

Fiorenzo Longhi

# Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande



PRIMI VOLI POSTALI IN ECUADOR

Al circolo Filatelico di Guayaquil  
con annuncia da parte dello staff della  
della ginepro

Guayaquil 29/1/2024

Danny Cordero Ley

Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande

---

---

Fiorenzo Longhi

**PILOTI ED AEREI ITALIANI**  
**DAL PACIFICO ALLE ANDE**  
**PRIMI VOLI POSTALI IN ECUADOR**

---

Tutti i diritti riservati. Qualsiasi riferimento al contenuto ed alle illustrazioni di questo volume, anche parziale, è sotto la tutela del Copyright internazionale e non può quindi essere riprodotto, schedato o condensato in alcuna forma e con qualsiasi mezzo senza la previa autorizzazione scritta dell'Autore.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise, without first obtaining written permission of the copyright owner.

---

© Copyright by Fiorenzo Longhi - 1995

---

Fiorenzo Longhi

## **dal Pacifico alle Ande**

### **PILOTI ED AEREI ITALIANI IN ECUADOR**

Storia dell'aviazione civile e militare ecuadoriana  
(1842 - 1937)

La Scuola d'Aviazione Gabardini ed i primi piloti ecuadoriani brevettati  
(1923 - 1924)

Cronistoria dei voli dei piloti italiani e loro implicazioni storico postali  
(volantini, posta e giornali per via aerea)  
(1920 - 1924)

Piloti ecuadoriani in Italia  
(1926 - 1927)

Appendice:

Aerei, piloti ed istruttori italiani in Ecuador  
(1937 - 1940)

Missione Aerea Ecuadoriana in Italia  
(1937 - 1940)

---

---

*A mia moglie Grazia con amore*

---

Quando ebbi la fortuna ed il piacere di conoscere il caro amico Fiorenzo fui colpito subito dal suo desiderio di andare a fondo ad ogni argomento per conoscere tutti i dati possibili e, leggendo questo straordinario lavoro, ho avuto la conferma che l'Autore non solo è un'ottima penna ma possiede anche il dono della ricerca e della sintesi.

Nel campo del collezionismo aerofilatelico e nello studio di documenti della storia aeronautica, questi dati non sono solo interessanti, ma assolutamente necessari.

La storia di ogni volo è ricca di notizie il più delle volte sconosciute, dal nome del pilota e del tipo di aereo, alla data certa; dai luoghi di decollo e di atterraggio, agli incidenti imprevisti, alle reazioni del pubblico e della stampa; dai trasporti di posta e giornali al lancio di volantini, ecc.

In ogni pagina del libro si percepisce la grande passione dell'Autore per la storia ed il piacere intenso che prova a dipanare la confusa matassa degli avvenimenti sentendosi quasi contemporaneo e partecipe degli eventi narrati.

Il libro contiene fatti che appaiono meravigliosi per chi sa ricondursi alle nozioni, ai costumi ed alla cultura del tempo e di quei luoghi stupendi all'ombra dei vulcani e sui picchi delle maestose Ande.

La documentazione storica e postale, le date, i personaggi ed i fatti sono riportati con precisione ed obiettività di giudizio e la scelta delle rare illustrazioni è molto appropriata e contribuisce ad una migliore conoscenza storica della aviazione e della storia postale ecuadoriana.

L'autore in questo suo libro sulla Storia della Aviazione Ecuadoriana, basandosi su notizie certe e locali, ci regala una incredibile quantità di particolari, di aneddoti e di notizie sconosciute non solo al grande pubblico, ma anche agli specialisti; e ci stupisce mettendo in evidenza gli innumerevoli e poco noti legami esistenti tra la storia aeronautica dell'Ecuador e della nostra Patria.

Taino, settembre 1993

Ing. Sandro Taragni  
Presidente della Associazione Italiana di  
Aerofilatelìa

**L** Dott. Fiorenzo Longhi è un esperto, a livello internazionale, di storia postale collegata all'aerostatica ed all'aviazione in genere, ed un appassionato collezionista di tutto ciò che concerne questa materia.

Nell'ardentissimo cercare, raccogliere e catalogare, questa sua attività ha finito per diventare qualcosa di più di un hobby.

Oggi egli è infatti un conoscitore ed uno specialista ed ha acquisito, non solo un'infinità di preziosi documenti originali, ma anche tante e precise nozioni sulla nostra storia aeronautica, da poter essere considerato ben più di un dilettante entusiasta, ma un vero e proprio esperto tout court.

Nel rivedere in chiave postale i fatti storici del nostro passato aeronautico reperendo una quantità rilevantissima di rarissime cartoline, di libri, di giornali, di riviste, di manifestini e di altri preziosi documenti, postali e non, molti trasportati col pallone, con il dirigibile o con l'aeroplano, negli ultimi anni Longhi, pur non tralasciando mai la generalità del suo interesse aeronautico, ha concentrato la sua attenzione sui voli effettuati in sud America dai piloti italiani nell'immediato dopoguerra del primo conflitto mondiale.

In quel travagliato periodo anche i piloti migliori erano rimasti senza un'occupazione, le fabbriche aeronautiche erano senza lavoro per mancanza di commesse e la stessa aviazione militare si trovava ad avere a disposizione un'eccedenza di aeroplani che senza un utilizzo o in mancanza di acquirenti, sarebbero stati, dapprima e per quanto possibile immagazzinati, ed in un secondo tempo inevitabilmente distrutti.

Il sud America apparve come una possibile zona di esportazione di almeno una parte di questo *surplus* di uomini, ma soprattutto di macchine.

E, a parte il folklore, questa destinazione per gli uomini aveva l'indubbio fascino di una serie di Paesi, più o meno vasti, in cui sotto il profilo aeronautico c'era tutto da creare e da organizzare.

Per i piloti italiani si trattava quindi di rivivere oltremare il periodo pionieristico dell'aviazione.

Con questi intenti si svolsero la Missione Militare di

Aviazione, inviata dal governo italiano in Argentina nel 1919 ed anche le successive missioni, sia militari che civili o addirittura private nell'America del sud. Dopo un periodo molto lungo di ricerche, svolte personalmente anche in diverse nazioni sud americane, Longhi si è accorto di avere in mano materiale sufficiente per scrivere un libro su un argomento ancora non toccato da altri prima di lui ed ha realizzato, con grande perseveranza, questo lavoro.

Ha saputo inquadrare molto bene la grande avventura vissuta dai piloti italiani nelle Repubbliche di Panama, Ecuador, Venezuela, ecc.

Uomini coraggiosi e di grandi capacità professionali, ricordiamo per tutti Giannino Ancillotto, Emanuele Campagnoli, Attilio Canzini, Antonio Eolo Faulin, Ferruccio Guicciardi, Elia Liut, Antonio Locatelli, Tullio Petri e Cosimo Rennella, volando in condizioni difficilissime e con velivoli spesso in cattivo stato, senza pezzi di ricambio e con un'assistenza a terra praticamente nulla, furono degli ottimi ambasciatori del nostro Paese e, al di là delle invidie e delle rivalità sciovinistiche locali, fecero apprezzare, oltre a se stessi, anche i prodotti aeronautici ed industriali italiani.

In questo libro riviviamo l'effettuazione dei primi voli, i primi fortunosi collegamenti fra città e città superando difficoltà di ogni tipo, non ultime quelle ambientali.

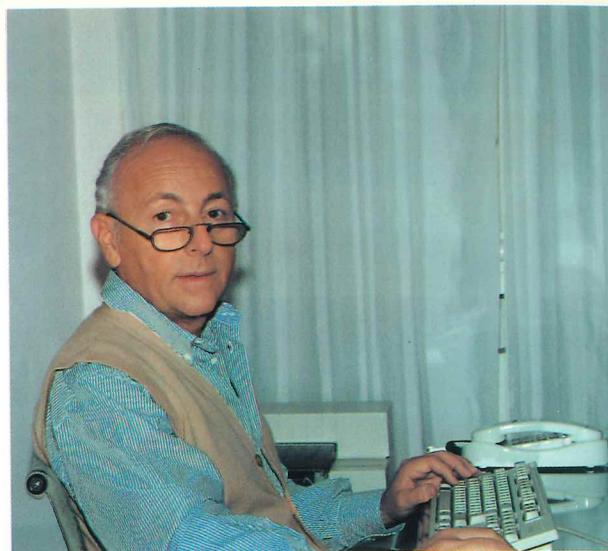
I primi trasporti aerei di posta e di giornali, i lanci di volantini e la creazione di scuole di volo militari e civili.

In pratica, in diversi Paesi del sud America, l'attività dei piloti italiani si intreccia o addirittura dà vita alla nascita delle singole aviazioni militari.

Anche per questo motivo l'opera di Longhi, ricca di notizie inedite, di date e di precisazioni, riveste un grande interesse che trascende i confini nazionali e deve essere considerata come parte integrante della storia di diverse aviazioni militari del sud America ed in particolare di quella dell'Ecuador.

