossola (NO) e Linate Aeroporto_Milano del 28-09-1980

Chávez compì la sua impresa più famosa il 23 settembre 1910 a bordo di un monoplano Blériot XI-2 denominato "Gipeto" dal nome di un rapace. Il modello identificato come 2 era una variante potenziata dello stesso tipo con cui Louis Blériot aveva compiuto la traversata della Manica il 25 luglio 1909, motorizzato milanese Anzani (copia di quest'aereo e un pezzo dell'ala del "Gipeto" si trovano al Museo della Scienza e della Tecnica a Milano).

Un apparecchio completamente in legno, lungo 7 metri, con un'apertura alare delle stesse dimensioni. Ali fatte di tela gommata, sostenute da due longheroni a sezione rettangolare in frassino e da centine in pioppo. La fusoliera formata da un'unica trave portante di legno a traliccio, senza teli o altro ai lati.



“70° anniversario 1^a Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
 Volo con elicottero Milano - Domodossola (NO)
 Annullo figurato Milano Linate Aeroporto 28-09-1980



“70° anniversario 1^a Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
 Volo con elicottero Milano - Domodossola (NO)
 Annullo figurato Domodossola (NO) 28-09-1980

Prima traversata aerea delle Alpi
Geo Chàvez 23 settembre 1910
 disegno di Achille Beltrame
 riproduzione copertina "Domenica del
 Corriere" n° 39 del 25 settembre 1910



Prima traversata aerea delle Alpi:
 Geo Chavez, 23 Settembre 1910.

*Dal disegno di Achille Beltrame per la copertina della « Domenica del Corriere » (n. 39 del 25 settembre 1910).
 (Per gentile concessione della Direzione).*



"70° anniversario 1ª Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez"
 Volo con elicottero Domodossola (NO) Milano - Annullo figurato 28-09-1980

