

PIONIERI DELL'AVIAZIONE

- ▶ **ELIA LIUT**
- ▶ **FRANCIS LOMBARDI**
- ▶ **ATTILIO BALDIOLI**
- ▶ **CARINA MASSONE NEGRONE**
- ▶ **AMELIA EARHART**

di Luciano Salari

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

Elia Liut

Elia Antonio Liut (Fiume Veneto_PN, 6 marzo 1894 - Quito_Ecuador, 12 maggio 1952) è stato un militare e aviatore italiano, pioniere dell'aeronautica, fu tra i primi trasvolatori delle Ande (il primo a trasvolare le Ande ecuadoriane), celebrato come eroe nazionale dell'Ecuador. Secondo figlio di Felice e di Teresa Giusti, dopo aver frequentato la scuola elementare fino alla terza classe, nel 1904 emigrò in Argentina con il fratello Piero e imparò il mestiere di elettricista. Dopo otto anni, nel 1911 i due tornarono a Fiume Veneto ed egli fu assunto dalla Società Elettrica Pordenonese come costruttore di impianti elettrici, data la grande esperienza maturata all'estero. Svolse il servizio militare come allievo musicante del 1° Reggimento fanteria "Re". Con l'entrata guerra del Regno d'Italia, avvenuta il 24 maggio 1915, fu richiamato in servizio nello stesso reggimento passando successivamente al 4° Reggimento bersaglieri.



Foto eseguita poco prima di intraprendere il Raid da RIOBAMBA a QUITO, il 28 novembre 1920.

Elia LIUT al centro, alla sua destra il meccanico italiano Giovanni FEDELI, sulla sinistra Don José Abel CASTILLO, proprietario dell'aereo nonché del quotidiano "EL TELEGRAFO".

Elia Liut (al centro) con biplano Macchi Hanriot HD.1 "TELEGRAFO I°"

Dopo poco tempo presentò domanda per entrare in aviazione, conseguendo il brevetto di pilota militare nel gennaio 1916 sul campo d'aviazione di San Giusto di Pisa, volando a bordo di un velivolo Blériot XI. Divenuto caporale, 3 maggio, viene aggregato con una sezione Nieuport Ni.10 della 75ª Squadriglia caccia alla 32ª Squadriglia. Assegnato dal 1° maggio 1916 alla 75ª Squadriglia basata a Verona, cui era assegnata la difesa aerea della città scaligera e di Brescia, vista l'abilità dimostrata in servizio fu promosso al grado di sergente. Prese parte a numerose missioni di ricognizione aerea e combattimento nei cieli del Trentino e del Carso distinguendosi per aver abbattuto svariati *draken* austriaci tra l'inverno 1917 e la primavera del 1918 sulla linea del Piave. Per queste azioni fu promosso al grado di sergente maggiore e dalla metà di maggio del 1918 passò in forza alla 77ª Squadriglia Aeroplani. Dopo il termine delle ostilità rimase nel mondo dell'aviazione e, avendo ricevuto un aereo in regalo dal governo, si guadagnò da vivere partecipando a manifestazioni e spettacoli di carattere aeronautico.

Vista la sua bravura fu assunto dall'ingegner Alessandro Marchetti come collaudatore e nel dicembre del 1919 conquistò il record mondiale di velocità a bordo di un velivolo Vickers-Terni M.V.T. raggiungendo la velocità media di 260,869 km/h sul campo di Coltano (Pisa).

Bettino Berrini, un prospero industriale interessato all'aviazione, socio di Josè Abel Castillo nel giornale "El Telégrafo" e della Banca "La Previsora", fu colui che acquistò l'aereo e ingaggiò il pilota Liut.

Il 23 giugno si formalizzò il contratto tra Berrini, Castillo e Liut in virtù del quale "Il Telégrafo" acquistò l'aereo di proprietà del pilota, accollandosi tutte le spese necessarie ai voli.

Il 26 luglio Liut arrivò a Guayaquil in compagnia di Giannino Ancilotto e del meccanico Giovanni Fedeli portando con sé il biplano Macchi Hanriot HD.1, che fu rimontato sotto la direzione dei piloti italiani.

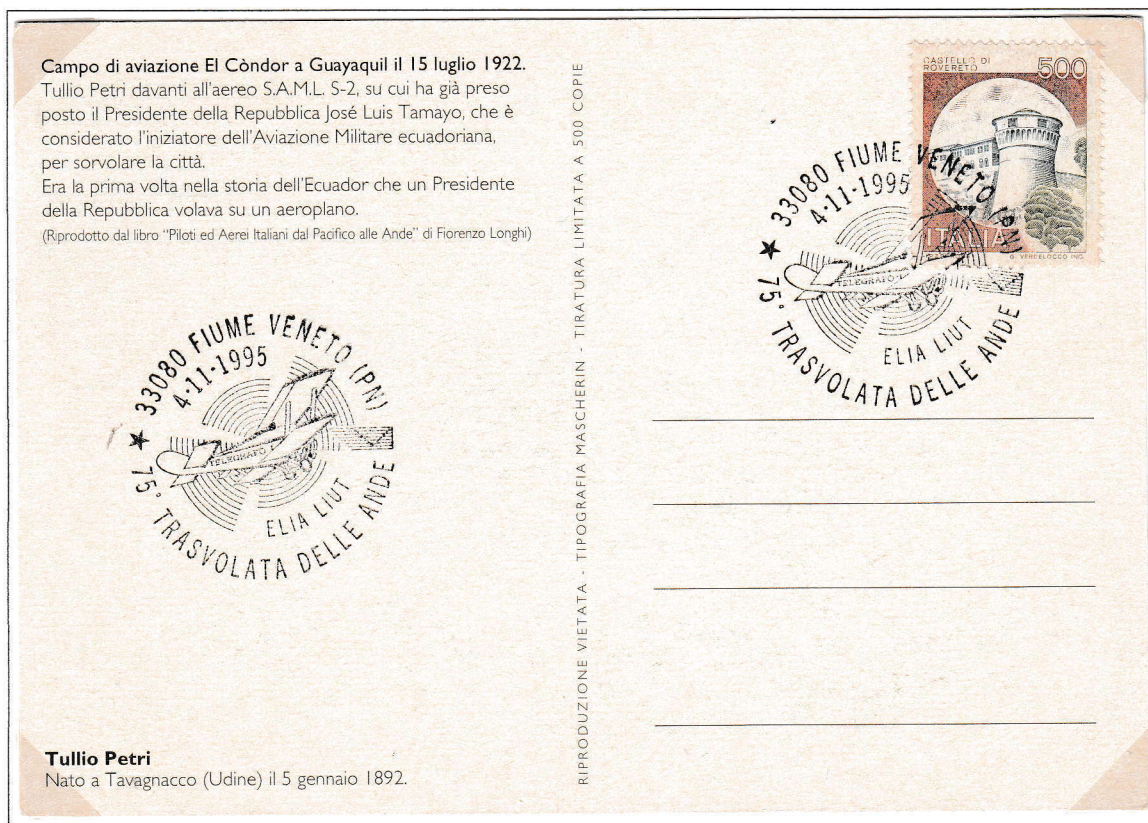
Sabato 8 agosto 1920 si effettuarono i preparativi per il primo volo, da compiersi in presenza di Castillo e della sua famiglia, del capo delle forze militari della zona, del sindaco, del console italiano a Guayaquil e dei rappresentanti della comunità italiana del luogo.