Con un appassionato lavoro di recupero, Longhi ha riportato alla luce fatti, persone, avvenimenti ed un'intera epoca che, senza il suo intervento, sarebbero stati dimenticati e perduti per sempre.

Giorgio Evangelisti  
Giornalista Aeronautico



#### L'AUTORE

Fiorenzo Longhi è nato a Milano nel 1938 e risiede sul Lago Maggiore.

Dopo aver conseguito la Maturità Scientifica si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano nel 1966 ed ha lavorato come dirigente in una importante azienda metalmeccanica per venti anni.

Sin da ragazzo ha coltivato l'hobby della filatelia e della storia ed è quindi passato allo studio della Storia Postale in campi poco conosciuti come le prime emissioni dell'Impero Ottomano e dell'Ecuador, la posta aerea italiana ed i voli dei piloti italiani all'estero, formando col passare degli anni delle notevoli collezioni ed una grande biblioteca di filatelia e storia aeronautica.

Ha conseguito numerosi Gran Premi in Mostre Filateliche Nazionali sin dal 1973 e sei medaglie d'oro grandi nelle Esposizioni Mondiali di Filatelia dal 1976 al 1978. Dal 1979 è iscritto nell'Albo d'Oro della Filatelia Italiana ed ha esposto in Classe d'Onore in numerose Mostre Filateliche Internazionali dal 1979 al 1982. È iscritto all'Albo dei Giurati Filatelici della Federazione fra le Società Filateliche Italiane sin dal 1982. Life member dell'American Air Mail Society, socio del Gruppo Amici Velivoli Storici e dei seguenti sodalizi: Unione Filatelica Lombarda, Associazione Italiana di Aerofilatelia, Associazione Italiana Collezionisti Poste Militari ed Associazione Italiana di Storia Postale. Ha pubblicato numerosi articoli di aerofilatelia sulle più importanti riviste specializzate del settore, trattando sempre argomenti poco noti od inediti di storia postale o di storia aeronautica.

Questo è il suo primo libro.

**L**a mia grande passione è, da quasi trenta anni, lo studio della storia dell'aeronautica italiana e la raccolta di ogni tipo di documento o libro ad essa inerente.

La storia postale dell'aerostatica e dell'aviazione non è che una specializzazione del vasto campo della storia della aeronautica; ed il collezionista serio non può assolutamente prescindere dallo studio dei fatti storici che hanno dato origine al volo ed al trasporto della posta col mezzo aereo.

Quante volte i collezionisti di posta aerea, reperendo una busta od una cartolina, si sono trovati nel dilemma di non riuscire a classificarla dopo avere esaminato tutti i cataloghi pubblicati, anche quelli specializzati.

E quanti problemi si presentano spesso per classificare o datare un documento, un volantino od una fotografia!

L'unica soluzione al problema è, nella maggioranza dei casi, la non facile ma sicura via di ricercare nei giornali e riviste dell'epoca le notizie sul volo, sperando di reperire anche informazioni sul trasporto di posta e giornali o sul lancio di volantini.

Non vanno trascurati naturalmente gli archivi pubblici o privati e le ricerche nei musei e nelle biblioteche.

Per quanto riguarda i trasporti postali inerenti ai voli dei piloti italiani all'estero, che personalmente ritengo il campo più affascinante della storia dell'aviazione e della aerofilatelia italiane, il problema diventa serio e difficile.

Infatti, a parte gli accenni alle vicende legate alla Missione Militare Italiana di Aviazione, inviata dal governo italiano in Argentina nel 1919, al raid Roma Tokyo del 1920, ai voli di Maddalena e De Pinedo, ed alle trasvolate di Balbo, di tutti gli altri avvenimenti, e sono veramente tanti, si trovano solo vaghi e sporadici accenni nelle molteplici Storie dell'Aviazione degli autori italiani.

Fortunatamente alcuni piloti hanno scritto articoli o libri (Balbo, De Pinedo, Ferrarin, Locatelli, Maddalena) ed altre notizie si trovano in riviste di aviazione dell'epoca, che sono diventate rare e di difficile reperimento.

Inoltre sarebbe logico ricercare anche negli archivi delle industrie aeronautiche che hanno costruito gli apparecchi, ma i risultati sono scarsi poiché o non li hanno esportati direttamente od i loro archivi non

esistono più.

La soluzione ovvia, anche per quanto riguarda i voli degli italiani all'estero, ma chiaramente ancora più difficile, è la ricerca di notizie in loco, problemi linguistici e di viaggio a parte.

Questo libro è nato da una ricerca eseguita nel *Museo Remigio Crespo Toral* di Cuenca e nelle biblioteche di Guayaquil e Quito, nei ritagli di tempo di viaggi di lavoro nel 1976, e proseguita, con interviste e ricerche sino ad oggi, anche negli archivi dell' Ufficio Storico S.M.A. e del Ministero Affari Esteri in Roma.

Scopo iniziale dell'indagine era scrivere una serie di articoli di storia postale per illustrare i pezzi della mia collezione che riguardavano i voli dei piloti italiani in Ecuador, ma anche di trovarne altri.

In Ecuador di notizie ne ho raccolte moltissime ma sono riuscito, anche se può sembrare incredibile, ad aggiungere solo due pezzi postali alla mia collezione. Infatti il Museo di Cuenca ed alcuni collezionisti di posta aerea conservano gelosamente soltanto le cartoline dei due voli di Elia Liut: Guayaquil-Cuenca e Riobamba-Quito, altri la fascetta dei giornali del primo collegamento idro-aereo tra le città ecuadoriane della costa del Pacifico di Emanuele Campagnoli: il raid Guayaquil-Salinas-Manta-Esmeraldas.

Di tutti i numerosi volantini, fuorché *l'Addio a Cuenca* di Liut lanciato da Ferruccio Guicciardi, oggi nel *Museo Aeronáutico y del Espacio* di Quito, e di alcuni lanciati da Rennella, incollati nel suo album di ricordi, non si trova traccia degli originali.

Fortunatamente i quotidiani dell'epoca, con lodevole precisione, ci danno notizie in merito al loro testo ed anche di numerosi trasporti di posta aerea di cui non ci è rimasto alcun originale. Mi ritengo un privilegiato ad avere in collezione alcuni quotidiani ecuadoriani trasportati per via aerea, conservati dai piloti per ricordo ed incredibilmente reperiti in Italia.

Inoltre, addentrandomi nelle ricerche, ben presto mi sono reso conto dell'intimo legame esistente, nel periodo preso in esame da questo libro, tra aviatori ed aerei italiani e nascita e sviluppo dell'aviazione ecuadoriana. Un legame così stretto e duraturo che credo non esista un simile esempio al mondo di continuità nel tempo e di collegamenti tra la storia aeronautica di due nazioni.

Il lettore potrà facilmente rilevare tutto ciò nella lettura dei fatti narrati, e scrupolosamente ricercati con

metodo storico, ma volendo dare alcuni esempi, è sufficiente ricordare: che Cosimo Rennella, inviato in Italia dal *Club Guayas de Tiro y Aviación*, ha conseguito a Mirafiori, sul campo della Scuola d'Aviazione *Chiribiri & C.*, il brevetto di pilota civile (24 agosto 1912) e quello militare (25 luglio 1913); che un'apparecchio Chiribiri, denominato "PATRIA I" pilotato da Rennella ha volato a Guayaquil (8 e 19 ottobre 1913) nei primi meetings d'aviazione in Ecuador; che settantacinque anni fa, Elia Liut ha eseguito, con un Macchi Hanriot HD-1, il primo volo tra due città (raid Guayaquil-Cuenca del 4 novembre 1920) ed Attilio Canzini, con uno S.V.A. 5; il primo volo diretto tra il porto principale e la capitale (raid Guayaquil-Quito del 27 dicembre 1924); che i primi collegamenti idro-aerei tra le città ecuadoriane della costa del Pacifico sono stati compiuti, nel 1922, dal pilota Campagnoli, della Missione Militare Italiana, con un Macchi M.18; che con l'inaugurazione della Scuola di Aviazione Gabardini (2 giugno 1924), al campo *El Cóndor* di Guayaquil e con gli insegnamenti del pilota istruttore Canzini, si brevettarono i primi piloti ecuadoriani nell'ottobre del 1924 e che sette di loro vennero in Italia, nel 1926, a perfezionarsi a Cameri alla Scuola Gabardini con lo stesso maestro; che l'italiano Umberto Re, primo paracadutista a lanciarsi dal cielo ecuadoriano (Quito 31 maggio e Guayaquil 13 dicembre 1925) si è lanciato da velivoli pilotati dagli aviatori italiani Attilio Canzini ed Angelo Rizzi.