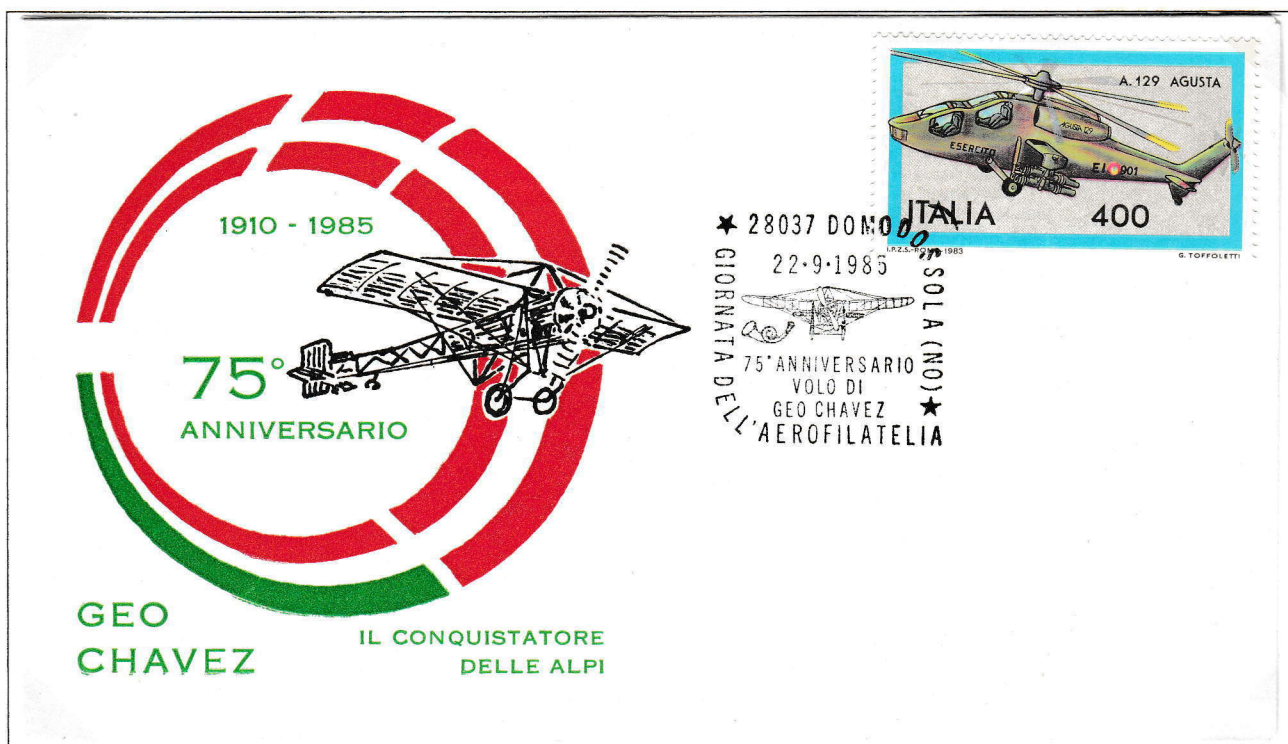


“70° anniversario 1^a Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
 Volo con elicottero Milano (I) - Briga (CH)
 Annuli figurati e Milano Linate Aeroporto e Briga (CH) 28-09-1980



“70° anniversario 1^a Trasvolata delle Alpi di Geo Chàvez”
 Volo con elicottero Milano - Domodossola (NO)
 Annuli figurati Milano Linate Aeroporto e Domodossola (NO) 28-09-1980

Il posto del pilota era aperto, privo di cabina e protezioni, lasciandolo in totale balia delle correnti d'aria, del freddo e delle intemperie. C'era solo un sedile di legno e vimini, senza cinture di sicurezza che lo ancorassero durante il volo. Le ruote ricordavano molto quelle delle carrozzine in voga fino a un po' di anni fa. Il motore era uno Gnome Omega di 50 hp, radiale rotativo di 7 cilindri, di un modello che poteva arrivare al massimo a 90 km/h e azionava un'elica in legno laminato.



Annullo figurato Domodossola (NO) 22-09-1985 "75° anniversario volo di Geo Chávez"

Il percorso da seguire vedeva delle linee rette, il tutto con punti di riferimento segnati a terra, con indicazioni fatte da decine di metri di tessuto per indicare la via. I parroci delle valli issavano bandiere bianche sui campanili per indicare il percorso, i contadini accendevano fuochi con la paglia in modo che il fumo potesse indicare la direzione del vento.

Il perdurante maltempo a intermittenza per giorni, ai due lati delle Alpi, fece desistere dall'impresa il tedesco Wiencziers, il francese Paillette e Cattaneo.

Rimasero così in gara Geo Chávez e Weymann, pronti a dare l'assalto al Sempione, appena il tempo si fosse sistemato.

Il primo a partire fu però Weymann, con il suo biplano Farman costruito apposta per la traversata. Tentò di salire compiendo anelli concentrici per innalzarsi il più possibile. Scomparve fra le nuvole, ma dopo soltanto 13 minuti fu costretto ad atterrare per le cattive condizioni del tempo.

La stampa di tutto il mondo seguiva con il fiato sospeso i progressi dell'impresa. In Galleria a Milano, la folla seguiva da un grande tabellone le partenze e i tentativi degli aviatori

La tensione era altissima, a Briga, come a Milano, a Domodossola dove erano attesi, ma anche in tutta Europa e Stati Uniti. I telegrafi e le poche linee telefoniche del tempo, rimbalzavano la notizia dell'ennesimo fallimento.

Sei minuti dopo il rientro di Weymann, Geo Chávez diede ai suoi assistenti, tra cui Paulhan, il segnale di mettere in moto l'elica.

Chávez decollò da Briga (Svizzera) alle 13,29, sorvolò il valico del Sempione, unico dei 5 partecipanti alla trasvolata, le gole di Gondo, per scendere a Domodossola.