Il velivolo era stato battezzato con il nome di TELEGRAFO I, in onore del principale sponsor.

Alle 16,45 Liut decollò a bordo del biplano, portandosi alla quota di 1.800 metri ed effettuando alcune manovre acrobatiche a favore del pubblico sottostante.

Il comandante militare della zona, De la Torre, inviò subito dopo l'atterraggio un telegramma al Presidente della Repubblica e al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, con cui comunicava l'avvenuto volo. In favore di questo avvenimento il neo eletto Presidente José Luis Tamayo ottenne dal Congresso il Decreto del 27 ottobre del 1920 per la costituzione di due scuole d'aviazione, una a Guayaquil e una a Quito.

L'aereo avrebbe volato nuovamente il 3 novembre in occasione del centenario della commemorazione del primo tentativo di liberazione di Cuenca. Liut chiamò quindi l'amico Ferruccio Guicciardi affinché lo aiutasse nell'impresa e studiò il percorso che avrebbe dovuto effettuare. L'ostacolo più grande era costituito dal dover sorvolare un monte alto circa 3.700 metri, con condizioni meteo non ideali visto il periodo dell'anno. Inoltre era anche previsto che il suo volo da Guayaquil a Cuenca sarebbe stato anche il primo volo postale effettuato nel paese.

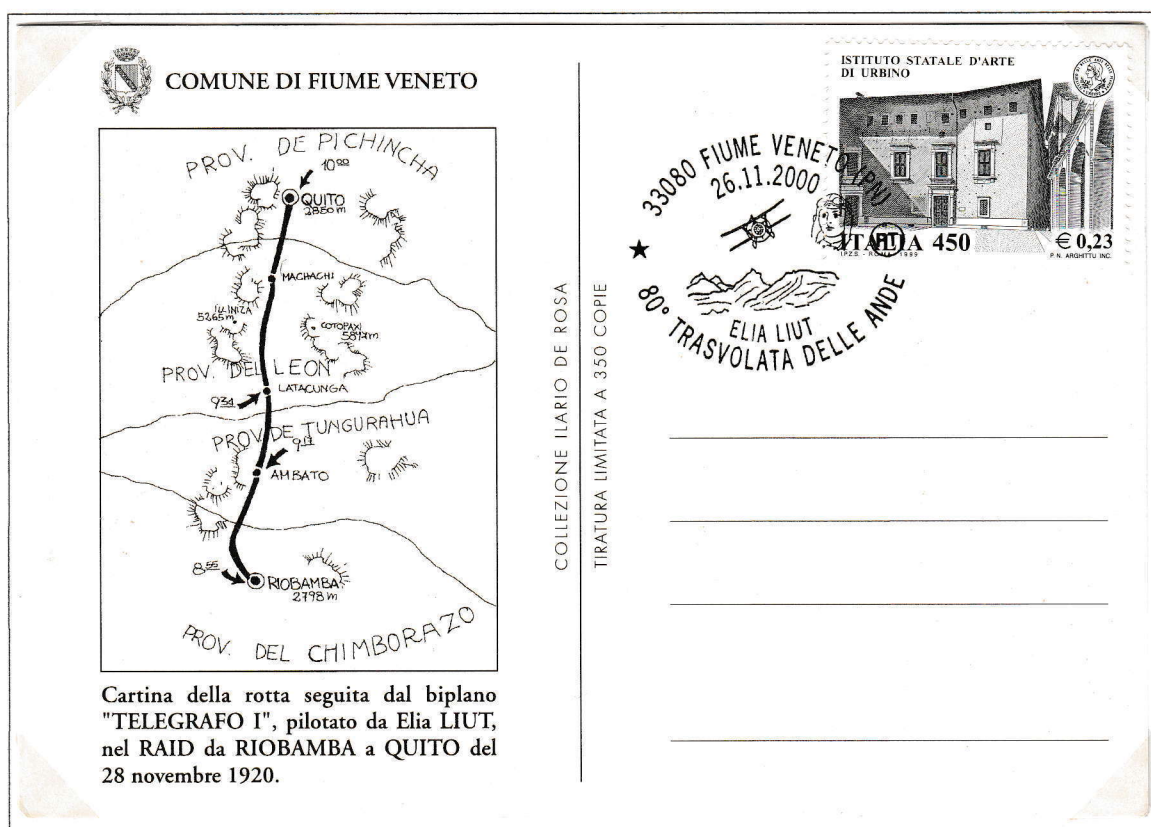


Annullo figurato Fiume Veneto (PN) 4-11-1995 "75° anniversario Trasvolata delle Ande di Elia Liut"

Il 3 novembre 1920 le condizioni del tempo erano veramente proibitive e dopo essere decollato fu costretto ad atterrare a Guayaquil. Ciò nonostante decise di ritentare il volo il giorno successivo, visto che le informazioni meteo da Cuenca, telegrafategli da Guicciardi, contribuirono a rassicurarli.

Il 4 novembre Liut decollò da Guayaquil alle ore 9,50 e, nonostante le avverse condizioni meteorologiche, alle 11,21 l'aereo atterrò a Cuenca sul terreno dell'azienda Jerico.

Il pilota fu accolto da una marea di gente festante e accompagnato nella piazza principale della cittadina dove consegnò alle autorità locali la prima posta aerea dell'Ecuador.



Cartina della rotta da Riobamba a Quito del 28 novembre 1920

Annullo figurato Fiume Veneto (PN) 26-11-2000 "Elia Liut 80° anniversario Trasvolata delle Ande"

Subito dopo inviò due telegrammi uno a Castillo e uno al meccanico Fedeli per informarli della riuscita del volo e ringraziarli per il loro sostegno alla sua iniziativa, pianificando nel contempo un nuovo volo per raggiungere Quito, la capitale del paese, in due tappe da Cuenca a Riobamba e poi fino a Quito.