Ho quindi deciso di narrare cronologicamente la storia dell'aviazione civile e militare ecuadoriana, dai primi voli in mongolfiera del 1842 alla morte di Cosimo Rennella nel 1937, nella speranza che questo mio lavoro sia utile agli studiosi di storia aeronautica e postale.

La PARTE SECONDA, elencando le imprese aviatorie di alcuni piloti (che in seguito si recheranno in Ecuador) durante il primo conflitto mondiale, e la PARTE TERZA, seguendo le vicende di Cosimo Rennella in Venezuela, sconfinano dal tema per completare la descrizione delle inedite avventure di questo personaggio straordinario e di altri piloti italiani in quel Paese.

Di questo *asso* dell'Aviazione del Regio Esercito italiano ho narrato, per la prima volta, tutta la vita avventurosa, praticamente ignota agli storici.

In Appendice ho aggiunto alcune notizie riguardanti la Missione Aeronautica Ecuadoriana a Roma ed il

personale e gli aerei italiani inviati in Ecuador prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale.

Inoltre ho tentato di tracciare dei profili biografici dei piloti italiani o di origine italiana, più o meno esaurienti a causa delle difficoltà di reperimento delle notizie, corredati dalle motivazioni ufficiali delle decorazioni e medaglie al valore loro conferite. A chiusura del libro ho allegato un elenco cronologico dei volantini lanciati dal cielo ecuadoriano e dei giornali trasportati per via aerea in Ecuador, corredato da precisi riferimenti alle relative pagine e fotografie del libro.

Nessun catalogo specializzato esiste in materia e quindi l'elenco sarà certamente utile agli specialisti ed agli storici dell'aviazione.

La catalogazione dei trasporti di corrispondenza si ricava dalle notizie storico-postali (sin troppo abbondanti per i cultori di storia aeronautica e non di storia postale) lasciando trarre, all'aerofilatelista intelligente od allo storico interessato, le conclusioni sulla unicità o rarità dei pezzi.

Il lettore italiano vorrà scusare se i testi originali dei volantini, dei telegrammi, delle poesie e di altri documenti non è stato tradotto; e ciò sia per non alterare il valore storico della documentazione citata, sia per la loro facile comprensione.

Le persone sono menzionate con il grado o il titolo che loro competono al momento.

Inoltre è doveroso riconoscere che, per completare il quadro storico ecuadoriano ed italiano, ho dovuto ricorrere al cortese aiuto di persone, in Ecuador ed in Italia, che mi hanno fornito parte delle notizie e delle fotografie.

Ad essi va la mia gratitudine.

Scusandomi per eventuali dimenticanze non volute, desidero ringraziare gli ecuadoriani:

Don Pablo Balarezo Moncayo; Don Justo Pastor Campaña Zuñiga; Dr. Abel Romeo Castillo; Dr. Roberto Leví Castillo; Don Julio Castillo Jácome; Srta. María del Carmen Freile Donoso; Cap. Helios Faulin; Doña Silvana Faulin; Don John de Howitt Adati; Doña Cecilia Maldonado de Rampani, Direttrice della Biblioteca del *Colegio Vicente Leon* di Latacunga; Sr. Víctor Iza; Srta. María Victoria Páez Freile; Doña Teresa María Nori Liut Infanti; Doña Edú Teresa María Liut Infanti; Sr. Enrique Freile Angulo; Doña Elvira Traversari de Aguirre; Doña Violeta de Orrantia, Direttrice della *Biblioteca*

*Municipal* di Guayaquil; Doña Teresa Haydee Re; Lic. Marco Sáenz M., Amministratore del *Museo Aeronáutico y del Espacio* di Quito.

Un ringraziamento particolare per le sue accurate ricerche e le informazioni fornite, all'amico Don Lorenzo Saá Bernstein, che con la sua signorile cortesia ha anche mantenuto i contatti con le famiglie dei protagonisti in Ecuador.

E gli italiani:

Prof. Beniamino Cadioli; Dott. Ottaviano Canzini; Contessa Maria Fede Caproni di Taliedo Armani; T. Colonnello Giambattista Casarino; Dott. Carlo S. Cerutti, Fernando Corsari, Gianni Gambarini; Colonnello Pil. Giovanni De Lorenzo, Capo Ufficio Storico S.M.A.; Giorgio Evangelisti, giornalista aeronautico; T. Colonnello Carlo Fejer De Buk, Capo Sezione Ricerche Storiche S.M.A.

Ringrazio mia figlia Silvia per le elaborazioni grafiche delle mappe dei voli e Fabrizio Tarantino che, con certissima pazienza, mi ha introdotto nei misteri dei programmi del *computer*.

Un grazie particolare ai signori: Luigi Bortolussi, Dott. Roberto Caluzzi, Ilario de Rosa, Com. Fausto Gubian, Maestro Piergiorgio Zannese, Comm. Massimo Persello, che col loro intervento, hanno reso possibile questa pubblicazione nel 75° anniversario del primo volo postale dell'Ecuador del friulano Elia Liut.

Fiorenzo Longhi

## Profilo storico dell'aeronautica

“Vedrassi li alberi delle gran selve di Taurus e di Sinai, Apennino e Talas scorrere per l'aria da oriente ad occidente, da aquilone a meridie, e portarne per l'aria gran moltitudine di uomini. O quanti voti, o quanti morti”.

Leonardo da Vinci

L'arte della navigazione aerea è stata sin dai tempi più remoti il motivo della leggenda e del mito, il sogno delle anime fantasiose, l'anelito dei poeti, il problema più affascinante degli antichi uomini d'ingegno: il pitagorico Archita di Taranto, il sommo Aristotele, il grande Leonardo.

Infatti l'**aeronautica**, o l'arte di viaggiare nell'aria e di imitare il volo degli uccelli, questa sublime aspirazione dell'uomo, risale ai tempi più remoti della antichità.

La leggenda di Dedalo ed Icaro fuggiti dal labirinto dell'isola di Creta per mezzo di ali fatte di piume e cera, gli Eroi trasportati in volo dall'Ippogrifo, le famose ali di Mercurio, la freccia d'oro che viaggiava per l'aria del mago sciita Abaris, ..., tutto ciò è segno dei replicati tentativi degli antichi per impadronirsi del campo dell'atmosfera.

Aristotele concludeva che l'uomo con la propria forza e l'aiuto di ali non può volare, Leonardo, con profonda fede nella scienza, indagava le leggi per apprendere l'arte del volo, sicuro che l'uomo può strappare alla Natura la forza per volare.

Il bresciano Francesco Lana della Compagnia di Gesù, nel 1670 pubblicava il suo libro *Prodromo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove premesse all'arte maestra* in cui, portando il principio d'Archimede dal campo dei liquidi a quello degli aeriformi, stabiliva il principio del più leggero dell'aria, realizzato poi dai fratelli Montgolfier nel 1783, e dava una prima soluzione al problema.

I suoi studi non poterono tradursi in pratica realizzazione per innumerevoli ostacoli, non escluso quello di trovarsi alle prese col Tribunale della Santa Inquisizione e subire un processo per magia.

Dopo il Lana un altro gesuita, il brasiliano Bartholomeo Lourenço de Gusmão, l'8 agosto 1709 fece, a Lisbona, la prima ascensione aerostatica con un pallone ad aria calda, in presenza del Re, di tutta la corte e d'una folla immensa.

Al momento della scoperta dei Montgolfier non si tenne gran conto delle osservazioni dei portoghesi, dirette a rivendicare al Gusmão la priorità della scoperta, poiché si obiettò che poca fede doveva prestarsi agli esigui documenti manoscritti ed alle testimonianze scritte.

Infatti i progetti ed i manoscritti più importanti vennero dati alle fiamme dalla Santa Inquisizione che, nonostante la protezione del Re, fece processare ed imprigionare il Gusmão sotto l'accusa di *magia diabolica*.

In Francia solo il Tissandier, più equanime e sereno, anteponeva la verità allo spirito di nazionalismo, ha senz'altro riconosciuto e dichiarato che un memorabile esperimento aeronautico fu eseguito a Lisbona nel 1709.

L'aerostato, per le illusioni di dirigibilità che seguirono alla sua scoperta, fece trascurare le ricerche sull'arte del volo, ma per merito suo l'aeronautica divenne popolare.

Agli esperimenti di Tito Livio Burattini alla Corte di Polonia nel 1870 e a quelli del napoletano Tiberio Cavallo, che due anni prima dei fratelli Montgolfier sfiorava l'attuazione pratica dell'idea del padre Lana, seguivano infatti, nel 1784, le ascensioni di Paolo Andreani a Milano, subito dopo quelle compiute in Francia.

In seguito avvenivano quelle di Vincenzo Lunardi in Inghilterra e poi in Italia; al principio dell'Ottocento quelle del conte Francesco Zambecari, di Pasquale Andreoli e dopo loro molti altri in Italia ed altrove.

L'aerostato in realtà aveva risolto solo in parte il problema dell'aeronavigazione: la sustentazione.