Alle 14,11 l'aereo di Chávez era in vista del campo di atterraggio nella piana di Domodossola, appena dopo le montagne.

Aveva ottenuto il suo successo: era il primo uomo della storia a compiere la trasvolata delle Alpi, dalla Svizzera all'Italia.

A terra, sul campo di Domodossola, i suoi collaboratori avevano disegnato con del tessuto una grande croce di Lorena, per indicargli il punto migliore per l'atterraggio. I contadini accesero fuochi per indicargli il percorso. Chávez, maestro di discese planate, spense il motore e si lasciò scivolare dolcemente verso l'arrivo, verso il trionfo.

Ormai era ad un passo dall'impresa epica; vide la folla radunatosi attorno al campo per accoglierlo come trionfatore, a venti metri d'altezza riaccese il motore per attutire le ultime folate di vento.

Improvvisamente però, quando sembrava proprio che il volo stava per terminare, sull'ampia superficie del campo di atterraggio, alle 14,14 dopo 41 minuti, a circa 15 metri d'altezza, dal Blériot si udì un crack netto e distinto. Le ali si staccarono e si piegarono all'indietro. Il monopiano cadde a picco, si avvìtò su se stesso e si schiantò al suolo, scagliando il pilota nel vuoto.

Scrisse Luigi Barzini, inviato de "Il Corriere della Sera", nel resoconto dell'incidente, che «ad appena una ventina di metri da terra le ali cedono e si ripiegano sopra la carlinga "come ali di una libellula"».



Cartolina Postale annullo Maserà (NO) 23-09-1985

"75° anniversario Trasvolata delle Alpi - Aviosuperficie Geo Chávez"

Gravemente ferito, anche se apparentemente non in pericolo di morte, quattro giorni più tardi Chávez morì, all'Ospedale San Biagio di Domodossola, alle 14,55 del 27 settembre, a soli 23 anni per un arresto cardiaco, ma le circostanze non verranno mai del tutto chiarite veramente. Le sue ultime parole furono: "Arriba, siempre arriba" ("In alto, sempre più in alto") secondo la testimonianza del suo amico e connazionale, l'aviatore Juan Bielovucic Cavalié.

Il sorvolo delle Alpi, che allora appariva temerario, provocò stupore ed entusiasmo e la fine del coraggioso pilota suscitò un'ondata di commozione. Giovanni Pascoli gli dedicò un'ode come ad un nuovo eroe dell'aria.

Una vita breve ma intensa, un amore per il volo che lo spinse ad andare oltre quello che allora si pensava fosse possibile, oltre le Alpi, verso il cielo, cercando e trovando un'impresa che sembrava irrealizzabile, a solo sette anni dal primo storico balzo dei fratelli Wright a Kitty Hawk.

Chávez capì però due cose basilari. La prima fu che per la trasvolata delle Alpi era fondamentale conoscere le condizioni atmosferiche che si sarebbero incontrate, non solo in zona partenza e di arrivo, che avevano tempi e modalità completamente diverse, dai due versanti delle montagne, ma soprattutto capì che era importante comprendere cosa succedeva in quota, come spiravano i venti e la velocità che avevano. La seconda era che come disse: "Dare la vita per non ottenere niente sarebbe stupido. Darla per vincere, sì che è bello".



Programma celebrazioni "Centenario 1ª Trasvolata delle Alpi"
Annullo figurato Domodossola (VB) 25-09-2010 " 1910-2010 Geo Chávez"

Chávez venne sepolto nel Cimitero del Père-Lachaise a Parigi.

Nonostante la sfortunata conclusione, l'impresa di Chávez fu un potente stimolo ad intraprendere la carriera aeronautica per molti altri giovani, tra cui l'italiano Luigi Ridolfi.