La prima tappa fu compiuta con successo dall'amico Guicciardi il 19 novembre, che atterrò semi-congelato all'ippodromo di Riobamba, superando i 3.806 metri del Bueran.

Il giorno 26 Liut eseguì diverse manovre acrobatiche sopra l'ippodromo della città, dimostrando alla popolazione tutta la sua abilità.

Nel frattempo fra gli imprenditori della zona si era scatenata una bizzarra competizione: infatti venne annunciato un volo Quito-Riobamba che sarebbe stato effettuato da piloti ecuadoriani su uno SPAD S.XIII, uno dei caccia più avanzati dell'epoca, ma il Ministero della Guerra impedì questa spedizione per non mettere in pericolo i giovani aviatori del proprio paese, ancora inesperti e anche per salvaguardare il velivolo che poteva precipitare.

Tuttavia Rafael Tobar, uno dei promotori dell'impresa parallela, si assicurò il privilegio di poter fornire il campo d'atterraggio per la tappa conclusiva della trasvolata di Liut, che rimase segreto per evitare un eccesso di folla.

Il giorno 27 Guicciardi e Castillo partirono in treno alla volta della capitale per organizzare i preparativi dell'atterraggio.

Il giorno seguente, il 28 novembre, decollò alle 8,53 senza una cartina, orientandosi seguendo i binari della linea ferroviaria. Iniziò troppo presto le manovre di atterraggio e riuscì ad arrivare planando fino alla città.

Fu l'ultimo suo volo a bordo del *Telegrafo I*.

Il governo ecuadoriano lo incaricò di dirigere la neocostituita Scuola Militare di Aviazione di Guayaquil.

Ormai assunto ad eroe nazionale, si stabilì definitivamente in Ecuador sposandosi nel 1922 con Carmen Angulo Tobaruna, una ricca signora che gli portò in dote una segheria.

Tra il 1922 e il 1926 la coppia si trasferì in Italia, rientrando successivamente in Ecuador.

Nel 1928 rientrò nuovamente in forza nell'Aviazione Ecuadoriana, ma mantenne per poco tempo l'incarico ricevuto.



Annullo figurato Fiume Veneto (PN) 30-05-1982
"30° anniversario morte Elia Liut Trasvolatore solitario delle Ande"

Nel 1931 avviò una esplorazione della sconosciuta regione montuosa di Llanganates, sulla Cordigliera delle Ande, in cerca di giacimenti auriferi.

Per dare vita a ciò chiese un cospicuo finanziamento a Benito Mussolini, che a causa delle scarse risorse statali allora disponibili venne rifiutato.

Alcune traversie di carattere finanziario vennero a turbare l'esistenza della coppia, tanto che nel 1933 diedero la loro casa in affitto al Presidente della Repubblica Juan de Dios Martínez come residenza privata. Per celebrare il 25° anniversario del primo volo postale del Paese le poste ecuadoregne gli dedicarono un francobollo.

Nel 1948 si trasferì da Quito a Ibarra dove aprì una fabbrica di pomodori in scatola, ma tale impresa non fu coronata da successo.

Il 12 maggio 1952 si spense a Quito, suscitando grande cordoglio nell'intera nazione, e fu sepolto in un Monumento di Stato con tutti gli onori pubblici.

A metà degli anni cinquanta del XX secolo il Comune nativo di Fiume Veneto gli dedicò una lapide posta sulla sua casa natale.

Francis Lombardi

Carlo Francesco Lombardi, più noto come **Francis Lombardi** (Genova, 21 gennaio 1897 – Vercelli, 8 marzo 1983), è stato un militare, aviatore, designer e imprenditore aeronautico ed automobilistico italiano, pluridecorato con una medaglia d'oro e tre d'argento al valor militare.

Asso dell'aviazione da caccia, è accreditato di 8 abbattimenti durante la Prima Guerra Mondiale. Nel 1947 fondò a Vercelli la carrozzeria Francis Lombardi che chiuse nel 1976.

Ancora giovanissimo fu combattente nella Prima Guerra Mondiale. Venne assegnato al battaglione aviatori dove svolgeva funzioni tecniche iniziando ad appassionarsi al volo. Riuscì a frequentare la scuola di pilotaggio e ottenne il brevetto di pilota nell'ottobre del 1917.



Francis Lombardi con il trimotore SM-71 "Lombardi-Mazzotti"

Assegnato alla 77ª Squadriglia Aeroplani da Caccia volò con gli SPAD S.VII con i quali ottenne 8 vittorie aeree riconosciute che gli valsero il conferimento di tre medaglie d'argento al valor militare entrando nel novero degli assi dell'aviazione italiana.

Finita la guerra seguì Gabriele D'Annunzio nella sua avventura fiumana, tragicamente risoltasi nel "Natale di sangue" del 1920.

Dopo la delusione dell'impresa di Fiume, Lombardi si ritirò dalla vita politica, ma vide con favore l'ascesa fascista al potere, l'occupazione pacifica di Fiume da parte degli squadristi, il 3 novembre 1922, e la conclusione di quella vicenda con la firma del Trattato di Roma del 1924.

Il 12 febbraio 1930, a bordo del piccolo aereo da turismo Fiat-Ansaldo A.S.1 I-AANH, partì da Roma per la Somalia, ove giunse il 18 febbraio dopo sei scali e 65 ore di volo, coprendo una distanza di 8.060 chilometri. Gli ultimi 2.700 km furono compiuti nella tratta Tobruk-Mogadiscio, senza scalo, in 22 ore e 45 minuti. Nello stesso anno, Lombardi partecipò al tour del continente africano, con i piloti Franco Mazzotti Biancinelli e Mario Rasini, oltre al motorista Marino Battaglia, che vide impegnati tre aerei Fiat-Ansaldo A.S.2 partiti da Roma il 28 ottobre e ritornati nella capitale italiana, il 9 gennaio 1931, dopo aver volato nei cieli africani per 27.600 km.

Nel 1934, in occasione del 65° genetliaco del Re, compì il primo volo Roma - Mogadiscio, inaugurando i collegamenti aerei fra l'Italia e l'Africa Orientale. Per tale impresa furono emessi alcuni francobolli celebrativi.

Nello stesso anno Lombardi (pilota), con un altri tre uomini di equipaggio, Mario Battaglia (motorista), Franco Mazzotta (secondo pilota) e Davide Giulini (radotelegrafista), tentò con un SM 71, una trasvolata atlantica per inaugurare un servizio postale diretto Roma - Buenos Aires, ma il tentativo non ebbe fortuna ed il volo fu bloccato da un incidente nei pressi di Natal sulla costa brasiliana.