Remi e vele non trovarono applicazione pratica come nell'arte nautica.

Il problema del più pesante dell'aria si riproponeva quindi agli studiosi seri, che non temevano di fare ricerche che allora sembravano utopistiche.

Nel 1877 l'ing. Enrico Forlanini costruì un elicottero, che venne presentato in una riunione tenutasi nei giardini pubblici di Milano, e che senza dubbio è la prima macchina, specificamente più pesante dell'aria, che ha volato.

L'apparecchio, che pesava 3 kg. ed era mosso da un motore con caldaia a vapore che sviluppava la forza di un quinto di cavallo, si sollevò fino a 13 metri di altezza dal suolo.

Nel 1891 E. J. Marey della Accademia di Francia, pubblicava a Parigi la sua opera *Il volo degli uccelli*, frutto dei suoi studi fondamentali sull'argomento.

Otto Lilienthal partito dal principio di aerodinamica per cui la resistenza dell'aria su una superficie inclinata, in rapporto al vento relativo, produce una risultante scomponibile in un attrito dannoso ed in una spinta giovevole, costruiva un apparecchio ad ali rigide che, scivolando nell'aria, provocava una spinta capace di equilibrare il peso totale dell'apparecchio e del pilota.

Dal 1891 al 1896 compiva la serie delle sue duemila esperienze e, dopo aver risolto il problema della sustentazione, affrontava quello di far conseguire all'apparecchio una stabilità longitudinale e laterale

su di una traiettoria rettilinea.

Abbozzava così il biplano che, nella prova del 9 agosto 1896, a causa di un colpo di vento, cadeva da 80 metri di altezza causando la morte del geniale pilota.

Aristide Faccioli elaborava nel 1893 la sua *Teoria del volo e della navigazione aerea*; Guglielmo da Pra pubblicava nel 1898 la sua opera *Navigazione aerea*; Cosimo Canovetti nel 1898 veniva premiato per i suoi studi per la determinazione dei coefficienti necessari al calcolo meccanico di una macchina aerea ed iniziava quelli relativi alla ricerca della resistenza opposta al moto dell'aria, indi quelli della resistenza dell'aria sulle superfici inclinate; Achille Bertelli pubblicava nel 1902 lo studio *Icaro o Pegaso?* esponendo la teoria del suo elicottero e nel 1903 le *Ricerche d'aeronautica* in cui descriveva le sue esperienze sul fenomeno del risucchio e sulle correnti aeree sopra superfici convesse e paraboliche.

Ottavio Chanute proseguiva le ricerche di Lilienthal documentandole con osservazioni acute e geniali che attrassero Wilbur e Orville Wright all'appassionante problema del volo; egli alimentò l'entusiasmo costruttivo dei Wright aiutandoli coi suoi consigli e seguendo le loro esperienze.

I due fratelli, costruito un gigantesco cervo volante, iniziarono nel 1900 i loro studi ed esperienze, perfezionando l'apparecchio con le innovazioni che la pratica suggeriva; dopo un anno di lavoro riuscirono a sostenersi nell'aria in volo plané per un centinaio di metri.

Con il controllo d'ogni osservazione ed innovazione pervengono gradatamente a stabilire le basi di una scienza precisa per ulteriori progressi.

Costruiscono ed applicano all'apparecchio organi speciali, stabilizzatori, apportano emendamenti all'incidenza relativa dell'insieme delle ali e così i voli divengono più lunghi: nel 1903 riescono a realizzarne della durata di più di un minuto.

Erano arrivati al punto di potervi applicare un motore.

Alle 10.35 del 17 dicembre 1903 l'aereo, con un motore che sviluppava otto cavalli vapore, spontaneamente elevandosi dalle dune lungo l'Atlantico di Kitty Hawk, volava per trentasei metri ad una altezza di tre metri dal suolo, pilotato da Orville Wright. L'annuncio del prodigio corse nel mondo attonito!

L'uomo, appresa l'arte del volo, aveva strappato alla Natura la forza per volare secondo la ferma fede di Leonardo.

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

**C**inquantanove anni dopo il primo esperimento aerostatico dei fratelli Montgolfier, si potevano ammirare in Ecuador dei voli in mongolfiera, preludio al futuro sviluppo aviatorio in quella nazione, eseguiti dal colombiano **José María Flores**. Per avere un'idea esatta di quei voli dobbiamo fedelmente trascrivere le relazioni riportate dalla *Gaceta del Ecuador* e, se dobbiamo credere alle cronache di quel tempo, non possiamo che restare stupefatti dell'altezza raggiunta, veramente prodigiosa e quasi un record mondiale.

### Aeronavigazione a Quito: 4 dicembre 1842

“Abbiamo visto per la prima volta in questa Capitale lo spettacolo più interessante e sublime che si possa immaginare.

Il giorno 4 alle cinque del pomeriggio, dopo i preparativi necessari, si elevava dal suolo nel patio del convento di San Agustín, l'aeronauta **José María Flores**, che superando in altezza la torre campanaria, contro la quale evitava di cozzare con un'abile spinta data al suo congegno, si presentava sospeso nell'aria alla vista della popolazione della città, che assisteva con impazienza alla sua partenza.

I campanili, le cupole ed i tetti delle chiese; le finestre e le terrazze delle case; le piazze e le vie della città, e le mura che la circondano, erano tutte coperte di spettatori; però tra queste nessuna offriva un aspetto più pittoresco dell'antico *Yavirac* (Panecillo), infiorato con le rose sempre fresche dell'eterna primavera di Quito.

Un urlo confuso commisto di paura, di allegria, di pietà e di tenerezza, accompagnò il volo del globo, che dopo essersi elevato 300 piedi sopra il centro della città, discese con un andamento parabolico, nell'edificio dell'ospedale di San Lazzaro, situato sulle falde del Panecillo, nel lato rivolto verso la città, essendo stato trasportato dal vento che spirava verso nord-est.

Alle manifestazioni della folla, i cui animi erano fortemente turbati, l'aeronauta ricambiava con ripetute cortesie, sporgendosi più volte dalla sua navicella, a salutare con rispettosa considerazione il popolo ardentemente interessato al buon esito della sua impresa.

Effettivamente, la sua caduta fu fortunata, poiché eseguì con perizia tutta la manovra.

Tra le acclamazioni entusiaste di una immensa moltitudine, venne condotto in trionfo alla piazza, dove gli tributarono accoglienze solenni e ricevette le felicitazioni del Presidente della Repubblica....

Nel primo e terzo giorno del mese aveva tentato di intraprendere il suo viaggio dall'Ejido, parco a settentrione della città, a seguito delle insistenze di alcune persone, nonostante che egli avesse obiettato le difficoltà che opponevano i venti costanti alla dilatazione del globo.

Il primo giorno, approfittando di una calma passeggera, riuscì nell'operazione di gonfiamento, però il globo si strappò per la forza poderosa ed improvvisa con cui fu sospinto a terra, quando era già librato ad una vara e mezza d'altezza.

(“Vara”: misura di lunghezza pari a metri 0,8359)

Il terzo giorno non riuscì ad innalzarsi a causa del vento, che soffiava di lato impedendo il gonfiamento del globo.

Abbiamo fatto queste osservazioni per la reputazione dell'aeronauta, poiché questi fenomeni fisici gli causarono le mille amarezze che gli fece provare il vice-commissario di polizia, Tomás Gutiérrez, il quale, ignorando e travisando ciò che vedevano i suoi occhi, e con poco buon senso, inveiva contro il Signor Flores facendolo imprigionare e condurre via dai gendarmi in mezzo ad una folla numerosa.

Fu una vera violenza, che commosse l'animo di tutti, e molte persone rispettabili, tra le quali il Generale Aguirre, lo salvarono poco dopo, costituendosi quest'ultimo garante personale della sua buona fede, e del mantenimento dei suoi impegni.

Tale è stato il magnifico spettacolo che abbiamo visto, superiore ad ogni invenzione dell'arte umana; infatti in questo non c'è menzogna, bugia, simulazione, travestimento, offesa al pudore, ne nessun genere di artificio con cui solitamente si inganna la folla o si seducono gli incauti.

Qui c'è vera sapienza di straordinario valore, e l'anima si sente riunita al cuore; e l'uomo accomiatandosi da questo suolo mortale, sembra appartenere in quel momento alla gerarchia degli immortali, poiché offre uno spettacolo veramente glorioso”.

(“Gaceta del Ecuador” N. 466 - Quito, 11 dicembre 1842)

### Il secondo volo aerostatico a Quito: 16 gennaio 1843

“Lunedì 16 del corrente (mese) il pubblico di questa Capitale ha assistito alla portentosa ascensione del Signor **José María Flores**; e ci compiacciamo di dare un'idea di essa, per la soddisfazione che tuttora proviamo nel grato ricordo di un accadimento prodigioso che, essendo uscito dalle regole conosciute della aeronavigazione, appartiene al romanticismo di quest'arte che rifulse in Europa più di 50 anni fa.