Nel settembre 1957 i resti mortali dell'aviatore furono rimpatriati dalla Francia, affinché fossero deposti in un mausoleo costruito appositamente per lui all'Aeroporto Militare di Las Palmas, nei pressi di Lima.

Le sue ultime parole "Arriba, siempre arriba" sono il motto dell'Aviazione Peruviana.

Il principale Aeroporto di Lima, inaugurato nel 1960, porta il suo nome. A lui era intitolato il Boeing 747 I-DEMU utilizzato da Alitalia tra il 1971 ed il 1981.

CONVEGNO FILATELICO NUMISMATICO VARESE

Geo Chavez e il circuito aereo internazionale di Milano



ORGANIZZAZIONE CONVEGNI:
Studio Filatelico BRAGA - Tel. 3479644250
Studio Numismatico CERESINI - Tel. 3391817311



TIRATURA: esemplari 300/ 109

Annullo figurato Varese 11-12-2010 "Omaggio a Geo Chávez"

CONVEGNO FILATELICO NUMISMATICO VARESE

Geo Chavez in volo sulle Alpi 23.09.1910



ORGANIZZAZIONE CONVEGNI:
Studio Filatelico BRAGA - Tel. 3479644250
Studio Numismatico CERESINI - Tel. 3391817311



TIRATURA: esemplari 300/ 9

Annullo figurato Varese 12-12-2010 "Omaggio a Geo Chávez"



"1910 - 2010 Geo Chávez - Centenario della Trasvolata del Sempione"
 Annullo figurato Domodossola (VB) 25-09-2010



Giovanni Widmer

Giovanni Widmer (Trieste, 25 aprile 1892 - Milano, 30 ottobre 1971), conosciuto in Italia come Gianni, in Austria come Johann, nei paesi balcanici come Ivan Vidmar, è stato un Pioniere dell'Aviazione austro-ungarico naturalizzato italiano.

Figlio di Giovanni, imprenditore edile e di Caterina Visintin, frequentò la prima Scuola di Volo Civile italiana a "La Comina" vicino Pordenone ed ebbe come istruttore l'aviatore Umberto Cagno di Torino. In seguito alla chiusura della Scuola de La Comina, dovuta a problemi finanziari, completò il corso di pilotaggio presso la scuola milanese di Taliedo. Ottenne il brevetto di volo il 18 giugno 1911 registrato all'Aero Club d'Italia col n. 41 ai comandi di un Blériot XI. Presso l'Osterreichischen Aero-Clubs (Aero Club Austriaco) ebbe il brevetto n. 34 in data 5 luglio 1911.

Il 23 luglio 1911 effettuò il raid Grado-Trieste sul Blériot XI con motore Gnome 50 HP. Partì dalla spiaggia di Grado alle ore 19,06 e nonostante fosse disturbato dal vento, dopo avere sorvolato la sua città di Trieste, atterrò sul molo V° alle 19,38 acclamato da una folla enorme. Fu tra i protagonisti della "Settimana Aviatoria di Trieste" del 1911 che si svolse sull'Aerodromo di Zaule.

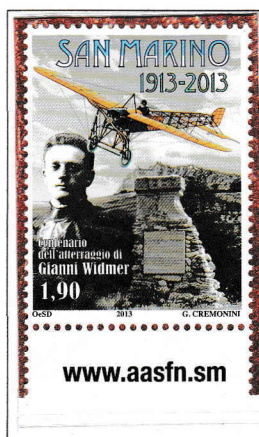


Gianni Widmer

Giovanni Widmer

Nato a Trieste nel 1892 allora Impero Austro-Ungarico. Fu il primo pilota che nel 1913 toccò quota 1600 mt con un Blériot XI da 50 cv.

L'atterraggio avvenne nel pianoro del Monte Carlo (mt 508) sito nel Castello Fiorentino (R.S.M.). Insignito della Medaglia d'Oro di 1^a Classe al merito civile dalla Repubblica di San Marino.