Annullo figurato Gorgonzola (MI) 23-11-1984 "50° anniversario volo diretto Roma-Mogadiscio"



Foglioetto erinnofilo Francis Lombardi pioniere aviazione
Manifestazione aerea Aeroporto di Vercelli 29-06-1980 - cartoncino autografato dal pilota

Nel 1930 Lombardi effettuò lo storico Raid aereo Vercelli - Tokyo con un piccolo aereo da turismo il Fiat ASI di 85 CV. La trasvolata nacque per caso; una sera dei primi di maggio del 1930 il gen. Umberto Savoia, responsabile del comparto Aviazione della Fiat, telefona a Lombardi, che poche settimane prima aveva avuto l'onore della copertina della Domenica del Corriere illustrata da Achille Beltrame per il volo record Roma - Mogadiscio, caratterizzato da un balzo in una sola tappa di ben 2400 km, gli propone un giro di propaganda nelle capitali europee del nuovo velivolo della casa torinese, ASI.

Il monoplano qualche settimana prima, sottoposto a forti sollecitazioni da un pilota militare, aveva perso in volo le ali.

“Caro Francis - ribadi con forza il gen. Savoia - il Senatore desidera che lei dimostri invece che il prodotto è buono. Abbiamo bisogno di un effetto pubblicitario in positivo!”.

La risposta del pilota vercellese non si fece attendere. Ma fu una sorta di rilancio. “Sì, sono d'accordo però amerei tentare una grande impresa battere ad esempio il record del collegamento più veloce tra Europa occidentale e Giappone, detenuto da un polacco”.

L'intesa fu presto raggiunta e Francis Lombardi con il fido Capannini partì da Vercelli il 13 luglio ed in nove giorni e sei ore raggiunse Tokyo, anticipando di oltre quaranta anni la rotta transiberiana inaugurata dall'Alitalia nel 1973. In origine il piano di volo prevedeva sette giorni, ma Lombardi fu costretto a perdere due giornate, una a Vienna per vento impossibile ed una seconda a Seul per la pista d'erba ridotta ad un acquitrino per un tifone.



Annullo figurato Vercelli 22-06-2002 “Riedizione Raid aereo Vercelli-Tokio di Francis Lombardi”

Tuttavia il raid centrò una serie di record come la miglior media giornaliera in voli a tappe per aerei da turismo: 1221 km con l'avventuroso superamento del deserto Gobi tra Chita e Harbin di 1200 km con il rischio di rimanere senza una goccia di benzina e il fortunoso atterraggio ad Hiroshima in un campo di calcio.

A Tokyo i festeggiamenti durarono a lungo: Lombardi e Capannini per l'intero soggiorno furono trattati come autentiche celebrità: interviste, conferenze, premiazioni, riconoscimenti ufficiali. Fu un evento che fece epoca.

L'impresa del pioniere vercellese ebbe vasta eco sui giornali italiani che dedicarono le prime pagine e su quelli giapponesi.

L'Associazione che porta il nome del coraggioso trasvolatore, presieduta dalla Figlia Franca, ha ripetuto nel 2002 l'impresa del Raid aereo Vercelli - Tokyo con modalità omologhe, con un piccolo aereo da turismo dei nostri giorni, di fabbricazione italiana.



Annullo figurato Borgo Faiti (LT) 24-05-2014 "80° anniversario 1° volo diretto Roma - Buenos Aires"



Annullo figurato Borgo Faiti (LT) 24-05-2014 "80° anniversario 1° volo diretto Roma - Buenos Aires"

Una performance che ha toccato gli stessi scali e le stesse tappe in Austria, Polonia, nello sterminato territorio dell'ex Urss, Mongolia, Cina, Corea del nord e del sud ed infine Giappone.

Nel 1938, circa vent'anni dopo la fine del primo conflitto mondiale, fondò l'AVIA, Anonima Vercellese Industria Aeronautica, un'azienda aeronautica attiva anche durante la Seconda Guerra Mondiale e dalla quale uscirono alcuni modelli di aeroplani, tra cui l'L.3, un aereo biposto utilizzato come mezzo per la formazione di allievi nei corsi di pilotaggio sia in ambito civile che militare, nei reparti da addestramento della Regia Aeronautica.

Per la sua fama di asso dell'aviazione, continuamente ingrandita da nuove imprese, Lombardi fu spesso celebrato dalla propaganda del regime come esempio di coraggio e capacità. Da questo stereotipo di eroe fascista, pur mantenendosi su posizioni "critiche" di tipo dannunziano, il pilota genovese non poté e, più probabilmente, non volle prendere le distanze, fino ad impegnarsi personalmente nel partito, quando venne nominato da Achille Starace, nel 1939, membro del direttorio della Federazione provinciale dei fasci.

Con l'instaurazione della Repubblica di Salò le cose mutarono rapidamente. Nell'autunno del 1943 fu tra i fondatori del "Comitato interpartitico vercellese per la lotta contro i tedeschi e i fascisti", la cui nascita ebbe luogo proprio negli stabilimenti dell'AVIA e, successivamente, fu tra i membri del CLN vercellese, quale rappresentante degli industriali.



Annullo figurato Genova 14-02-2004 "70° anniversario 1° volo diretto Roma – Buenos Aires"

Alla fine del conflitto nella mente di Lombardi si stava delineando il progetto di conversione al settore automobilistico. Cedette quindi i diritti di produzione dell'FL.3 alla Meteor S.p.A, ora Iniziative Industriali Italiane Spa, che ne continuò lo sviluppo e la produzione in diverse varianti fino agli anni cinquanta.

Nel 1976, Francis Lombardi ricevette una medaglia d'oro per il suo contributo in campo aeronautico, non solo relativamente alle sue imprese belliche, ma anche dal punto di vista costruttivo durante l'attività della AVIA.

Francis Lombardi morì all'età di 86 anni a Vercelli l'8 marzo 1983.

In sua memoria gli è stato dedicato un Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato (IPSIA) nella città di Vercelli.

Attilio Baldioli

Attilio Baldioli (Omegna-NO, 30 novembre 1895 _ Luino-VA 22 maggio 1995) è stato un aviatore italiano, pioniere dell'aviazione civile e militare italiana, fu il primo pilota italiano ad eseguire la figura acrobatica del cerchio della morte sul campo d'aviazione di Torino-Mirafiori.