Poiché l'aeronauta di cui parliamo manca di gas idrogeno puro e di gas di carbone (di cui si servì Mr. Green nel suo viaggio verso la Germania nel 1836), gonfiò il suo globo rarefacendo l'aria a mezzo del fuoco, collocando un grande fornello con micce e paglia accese, calcolate secondo l'altezza che si proponeva di ascendere.

Subito dopo dispose la sua fragile navicella, appesa a quattro ganci, nella parte inferiore; e prendendo commiato dalle persone che lo circondavano (nel grande patio del convento di San Agustín) si imbarcò in essa, gridò di lasciare il globo a coloro che lo trattenevano, ed esso si lanciò rapido e veloce in direzione sud. Alla distanza di più o meno cinquemila piedi, fece un cambio di direzione verso nord, descrivendo, salvo che si trattasse di un'illusione ottica, una piccola linea angolosa (sic).

Tale variazione, quasi impercettibile, fu prodotta da una corrente d'aria che arrivò all'improvviso in quella regione.

Il globo ascese quindi perpendicolarmente.

Poiché la serata era serena e l'atmosfera senza nuvole, lo si vide come un punto impercettibile nello spazio, ad una altezza da 10 a 12 mila piedi dal suolo di Quito e da 20 a 22 mila piedi dal livello del mare: era come una stella fissa sull'orizzonte della capitale.

Quando si staccò da terra e si innalzò sopra gli edifici della

## Capitolo primo - I globi aerostatici

città si offriva alla vista come un oggetto bello, e le sensazioni che produsse in più di 60 mila abitanti, che lo contemplavano, erano dolci e tranquille, placide ed amene.

Quando salì a 5 mila piedi d'altezza e le fiamme lambivano la tela della macchina volante, quell'oggetto si trasformò in magnifico e solenne, e le sensazioni comunicavano una specie di ammirazione e di paura, gradevole all'anima e sensibile al cuore.

E quando da quel punto continuò a salire perpendicolarmente sin quasi a perdersi di vista, come se si accomiatasse dal creato, l'oggetto, veramente sublime, produsse uno scoramento d'animo spaventoso e terribile, ed un sentimento religioso si impossessò del popolo, che versava lacrime di dispiacere e di tenerezza.

Ma quando l'occhio attento ed acuto riuscì a distinguere che la macchina discendeva intatta, o almeno così pareva, la consolazione e la speranza rianimarono gli spiriti, alleviandoli della pena angosciata che li tormentava.

Senza dubbio, poiché la discesa fu rapida e veloce, si temette, non senza fondamento, che spentosi il fuoco del fornello, ed equilibrandosi l'aria rarefatta con quella atmosferica, la macchina precipitasse a terra a causa della sua gravità specifica, moltiplicandosi la massa per la velocità.

All'improvviso, l'allegria di tutti i presenti e ripetuti evviva, annunciarono che l'intrepido aeronauta era riuscito a coronare vittoriosamente, sano e salvo, la sua impresa.

Il Presidente della Repubblica lo fece condurre alla sua presenza e lo ricevette in seno alla famiglia.

*(Presidente della Repubblica era, in quella legislatura, il venezuelano Juan José Flores che, per puro caso, aveva lo stesso cognome dell'aeronauta)*

Mediocremente istruiti nella storia aerostatica, e nei progressi di quest'arte negli ultimi tempi, non possiamo fare a meno di ammirare la risolutezza con cui il Sig. José María Flores si dedica a probabili pericoli, forse per guadagnarsi da vivere, divertire il pubblico e raccogliere meritati applausi.

Il primo di questi pericoli consiste nel fatto che può incendiarsi la tela del globo a causa delle fiamme della miccia contenuta nel fornello.

Il secondo che il globo scoppi per espansione e per le violente scosse di un forte vento nelle regioni elevate, il che sembra molto probabile in quanto non è coperto dalla indispensabile rete.

Il terzo che la macchina scenda perpendicolarmente nel cratere di un vulcano o in qualche altro abisso.

*(Come in quello di Pichincha, dove lo sospinse il vento)*

L'impavido aeronauta non può dominare il suo globo facendolo scendere e salire, a suo piacere, poiché manca del gas indispensabile, manovrato a mezzo di una valvola.

Infatti egli si lancia dalla terra per ritornare ad essa col solo aiuto di paglia e di fragili canne per rinnovare il fuoco nel fornello e mantenersi in aria, nel caso in cui scendesse in una profonda cavità, o abbassarsi lentamente nel caso in cui il globo si strappi.

Infine, poiché non possiede un paracadute, è chiaro che si abbandona al caso, senza altra sicurezza che quella che può

dargli la pratica, che lo ha reso abile a far scendere a terra il globo, a mezzo di una cima che striscia sul terreno, ed il successo con cui ha concluso tutte le sue ascensioni.

Il Sig. Flores può gloriarsi che solo Gay-Lussac si è innalzato più di lui, e cioè a 25.050 piedi castigliani sul livello del mare.

*(Bisogna riconoscere che l'autore dell'articolo possedeva delle straordinarie conoscenze di fisica e di storia aerostatica)*

Inoltre deve gloriarsi di aver fatto una ascensione tanto felice e prodigiosa per merito dell'Ecuador, essendo partito dal pendio del Pichincha, che è uno dei punti più elevati della terra.

Infine può gloriarsi che la popolazione di Quito, dopo alcuni dubbi e naturale diffidenza, è rimasta soddisfatta della abilità ed audacia del bravo aeronauta, al quale auguriamo, nelle sue peregrinazioni, vita, salute e prospera fortuna."

*("Gaceta del Ecuador" N. 472 - Quito, 22 gennaio 1843)*

Il volo dell'aeronauta terminava felicemente nel patio del Monastero della Concezione, tra la sbalordita meraviglia delle monache di clausura.

Ma lasciamo all'arguta penna del distinto scrittore ecuadoriano Cristóbal de Gangotena y Jijón, che nel suo libro *Al margen de la Historia* ci ha lasciato una magistrale descrizione del memorabile volo del 16 gennaio 1843, il compito di relazionarci sulla sua divertente conclusione:

### "PRESTIGIO DE LOS CALZONES"

*(Il divertente titolo può significare non soltanto, letteralmente, "Il prestigio dei calzoni" ma anche "Il vantaggio di avere del fegato")*

Il vento rinforzava e soffiando da nord a sud, spingeva il globo sulla città; rendendosi conto del pericolo, Flores decise di scendere ma il vento soffiava sempre più intenso.

Era già sopra Quito e, in quel rischioso frangente, pregava tutti i santi che lo facessero cadere in un luogo da cui potesse uscirne senza rompersi l'osso del collo.

Le sue preghiere furono ascoltate, senza dubbio, poiché venne a cadere in un luogo consacrato, tra le mura del *Monasterio de la Concepción*, violando in tal modo, si può quasi dire con l'aiuto del cielo, la monacale clausura del nostro più antico convento di suore.