San Marino € 1,90 3-04-2013

"Centenario atterraggio a San Marino di Gianni Widmer"



Annullo figurato 16-04-1963 "50° anniversario 1° sorvolo e atterraggio a San Marino di Gianni Widmer"



Annullo figurato 18-04-1993 "80° anniversario 1° sorvolo e atterraggio a San Marino di Gianni Widmer"

Il 24 settembre dello stesso anno tentò il raid Venezia-Trieste che rimase incompiuto per atterraggio forzato a Monfalcone. Partecipò alla "Settimana Aerea Austriaca" che si svolse a Wiener-Neustadt dall'1 all'8 ottobre 1911.

In occasione dell'inaugurazione del ricostruito campanile di San Marco, il 25 aprile 1912 compì per primo il volo da Trieste a Venezia attraversando direttamente l'Adriatico. Nello stesso anno eseguì il suo primo tour dei Balcani: volò su Zara e su Spalato, poi su Lubiana, Zagabria, Belgrado, Sarajevo e da ultimo fu in Montenegro. Nel 1913 tentò il raid Venezia-Roma. Ostacolato da inconvenienti tecnici e dal maltempo, il raid non fu portato a termine. Permise tuttavia a Widmer di farsi conoscere in varie città della Romagna e delle Marche e nella Repubblica di San Marino.

Il 16 aprile 1913 effettuò il primo volo sul cielo di San Marino. Con il suo Blériot XI da 50 HP, partito dal piano della Sartòna, a Rimini, pur con vento contrario, toccò quota 1.600 metri prima di atterrare, dopo undici minuti di volo, sul pianoro del Monte Carlo (508 m) nel territorio del Castello di Fiorentino.



Annullo figurato
Noale (VE)
15-06-2013
"Omaggio a Gianni
Widmer"

Un cippo eretto sul pianoro dove avvenne l'atterraggio ricorda l'impresa di Widmer, insignito dalla Repubblica di San Marino della Medaglia d'oro di prima classe al merito civile. Il monumento fu realizzato dallo scultore Carlo Reffi, mentre l'epigrafe venne scritta da Pietro Franciosi. Fu uno dei primi monumenti innalzati nel mondo a un aviatore.