Nato in una famiglia con 13 figli, padre di professione ebanista, Attilio vive a Domodossola dal 1904 al 1915, nel periodo legato all'apertura del Traforo del Sempione e, proprio in quegli anni, accadono alcuni avvenimenti che condizioneranno per sempre la sua vita: alcuni record mondiali di velocità ottenuti con aerei di tela e legno, che utilizzano corde di pianoforte come tiranti delle ali; la trasvolata aerea Briga-Domodossola-Milano scavalcando le Alpi da parte del peruviano Chàvez del 23 settembre 1910, il quale si schianterà proprio a Domodossola; la partenza di un pallone aerostatico a pochi metri da casa Baldioli.

A 18 anni, nel 1913, vuole ottenere la patente, cosa assai complessa per quei tempi. L'anno successivo passa la visita di leva ed entrerà nel Battaglione Specialisti, la futura Aeronautica. Cascina Malpensa, Busto Arsizio e Cascina Taliedo (che poi diventerà Linate) sono i suoi luoghi di addestramento, che svolge utilizzando un aereo biplano-biposto.



Pilota ATTILIO BALDIOLI con aereo POMILIO

Nel 1915 entra nel Battaglione Aviatori di Torino con il grado di sergente pilota-collaudatore al servizio della Direzione Aeronautica Militare. Il 2 ottobre 1916, a Mirafiori, conquista il record italiano di altezza, su un aereo Coudron, primato replicato nel maggio successivo. Nel settembre dello stesso anno viene esonerato dal servizio militare, perché assunto, quale pilota civile collaudatore e di alta acrobazia, presso la società Ottorino Pomilio&Co.

La sua carriera folgorante lo porterà negli USA, dove svilupperà le tecniche di alta acrobazia, che diventeranno utili durante la guerra, nei combattimenti aerei, per sfidare le leggi dell'aerodinamica. I suoi *"cavalli di battaglia"* saranno il looping (giro della morte), il volo rovesciato (mezzo tonneau) e la foglia morta (avvitamento).



XVII^a MOSTRA FILATELICA NUMISMATICA OMEGNESE tema "IL VOLO"

RAID 1917
NEW YORK-LANGLEY FIELD
OMEGNA 21-29 AGOSTO 93

"Raid Langley Field - New York del 24 ottobre 1917"

Annullo figurato Omeгна (NO) 22-08-1993

CARTOLINA UFFICIALE COMMEMORATIVA
XVII MOSTRA FILATELICA



ASSOCIAZ. ITALIANA
DI AEROFILATELIA



ASSOCIAZ. NAZIONALE
ARMA AERONAUTICA

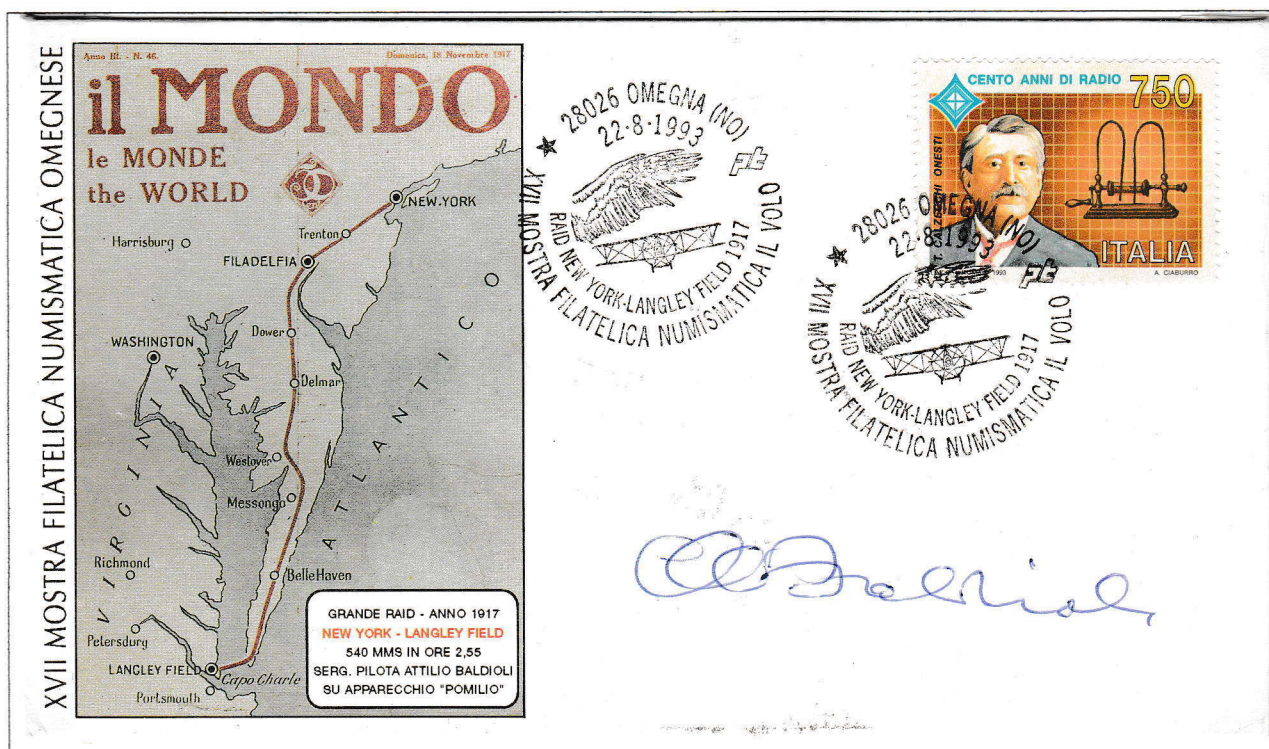


TIRATURA LIMITATA
A N° 350 ESEMPLARI

N° 059



Tra il 1916 e il 1917 prende parte alla Missione Aeronautica Militare Italiana con altri quattro ufficiali piloti rappresentanti ognuno una casa costruttrice di aeroplani italiana: Pomilio, Caproni, Macchi, Fiat Ansaldo. Il pilota Baldioli si distingue sorvolando con voli d'esibizione molte città del Nord America: memorabile il lancio su New York di volantini per invitare il popolo americano a sottoscrivere un prestito nazionale all'Italia per sostenere le spese militari alleate nella guerra 1915/'18. Ma sarà il raid "Langley Field-New York", su aereo Pomilio, compiuto su una distanza di 540 miglia in due ore e 55 minuti, a decretare il trionfo del temerario pilota italiano.