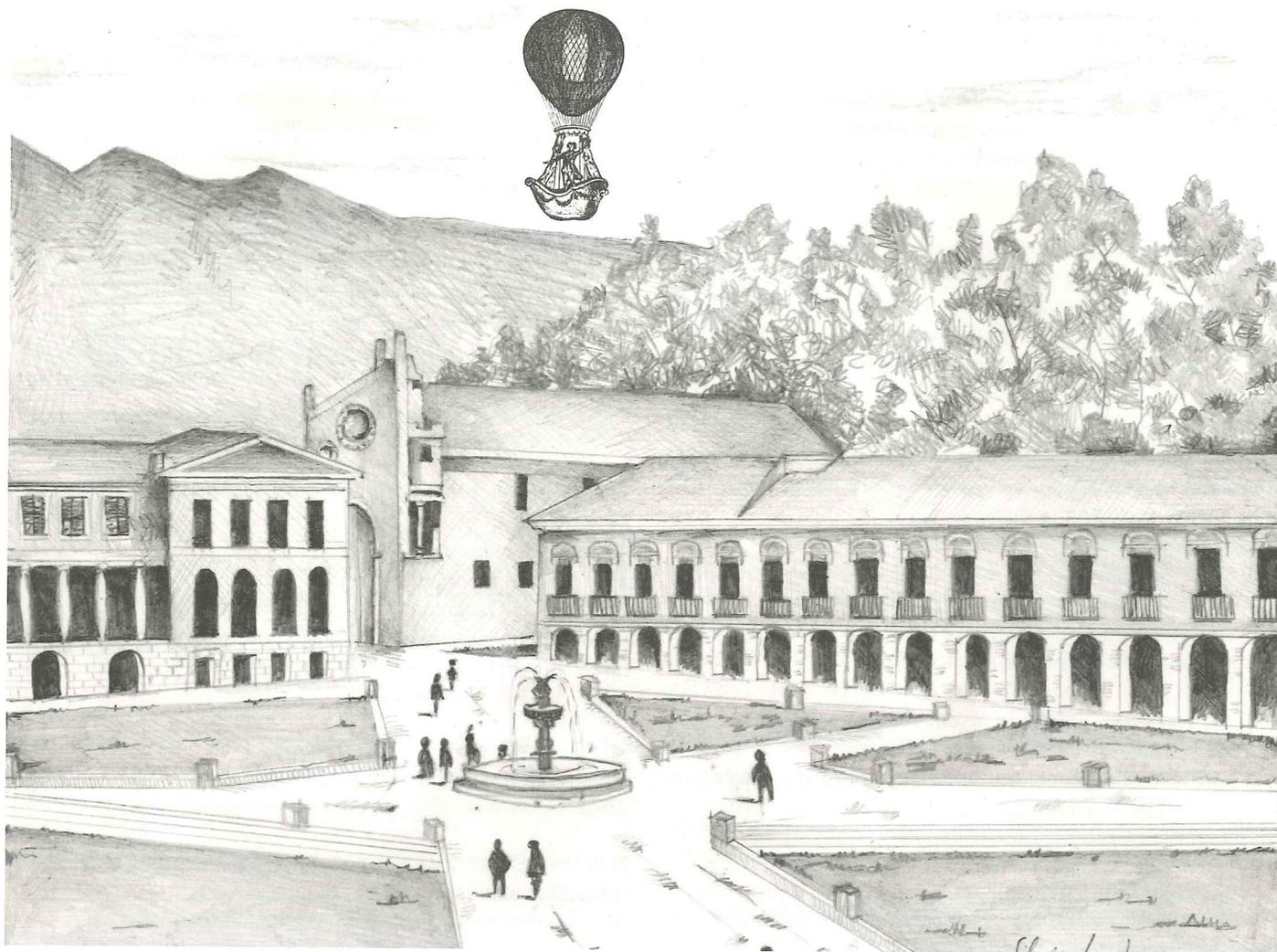
Grande fu lo spavento delle timorate serve del Signore vedendo cadere quella cosa nel convento.

Sospettando qualche stratagemma di Satana, la Madre Badessa chiuse il suo gregge nella sala della Comunità, tuttavia poiché era giusto sapere che cosa fosse ciò che era caduto dal cielo, per prendere i provvedimenti del caso, vincendo gli scrupoli ed i vezzi monacali, *Madre Santa Apollonia* - disse la Superiora, ad una monacella dal viso fresco e giovanile, che male si conciliava con la cuffia - *Vada a vedere che cos'è quella cosa che è caduta qui...*

In virtù della Santa Obbedienza, la monacella uscì dalla Sala, però... la cosa doveva essere difficile da esaminare, poiché Madre Santa Apollonia tardava molto...

Infine, dopo più di mezzora, Madre Santa Apollonia ritornò alla Sala, introducendo il Flores.

Vedendo che si trattava di un uomo in carne ed ossa, la Comunità attornì l'aeronauta, e monache, converse e fante-



Quito, 16 gennaio 1843.

La mongolfiera del colombiano José María Flores discende nel patio del Monastero della Concezione tra la sbalordita meraviglia delle monache di clausura (disegno di Silvia Longhi).

sche incalzarono, simultaneamente, con mille domande l'intontito avventuriero.

*E come è caduto Lei qui? Come si è innalzato Lei nell'atmosfera? Come, nel globo? Chi è Lei? Da dove viene?*

E non lasciavano a Flores il tempo di rispondere...

Nella monotona vita di un convento che è

*Oggi come ieri  
Domani come oggi  
E sempre uguale...*

accadimento tanto raro come quello di un uomo piovuto dal cielo, non poteva che rallegrare un pochino quelle grigie esistenze. Le monachelle misero ogni cura nell'ospitare il loro celeste visitatore prima di cacciarlo fuori dell'uscio: si poteva dire dell'aeronauta come dell'eroe di Cervantes:

*Mai vi fu cavalier  
Dalle dame tanto ben servito,  
Come lo fu Lanzarote  
Quando dalla Bretagna venne...*

Poiché desideravano che Flores spiegasse loro in ogni dettaglio la sua ascensione, che narrasse le sue celesti avventure, per renderlo ciarliero, gli portarono squisiti biscottini, un bicchierino di vino da messa, la bibita di *agua de pítima*, che è roba da leccarsi le labbra e le mille saporite ghiottonerie che sanno, come nessun altro, preparare le religiose.

*(L'"acqua di pítima" è un infuso, ancor oggi preparato dalle monache di alcuni conventi ecuadoriani, di foglie di piante varie: cedro, anice, cannella, ecc., petali di rose ed erbe medicinali: menta, limoncina, ecc.)*

L'aeronauta mangiò di tutto, bevve la sua bibita ed il suo vino e parlò molto di avventure vere ed inventate.

Le caste spose di Cristo lo ascoltavano a bocca aperta e quando il narratore finì il suo racconto, ognuna di quelle anime candide provò quello che sente un bimbo quando termina un racconto di fate...

Poiché si era fatto tardi, l'aeronauta volle accomiarsi portandosi via il suo globo che, disteso in mezzo al patio, sembrava una grande bisaccia vuota.

Con l'aiuto degli indios che lavoravano nell'orto del convento, Flores ed il suo manufatto, uscirono velocemente dalla clausura.

Trascorse molto tempo e le monachelle non dimenticavano il loro improvviso visitatore, anzi, in mancanza di altro tema di conversazione, continuavano a parlare di lui commentando le sue avventure: negli annali della Comunità, Flores aveva fatto epoca.

La vita monacale seguiva il suo monotono corso, sempre grigio...

Si celebrava in una delle nostre parrocchie suburbane la festa di uno degli infiniti santi che i parroci festeggiano con razzi, mortaretti e fuochi artificiali.

Da quando l'aeronauta José María Flores aveva eseguito la sua memorabile ascensione a Quito, l'uso dei globi di carta si era diffuso in simili feste.

Naturalmente non mancarono in questa.

Le monachelle della Concezione erano riunite per la ricreazione serale, nella Sala della comunità, quando una conversa entra correndo e *Madri! Madri!*, grida dalla porta, *Un globo!*

Parola magica! Tutte le religiose si alzano in piedi, e si precipitano alla porta, però una, la più giovane e bella, Madre Santa Apollonia, con un viso di mortale angustia, sul quale traspare una speranza, domanda ansante:

*In quel globo, c'è un uomo?*

### Altri aeronauti colombiani: 1900-1908

Mezzo secolo dopo, agli inizi del 1900, un altro colombiano di nome **Solórzano**, visita l'Ecuador e, a Quito, dal campo di *El Ejido*, tenta di effettuare alcuni voli aerostatici, che non ottengono i risultati sperati dal pubblico.

Poco dopo si costituisce una specie di società formata da vari abitanti del luogo che pensano che il volo aerostatico sia una facile impresa; purtroppo quando si annuncia l'esibizione di un certo **Alomía**, ed il nuovo eroe si dispone, dopo molti tentativi, a lanciarsi nello spazio, il globo si strappa e, così, scompaiono società e macchina volante.

Infine, nel 1908, un altro aeronauta colombiano, **Domingo Valencia**, arriva in Ecuador dal nord e, nella città di Ibarra, presenta il suo primo spettacolo nel mese di settembre nella piazza di *La Merced*.

Una folla enorme contempla la serie di operazioni che vengono eseguite per gonfiare il pallone di gas, mentre l'aeronauta, con il piattino in mano chiede, ai curiosi che lo circondano, un obolo che lo metta in grado di continuare il suo giro di spettacoli e di pagarsi le spese.

Terminati i preparativi, Valencia ordina che si lascino le funi e, veloce, si innalza quasi perpendicolarmente, raggiungendo un'altezza di quasi 500-600 metri.

La folla lo acclama e l'aeronauta risponde salutandolo dal suo trapezio, poi inizia una lenta discesa andando a cadere su un'albero nei pressi del punto di partenza.

Dopo un'altra esibizione egli decide di visitare la Capitale della Repubblica ed invia il seguente telegramma al direttore del quotidiano quiteño *El Comercio*: "La saluto anticipatamente - Questa impresa aerostatica è in arrivo - D. Valencia".

Infatti il 13 ottobre arriva a Quito.

È un giovanotto di 33 anni e, secondo le sue dichiarazioni, ha

percorso le repubbliche del Venezuela e della Colombia, effettuando 168 voli, in alcuni dei quali ha raggiunto l'altezza massima di 2500 metri.

Si propone di eseguirne alcuni nella capitale ed, in seguito, altri a Guayaquil.