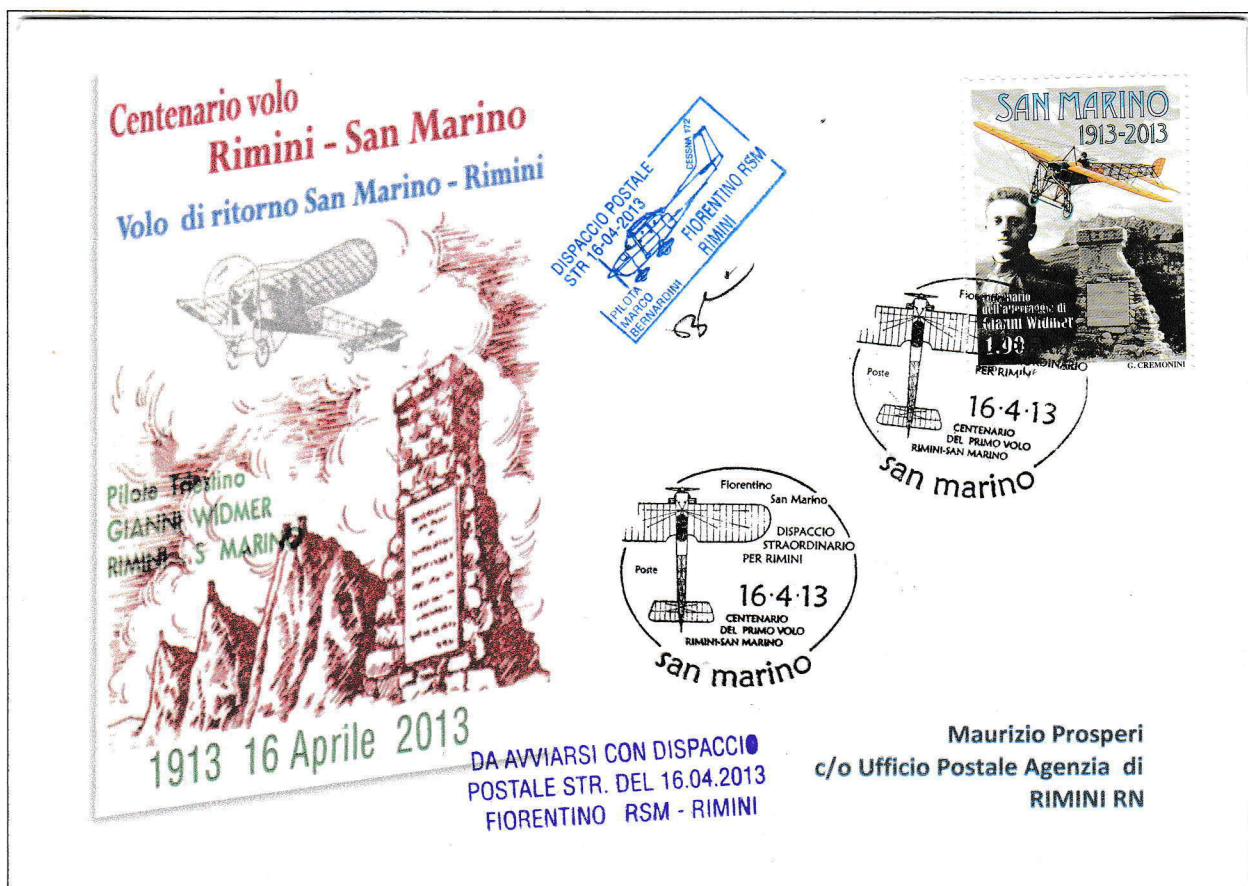
Fu protagonista al Meeting di Napoli dal 20 al 27 aprile 1913 insieme agli aviatori Umberto Re, Pietro Cavadini e Rosina Ferrario, prima donna aviatrice italiana. Era presente anche l'aviatore svizzero René Grandjean, che pilotava un aereo da lui stesso costruito. Dal 15 al 22 giugno 1913 partecipò al "Meeting Internazionale di Aspern" (Vienna) utilizzando un monoplano Lohner-Etrich. Ritornò poi a volare sui Balcani, a Zagabria e su Cettigne in Montenegro.

L'11 aprile 1914 riuscì finalmente a realizzare il suo sogno raggiungendo Roma. La sua attività pionieristica si concluse con l'ultimo Meeting di Aspern del 1914, chiusosi proprio nei giorni dell'attentato di Sarajevo. Durante la Grande guerra fu pilota collaudatore alla SIAI di Sesto Calende (VA) e alla SIAMIC sul lago Trasimeno. Nel dopoguerra fu istruttore alla Scuola di Volo di Portorose (ora Slovenia) e successivamente caposcalo alla S.I.S.A., prima compagnia aerea italiana. Finì la sua carriera aviatoria presso la compagnia LAI.

Widmer si spense a Milano il 30 ottobre 1971. È sepolto nel cimitero di Sant'Anna a Trieste.