Raid Langley Field - NewYork del 24 ottobre 1917

Annullo figurato Omegna (NO) 22-08-1993

La rivista Flying gli dedicherà un articolo entusiasta, definendolo "uno dei più brillanti e abili piloti italiani", mentre in Italia sarà la rivista "Il mondo" a pubblicare la notizia, il 18 novembre 1917. Alla morte del padre, nel 1918, la mamma diventerà la colonna portante della famiglia e per Attilio si chiude la parentesi americana. Inizierà così la sua attività di concessionario d'autolinee attivando, prima a Domodossola nel 1919 e poco dopo a Luino (nel 1921) un servizio di corriere, che gli permetterà di collegare per la prima volta senza mezzi trainati da animali, Luino con Dumenza e Agra. Ma l'amore per il volo non lo abbandona. Negli anni '30 è richiamato per periodi di addestramento anche su idrovolanti e nel 1936 parte per l'Africa, tornando in patria poco prima dello scoppio della II^a Guerra Mondiale.

Il periodo bellico si rivela difficile: le sue corriere vengono requisite e in quegli anni il suo garage funziona solo come assistenza ai mezzi dell'esercito o ai privati ed è gestito dalla moglie Matilde Pedroni. Nel dopoguerra potenzia le sue linee di trasporto inaugurando la linea Luino-Varese, che a quell'epoca era più veloce del tram che faceva lo stesso tragitto; lascerà poi questo servizio per avviare la linea Agra-Milano. Migliora i servizi di trasporto nella Val Veddasca, Valtravaglia e verso Montegrino; in seguito acquista nuovi automezzi per i servizi locali e pullman granturismo per i lunghi viaggi.

Ma il primo amore non si può scordare e così nel 1970, a 75 anni, Attilio Baldioli riprende il brevetto di pilota presso l'Aeroporto di Lugano e arriva ad Agno. Qui, per molti anni, parteciperà a manifestazioni aeree con brillanti risultati.



"Raid Langley Field - New York del 24 ottobre 1917"

Annullo figurato Omegna (NO) 22-08-1993



Il pilota **Attilio Baldioli**
accanto al suo aereo "POMILIO"



ENTI PATROCINATI

REGIONE PIEMONTE

Spirito Europeo



Provincia di Verbania



Comune di Omegna



Comunità Montana Cusio Mottarone



SARAM

Fondazione - CARIPLO

TIRATURA LIMITATA A 500 ESEMPLARI

N° 077



"100° nascita Pioniere Pilota Attilio Baldioli"

Annullo figurato Omegna (VB) 22-08-1999

Carina Massone Negrone

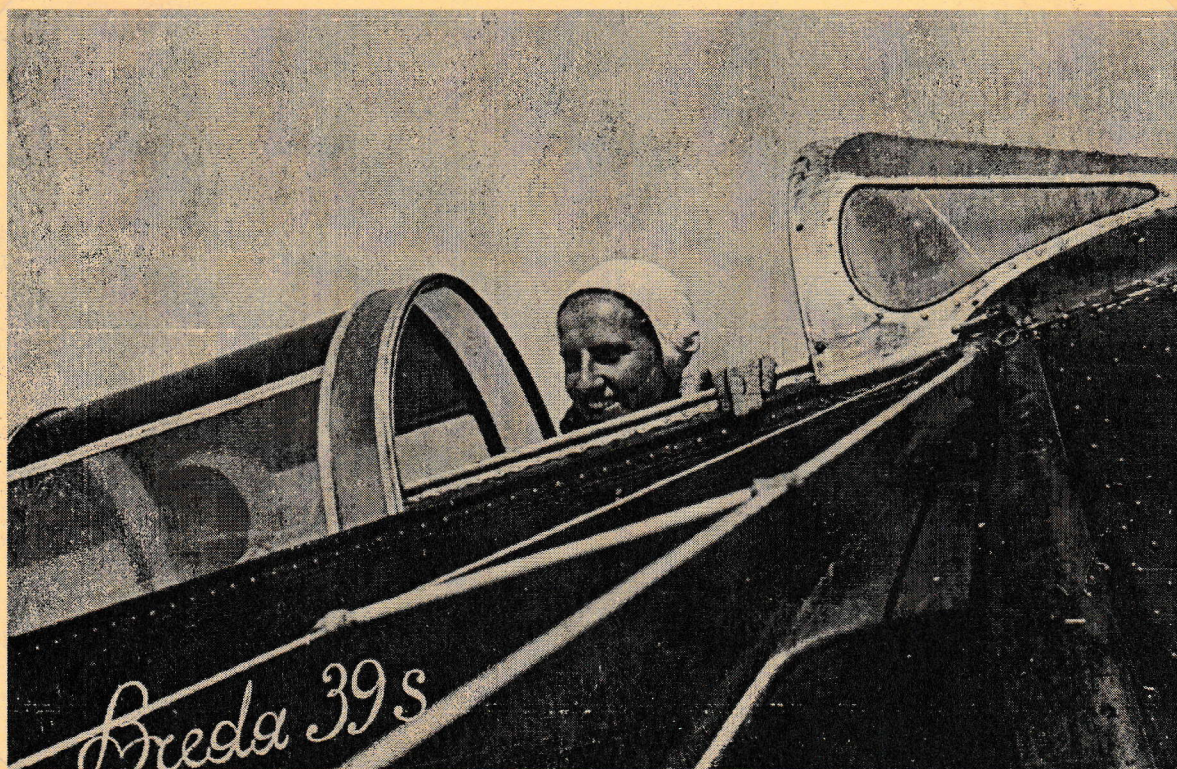
Carina Massone Negrone (Bogliasco-GE, 20 giugno 1911 - Bogliasco-GE, 19 marzo 1991) è stata un'aviatrice italiana.

Con Rosina Ferrario è considerata una delle prime "eroine dei cieli".

Sposata con il Marchese Ambrogio Negrone (da cui ebbe un figlio, Vittorio), fu la prima donna italiana a conseguire nel 1933 il brevetto da pilota rilasciato dalla RUNA, la Reale Unione Nazionale Aeronautica.

Praticante di numerosi sport (nuoto, sci, tennis), prediligeva il volo, a quel tempo destinato essenzialmente agli uomini, che bene interpretava le voglie di dinamismo suggerite dall'allora in voga futurismo e dal regime fascista.

Il 5 maggio 1934 stabilì il suo primo record, volando ad un'altitudine di 5.544 metri con un velivolo di categoria *Seaplane Class C*.



Carina Massone Negrone aviatrice



Lire 750 Italia 29-04-1996

Fu grazie a questo successo e con il supporto di Italo Balbo, di cui era amica, che decise di provare a migliorare il record di volo in altitudine detenuto dalla francese Maryse Hilsz (11.289 metri). Per affrontare l'impresa venne addestrata come un pilota militare all'aeroporto di Guidonia Montecelio (Roma).

Il 20 giugno 1935 l'aviatrice decollò dalla base di Montecelio a bordo di un biplano Caproni Ca.113 con motore Pegasus 1110, portando con sé solo un giaccone riscaldato in maniera rudimentale e una bombola di ossigeno.