La prima ascensione: 3 novembre 1908

Nell'ippodromo si raccoglie il pubblico bramoso di assistere al volo: il lavoro di preparazione richiede tempo e pazienza ed infine gli assistenti annunciano che il globo è pronto. L'aeronauta impugna il trapezio che pende da una delle funi ed ordina che si lascino le gomene di ormeggio: con una rapidità incredibile il globo si lancia nello spazio ed il pilota, emozionato, si accomiata dal pubblico gridando: "Viva Colombia!".

L'atmosfera tranquilla fa sì che l'ascensione sia quasi perpendicolare sino ad un'altezza di 800 metri e, dopo una discesa regolare, il globo va a cadere in un terreno nei pressi del quartiere *Yaguachi*.

Domenica 22 novembre 1908 si annuncia un altro volo, però le condizioni atmosferiche rendono impossibile la sua realizzazione ed il numeroso pubblico, accorso con entusiasmo all'ippodromo, ritorna a casa deluso.

La seconda ascensione: 23 novembre 1908

Il giorno seguente l'aeronauta riesce nel suo intento però il pubblico è scarso ed il volo non è spettacolare come il primo.

Un cronista dell'epoca, narrando del volo di lunedì, lo qualifica come "cuasi satisfactorio".

Il colombiano Domingo Valencia, in questa seconda ascensione, lancia dei manifestini di propaganda delle ditte *Urrutia & Gangotena* e *Guía del Ecuador*: sono i **primi volantini lanciati dal cielo ecuadoriano!**

Pochi giorni dopo Valencia parte per Guayaquil dove, nel mese di dicembre, tenta di eseguire un'ascensione che deve essere sospesa a causa di un temporale.

Una settimana dopo egli ritenta ma la sfortuna lo perseguita poiché, quando il globo ha raggiunto una certa altezza, si rompe e cade.

L'aeronauta, per fortuna, esce illeso dalla terribile avventura.

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

### Il "Club Guayas de Tiro y Aviación"

Nel 1910, il 16 dicembre, veniva fondato nella città di Guayaquil un sodalizio sportivo denominato *Club Guayas de Tiro* i cui fini erano più patriottici che sportivi.

Scopo del Club era infatti l'addestramento dei cittadini nell'uso delle armi per la difesa della patria, poiché vi erano dei problemi irrisolti alla frontiera con il Perù.

L'anno seguente la società cambia la sua denominazione in *Club Guayas de Tiro y Aviación*, il cui statuto viene approvato dal Presidente della Repubblica il 7 marzo 1911.

L'attivo sodalizio riorganizza il poligono di tiro, dove i soci si esercitano con armi di guerra, con carabina e pistola, ed inizia i lavori per creare un campo di aviazione nella zona sud della città di Guayaquil.

*(Questo sodalizio merita giustamente il titolo di "Precursore della Aviazione in Ecuador" poiché sino dal 1912 si proponeva di realizzare una scuola d'aviazione civile)*

I terreni scelti, piani ed adiacenti al *Colegio Cristóbal Colón* dei padri Salesiani, erano vicini al *Jockey Club de Guayaquil* dove si svolgevano gare ippiche e sportive.

Nel giugno seguente si apprendeva la notizia che il Perù stava inviando numerosi giovani a studiare nelle scuole d'aviazione europee, soprattutto francesi ed italiane.

Come logica reazione molti cittadini di Guayaquil fondavano un *Comitato Pro Aviazione* e la *Società Italiana di Assistenza "Garibaldi"* formava un *Comitato Sociale Pro Aviazione*, presieduto dal notevole cittadino italiano Riccardo Descalzi.

Vennero organizzati balli, riunioni e collette per ottenere i fondi necessari all'acquisto di un aereo e venne fondato anche un *Comitato Centrale Pro Aviazione* formato dai presidenti dei summenzionati sodalizi e da numerosi eminenti cittadini.

Il giornale *El Telégrafo* offre cento sucres ed incita a partecipare generosamente alla realizzazione del progetto "tutti coloro che vogliono contribuire ad un'opera tanto degna di plauso per lo sviluppo della nazione".

Su iniziativa del Dr. Bartolomé Huerta e del Sig. Alberto Aragón Martínez, presidente e vicepresidente del *Club Guayas de Tiro y Aviación*, si organizza una colletta tra i soci, allo scopo di inviare in Italia, con una borsa di studio, il giovane socio italo-ecuadoriano **Cosimo Rennella Barbatto**.

*(Cosimo Rennella Barbatto nasce a Secondigliano (Napoli) il 15 febbraio 1890; i suoi genitori emigrano in Ecuador nel 1892, stabilendosi nella città di Guayaquil)*

### Cosimo Rennella Barbatto alle Scuole di Aviazione di Pau e di Mirafiori

Il 20 aprile 1912 viene firmato il contratto preliminare tra il socio Rennella e la associazione, nel quale il Club si impegna a pagargli il viaggio di andata e ritorno in prima classe, il soggiorno e le lezioni in una scuola di aviazione italiana.

Il contratto definitivo prevedeva anche una borsa di studio del governo francese per il conseguimento del brevetto di pilota

militare nella scuola di Pau.

Il giornale *El Telégrafo*, nella sua edizione del mattino di martedì 23 aprile 1912, loda l'iniziativa del Club ed afferma che:

"Sarebbe opportuno che il pubblico, il Municipio ed il Governo la appoggiasse in modo tangibile poiché le sole capacità economiche del meritevole sodalizio non possono sopprimere all'ingente, grandiosa e patriottica opera che si propone, la quale è diretta al bene comune della patria".

Il 24 aprile, Cosimo Rennella, Guillermo Maldonado e Fernando Cueva, si imbarcano sul vapore in partenza per il nord diretto in Europa.

Al loro arrivo in Italia, vengono accolti al porto di Genova e condotti a Torino dal Console Generale dell'Ecuador; quindi vengono presentati ai responsabili della scuola di aviazione di Mirafiori (Torino), diretta dalla società *Chiribiri & C.* dove si accingono a frequentare le lezioni per conseguire, rispettivamente, il brevetto di pilota aviatore ed il diploma di meccanico di aviazione.

Cosimo Rennella, prima di iniziare le lezioni a Mirafiori, si trasferiva in treno a Parigi e presentava le sue credenziali al console ecuadoriano ed al Ministero della Guerra francese, chiedendo di essere ammesso alla scuola d'aviazione di Pau, dove frequentò per breve tempo e con profitto i corsi teorici e pratici di quella famosa scuola, su apparecchio Blériot.

Quella scuola era diretta dal pioniere francese Luigi Blériot, che per primo aveva attraversato la Manica in volo il 25 luglio 1909: il monoplano era francese, ma il motore, a tre cilindri raffreddato ad aria, era italiano, progettato e costruito dal milanese Alessandro Anzani.

Ritornato dalla Francia il 22 maggio, Rennella non perde tempo e si presenta subito alla scuola della *Chiribiri & C.*

Pochi giorni dopo il suo arrivo a Mirafiori, alle quattro del pomeriggio, volava come passeggero su un aeroplano biposto pilotato da Maurizio Ramassotto, direttore della scuola.

Ogni mattina alle quattro veniva svegliato dalla padrona dell'hôtel ed una automobile lo attendeva alla porta per condurlo all'aerodromo di Mirafiori, insieme ad altri allievi e piloti della scuola *Chiribiri & C.*

Ben presto Rennella iniziava i suoi voli da solo sul campo ed in seguito sulla città ed intorno alla Mole Antonelliana.

Il Dr. Bartolomé Huerta, presidente del *Club Guayas de Tiro y Aviación*, riceveva in seguito, a Guayaquil, la seguente dichiarazione dalla scuola italiana, inviata il 21 agosto da Genova con dispaccio consolare N° 693:

"Fabbrica Torinese Velivoli CHIRIBIRI & C. - Torino 4.7.12.

La sottoscritta dichiara che il Sig. Cosimo Rennella frequenta le lezioni di pilotaggio della sua scuola per aviazione, con buona volontà e sicurezza di breve riescita, essendo veramente la persona adatta per fare l'aviatore.

In fede, per la Fabbrica Torinese Velivoli *Chiribiri & C.* Adollini".

La lettera era legalizzata dal Console Generale dell'Ecuador L. Pallares Arteta.

La comunicazione della scuola *Chiribiri* veniva tradotta, stampata ed affissa sugli ingressi delle case dei quartieri centrali della città e nel *Bar Americano* erano esposte alcune fotografie

## Capitolo secondo - Gli aeroplani



Fabbrica Torinese Velivoli CHIRIBIRI & C.



Torino, 23 agosto 1912.

Rara cartolina pubblicitaria della "Chiribiri & C." spedita dal Sig. Adollini al pilota Umberto Re a Reims, che ritrae il pilota Maurizio Ramassotto, direttore della Scuola d'Aviazione della "Chiribiri & C.", su monoplano Chiribiri, mentre vola sulla città con la sua giovane signora.

di Cosimo Rennella.