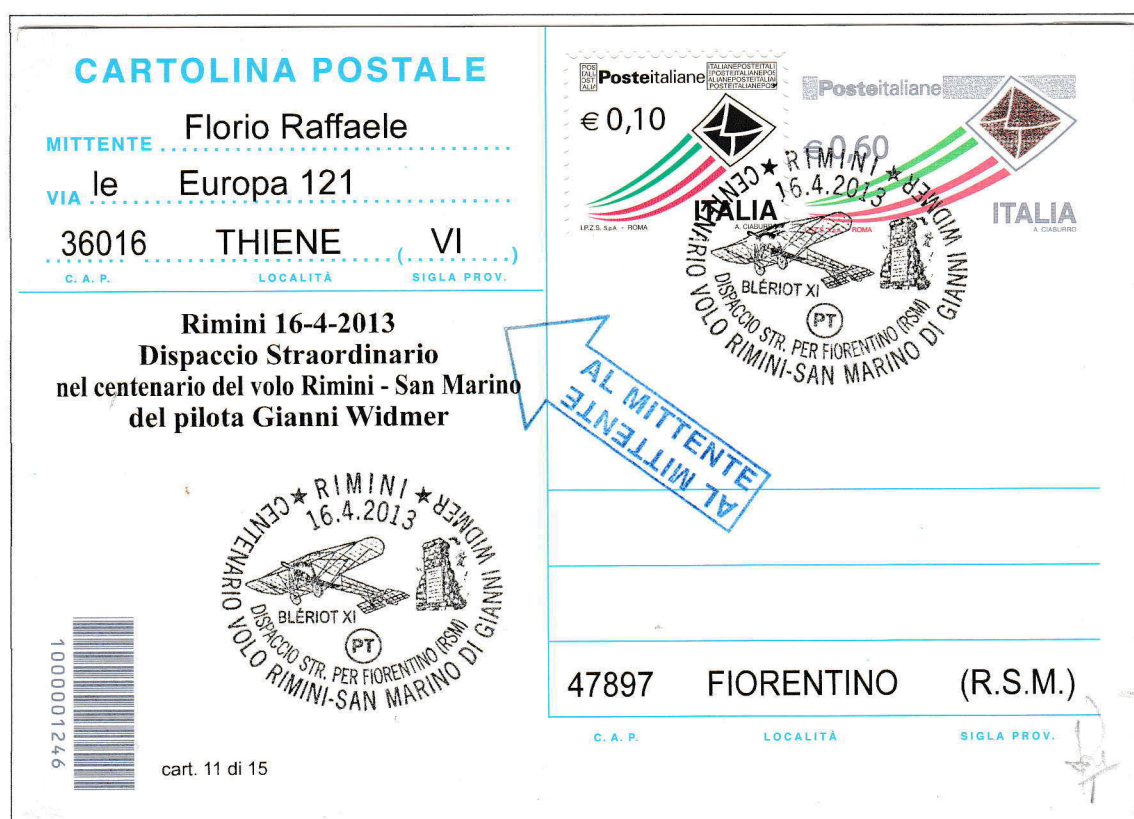
Dispaccio straordinario Rimini (I) - Fiorentino (RSM) aerotrasportato con velivolo CESSNA 172
 Annullo figurato 16-04-2013 "Centenario 1° sorvolo e atterraggio a San Marino - Gianni Widmer"
 Posta autografata dal Pilota Marco Bernardini



Dispaccio straordinario Fiorentino (RSM) - Rimini (I) aerotrasportato con velivolo CESSNA 172
 Annullo figurato 16-04-2013 "Centenario 1° sorvolo e atterraggio a San Marino - Gianni Widmer"
 Posta autografata dal Pilota Marco Bernardini



Dispaccio straordinario Rimini (I) - Fiorentino (RSM) aerotrasportato con velivolo CESSNA 172
 Annullo figurato 16-04-2013 "Centenario 1° sorvolo e atterraggio a San Marino di Gianni Widmer"
 Posta autografata dal Pilota Marco Bernardini



Dispaccio straordinario Rimini (I) - Fiorentino (RSM)
 Annullo figurato 16-04-2013 "Centenario volo Rimini - San Marino del pilota Gianni Widmer"



REPUBBLICA
DI SAN MARINO



Annullo figurato 3-04-2013 "Centenario atterraggio a San Marino di Gianni Widmer"



REPUBBLICA
DI SAN MARINO



Annullo figurato 16-04-2013 "Centenario 1° volo Rimini - San Marino del pilota Gianni Widmer"