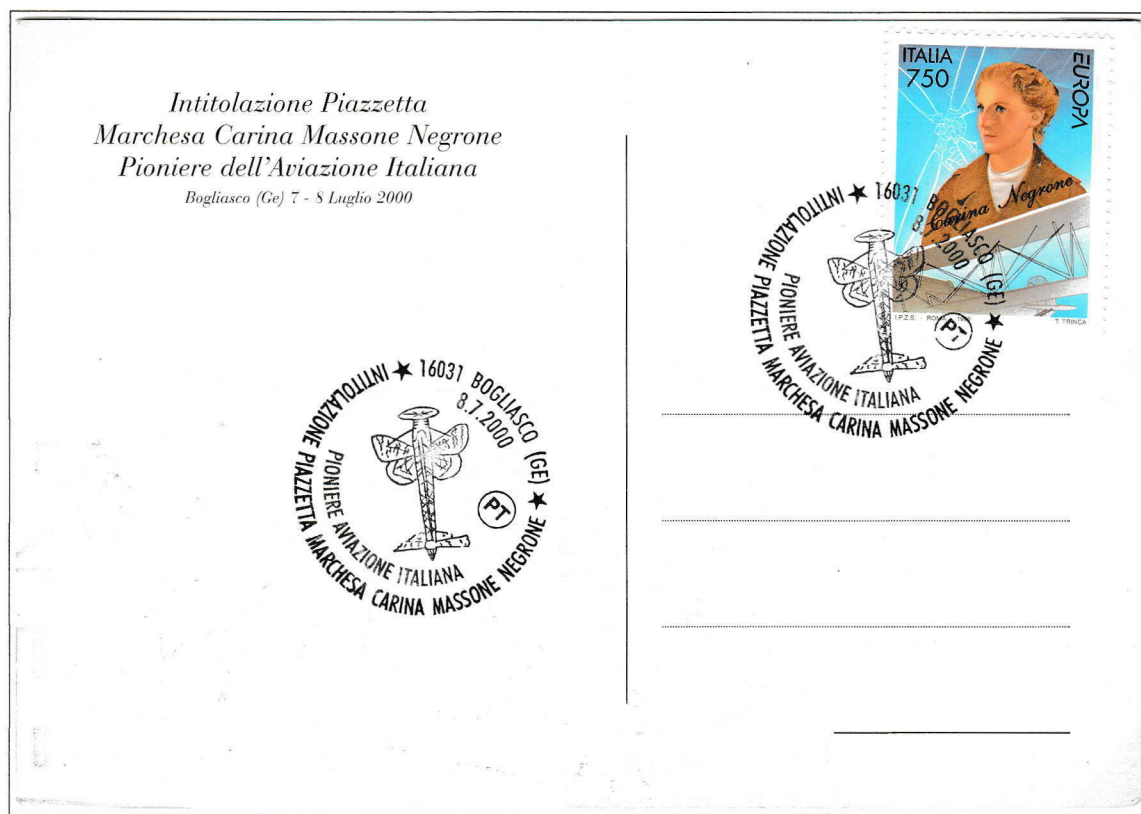
In considerazione della rarefazione dell'aria e delle basse temperature in altura (fino a -35 C), i medici che seguirono la sua impresa prevedevano che non avrebbe superato gli 11.000 metri di altitudine, ma l'aviatrice riuscì, nonostante uno stato di stordimento (lei parlò di euforia), a portarsi fino a 39.402 piedi, pari a 12.043 metri, stabilendo il nuovo record mondiale, superando di ben 754 metri il precedente primato della Hilsz.

Il record, per quanto riguarda i velivoli ad elica, è rimasto imbattuto nella storia dell'aviazione.



"Celebrazioni Carina Negrone - 1934: record mondiale d'altezza"

Annullo figurato Trento 27-05-1994



"Intitolazione Piazzetta Marchesa Carina Massone Negrone pioniere aviazione italiana"
 Annullo figurato Bogliasco (GE) 8-07-2000

L'aviatrice, cui è stata intitolata una piazzetta della sua città natale, conquistò altri sette primati mondiali: l'ultimo il 19 giugno 1954, volando da Ghedi, presso Brescia a Luxor, in Egitto (2.987 km), in 13 ore e 34 minuti, ad una media di circa 299 km/h. Il precedente record era detenuto dal 1936 dal generale statunitense Andrews.

Nel 1951 fece parte di uno dei tre equipaggi italiani (su ottanta complessivi) che parteciparono al Giro Aereo d'Algeria, volando su 6.000 km di deserto, in coppia con Ada Marchelli, a bordo di un velivolo Aermacchi MB 308.

Partecipò a diverse altre competizioni internazionali (Armon Trophy, Diploma Tissandier, gare CONI, Gold Eagle come prima italiana a compiere un giro d'Europa in aeroplano) e fu presidente dell'Aeroclub di Genova.

Fondò una scuola di pilotaggio che volle intitolare al suo mentore, l'aviatore Giorgio Parodi.

Nel 1996 dalle Poste Italiane le è stato dedicato un francobollo della serie *Donne famose*.

La sua figura e i dettagli delle sue imprese sono stati rievocati da Luca Ponte nel suo volume *Le genovesi*.

Amelia Earhart

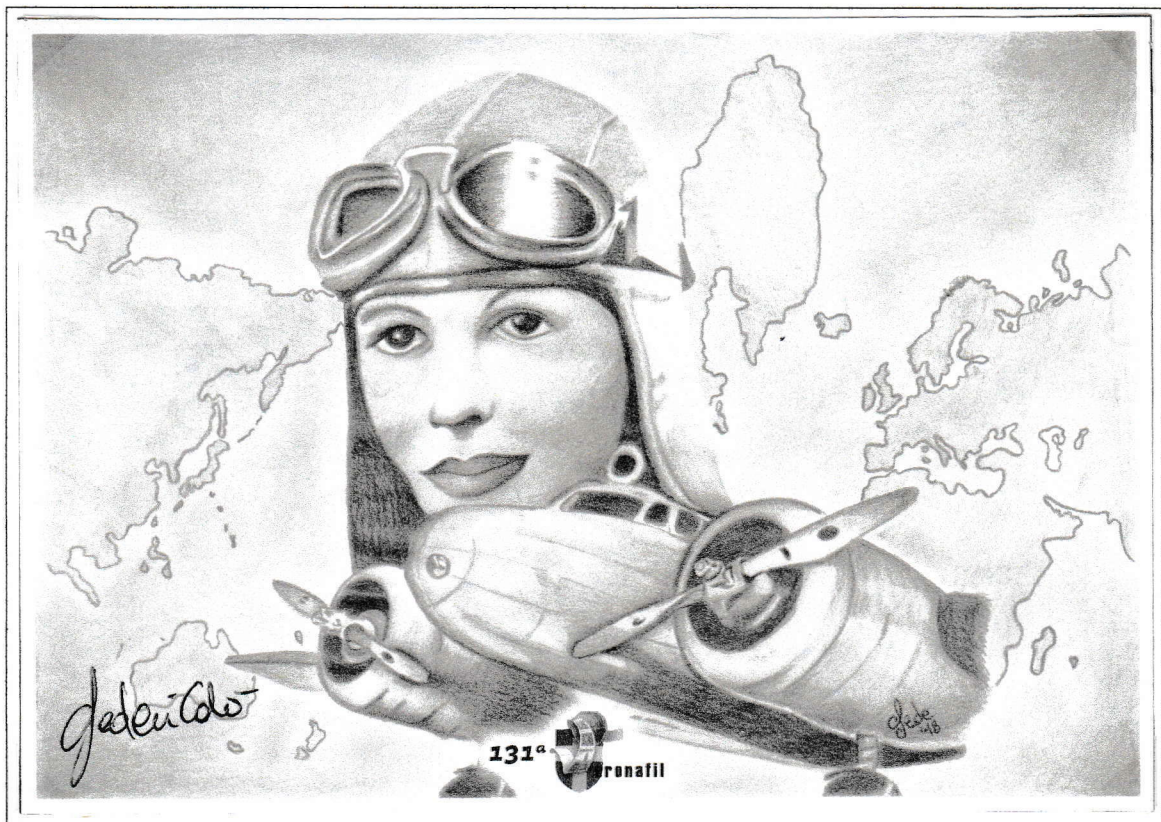
Amelia Mary Earhart (Atchison_Kansas-USA, 24 luglio 1897 - Oceano Pacifico, dispersa il 2 luglio 1937) è stata un'aviatrice statunitense.

Nata in una famiglia benestante, ha trascorso gran parte della sua infanzia e della giovinezza spostandosi in varie città degli Stati Uniti e del Canada, in seguito alle traversie economiche e personali dei genitori.

Il 28 dicembre 1920, a Long Beach, fece il suo primo volo come passeggera, un'esperienza che avrebbe per sempre cambiato la sua vita.

Amelia si diede da fare con vari lavori per raccogliere la somma necessaria alle lezioni di volo che le verranno impartite da Anita Snook, un'altra pioniera dell'aeronautica, e il 15 maggio 1923 divenne la sedicesima donna al mondo a conseguire il brevetto di pilota.

La svolta nella sua carriera di aviatrice arrivò però solo nel 1928, un anno dopo la prima trasvolata atlantica in solitaria di Charles Lindbergh. Amelia, con Wilmer Sturz e Louis Gordon, a bordo di un Fokker, fu la prima donna ad attraversare l'Atlantico. In questa trasvolata il suo ruolo era stato secondario e comunque fece di Amelia un'eroina nazionale, la nuova "Regina dell'aria".



Amelia Mary Earhart aviatrice

Grazie ai proventi delle conferenze, delle campagne pubblicitarie, dei suoi scritti e dei numerosi incarichi che ebbe in compagnie aeree, Amelia negli anni successivi poté non solo dedicarsi alla sua passione per il volo, anche agonistico, ma anche promuovere l'aviazione, in particolare, le donne aviatrici. Nel 1931 sposò George Putnam, scrittore ed editore (aveva pubblicato il libro in cui Lindbergh raccontava la sua trasvolata) e organizzatore delle prime imprese della stessa Amelia. L'anno seguente Amelia riuscì a concretizzare, finalmente, il sogno di essere la prima donna ad attraversare in volo l'Atlantico in solitaria.

Il 20 maggio partì da Harbour Grace, a Terranova, ai comandi di un Lockheed Vega e, dopo un volo di quasi quindici ore, atterrò a Culmore, in Irlanda del Nord.

L'impresa la consacrò definitivamente come la più nota eroina della fase pionieristica della storia dell'aviazione. Amelia ricevette, tra gli altri riconoscimenti, la Legion d'Onore e la Distinguished Flying Cross dal Congresso degli Stati Uniti. Dopo aver compiuto altri voli in solitaria, dalle Hawaii alla California, da Los Angeles a Città del Messico, Amelia Earhart si dedicò alla pianificazione di una nuova grande impresa, la circumnavigazione aerea del globo seguendo la rotta equatoriale, la più lunga.

L'aereo prescelto fu un bimotore *Lockheed Electra* e Fred Noonan l'avrebbe accompagnata come navigatore. Amelia e Fred decollarono da Miami il 1 giugno 1937 facendo rotta verso est. Fecero varie tappe in Sud America, Africa, India e Indocina, arrivando a Lae, in Nuova Guinea, il 29 dello stesso mese. Avevano percorso circa 35000 km e dovevano ora affrontare l'ultimo balzo attraverso l'Oceano Pacifico.



Annullo figurato Verona 23-11-2018

"Omaggio ad Amelia Earhart, la prima donna che trasvolò in solitaria l'Atlantico"

Il 2 luglio 1937 decollarono da Lae alla volta di Howland Island, a oltre 4000 km, dove avrebbero dovuto fare tappa. Le tracce del Lockheed Electra si persero però circa 1000 km dopo Lae e nonostante una mobilitazione senza precedenti di navi e aerei di soccorso, Amelia e Fred Noonan non vennero mai ritrovati.

Sulle cause e il luogo dell'incidente, sono state avanzate numerose ipotesi, alcune decisamente fantasiose. Si pensò persino che, costretti ad un atterraggio di emergenza, la Earhart e Noonan fossero stati catturati e giustiziati come spie dai Giapponesi, oppure che Amelia avesse fatto volontariamente perdere le proprie tracce, rifacendosi una vita altrove. In realtà la causa del disastro fu con ogni probabilità un guasto meccanico o l'esaurimento imprevisto del carburante per un calcolo di navigazione errato. Il mistero della tragica scomparsa ha del resto contribuito ad alimentare il mito di Amelia Earhart, facendone, non solo un'eroina dell'aviazione, ma un'icona del femminismo.

Il giorno 18 agosto 2012 viene data la notizia del presunto ritrovamento di alcune parti di un relitto aereo, potenzialmente riconducibili all'Electra della Earhart, da parte di un team di ricerca che avrebbe analizzato tutti i dati raccolti negli anni e i suoi resti sono stati riconosciuti all'inizio del 2018.