Il quotidiano *El Telégrafo* di Guayaquil, nell'edizione del mattino del 5 agosto 1912, informa i lettori che: "Il Sig. Cosimo Rennella, giovane guayaquilegno di 22 anni di età, che sta studiando pilotaggio aereo a Torino, ha effettuato con buon esito più di venti voli e nel mese di luglio ha partecipato al Concorso di Aviazione di Pisa, a cui presero parte 25 aviatori di diversa nazionalità, tra i quali sei peruviani e tre argentini".

(La notizia del meeting aviatorio pisano è assolutamente priva di fondamento e stupisce alquanto che sia stata pubblicata; e ciò non solo per la abituale serietà del giornale di Guayaquil ma anche perché sembra incredibile che un giornalista potesse ritenere possibile la partecipazione ad un concorso senza il brevetto di pilota della F.A.I. Del resto il concorso in questione non è mai avvenuto)

Rennella si inserisce ben presto con entusiasmo nell'ambiente aviatorio italiano del tempo e, il dieci agosto 1912, si reca, con i piloti Paolucci e Ramassotto della *Chiribiri & C.*, a Cuneo per assistere al Concorso di Aviazione indetto dal Comitato dei Festeggiamenti per domenica 11 e lunedì 12.

Ma lasciamo alla penna dei cronisti dei giornali torinesi *La Gazzetta del Popolo* e *La Stampa* la descrizione dei voli:

"Cuneo, 11 agosto. Oggi si è svolta la prima giornata del Concorso di Aviazione, onorata dalla presenza di Sua Maestà

Quale è la Fabbrica che costruisce motori ed apparecchi di tipo proprio?

LA  
**Fabbrica Torinese Velivoli  
CHIRIBIRI & C.**

è l'unica e fu la prima italiana a lanciare i suoi  
**APPARECCHI**  
azionati da suoi **MOTORI** sopra le città

OFFICINA - Via Don Bosco, 68 - Telefono 55-96

**Scuola d'Aviazione**

**AREODROMO MIRAFIORI — Telefono 2-96**

**Direttore e Maestro Pilota: MAURIZIO RAMASSOTTO**

**Maestro Pilota: GUIDO PAOLUCCI.**

La Fabbrica **CHIRIBIRI** tiene in questo campo un'apparecchio N. 1 per passeggeri; su questa bellissima macchina si organizzano voli, liberi al pubblico, con una spesa minima individuale di lire 50 ed una percorrenza di 3 giri (9 Km.) del vastissimo campo.

Telefonare alla Società (55-96) per gli accordi opportuni.

Mirafiori (Torino), Agosto 1912.

Pubblicità della "Fabbrica Torinese Velivoli Chiribiri & C." pubblicata su "La Stampa Sportiva" di Torino.

che giunse da S. Anna di Valdieri in automobile alle ore 17. Lo accompagnavano il Ministro della Real Casa Mattioli, l'ammiraglio Duca Cito, il colonnello inglese Reclly, il tenente colonnello Scelzi.

Il Re che il pubblico numerosissimo accolse con una calda ovazione, venne ricevuto nell'apposito palco dell'aerodromo di piazza d'armi dal Ministro Calissano giunto poco prima da Mondovì, dal Prefetto, dal Sindaco, dal Generale della divisione e dagli altri membri del Comitato.

Si trovarono pure al palco reale il Marchese Medici, presidente del Comitato Giro Aviatori *Pro Flotta Aerea* e l'On. Carlo Montù presidente della Società d'Aviazione di Torino.

Il tempo superbo, l'atmosfera non agitata e la temperatura mite, favorirono nel miglior modo la gara. Volarono due volte ciascuno, poi contemporaneamente, i due aviatori Romolo Manissero e Maurizio Ramassotto, compiendo tre lunghi voli e salendo a più di 1000 metri: il primo con monoplano *Blériot* ed il secondo con monoplano della fabbrica torinese *Chiribiri*.

Assistevano pure alle gare gli aviatori Achille Dal Mistro, da pochi giorni tornato dalla Libia, Guido Paolucci, Umberto Re, Miliani ed il capitano dell'Equatore Rennella, come pure il Sig. ing. Antonio Chiribiri..."

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

Il 24 agosto 1912, a Mirafiori, il ventiduenne Rennella conseguiva sul campo della Scuola d'Aviazione *Chiribiri & C.* il brevetto di aviatore civile N° 166.

*(La data del brevetto è confermata dal quotidiano di Guayaquil "El Telégrafo", mentre secondo "El Comercio" di Quito di giovedì 12 dicembre 1912, è il 24 settembre. Il suddetto giornale pubblica nella testata una bella fotografia del pilota alla guida del monoplano Chiribiri e favorevoli commenti sulla scuola di Mirafiori)*

Il 15 settembre veniva ingaggiato come pilota dalla ditta *Navaro & Valgoi* di Torino per pilotare i suoi apparecchi.

Il 24 settembre su uno degli aerei di quella società compiva un volo da Torino a Mirafiori.

Frattanto a Guayaquil il *Club Guayas de Tiro y Aviación* spediva alle persone più in vista della società cittadina un invito, datato 16 settembre 1912, per una serata di gala, che si svolgeva al *Teatro Edén* il seguente venerdì 20, allo scopo di raccogliere i fondi "Para implantar el Polígono de Tiro para el público, adquirir un aparato de aviación y ensanchar los distintos ramos de su dependencia, para así crear en el país personas expertas en el manejo de las armas y en la navegación aérea".

Nel teatro da alcuni giorni si proiettavano delle riprese cinematografiche di Rennella, il quale, scriveva dall'Italia comunicando al Club che aveva provveduto ad iscriverlo ufficialmente come affiliato degli Aero Clubs di Francia ed Italia con il conseguente diritto, per la scuola che si progettava di istituire a Guayaquil, di poter estendere i brevetti ai suoi allievi piloti.

### Il pilota cileno Eduardo Molina Lavín ed il primo volo di un aereo in Ecuador

Il 21 novembre 1912, col vapore *Cachapoal*, arriva al porto di Guayaquil il pilota cileno **Eduardo Molina Lavín**, accompagnato dalla moglie, signora Olga Ventura Lavín, con un biplano *Farman*, motore Gnôme di 50 C.V., col quale si propone di fare delle esibizioni nella suddetta città.

Dopo i preparativi e la messa a punto dell'aereo, si fissa la data del primo volo per il 24 novembre 1912.

Una folla immensa si dirige con ogni mezzo, sin dalle prime ore del mattino, al campo del *Jockey Club* per presenziare al primo spettacolo di quel genere in Ecuador.

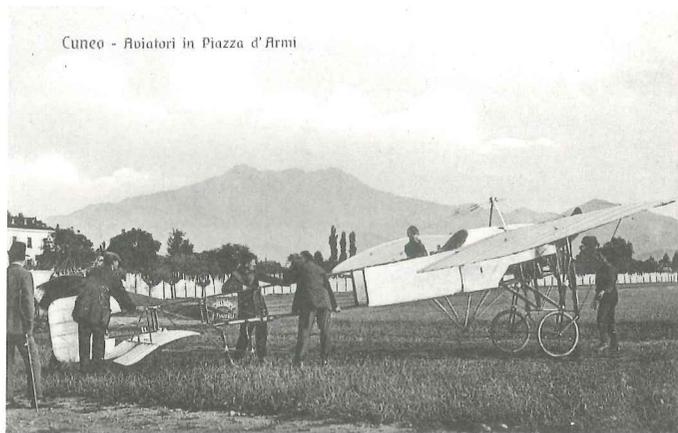
Infatti in quella nazione, sino ad allora, si era potuto assistere solo a voli in mongolfiera o pallone aerostatico.

I curiosi affollano il campo e non vogliono perdersi alcun dettaglio, seguendo attentamente le più insignificanti manovre, che il pilota esegue per collocare il suo apparecchio in linea di volo.

Finalmente Molina Lavín si siede al posto di pilotaggio e decolla: emozione ed entusiasmo indescrivibili, gli spettatori in piedi applaudono, l'aviatore saluta la folla dall'alto e dopo un breve giro del campo, atterra dolcemente.

Un secondo volo viene eseguito quasi subito con il passeggero Sergente Maggiore **Julio E. Jáuregui**, comandante della guarnigione, **primo militare ecuadoriano che ha volato su un aeroplano.**

Il volo, più prolungato, termina felicemente.



Cuneo, 11 agosto 1912.

*Rara cartolina dei primi voli sulla Piazza d'Armi della città degli aviatori Romolo Manissero e Maurizio Ramassotto. In primo piano Manissero su monoplano Blériot, dietro si scorge il monoplano "Chiribiri".*

*Assistevano al Concorso di Aviazione gli aviatori Achille Dal Mistro, Guido Paolucci, Umberto Re e Cosimo Rennella, che frequentava la Scuola d'Aviazione della "Chiribiri & C." a Mirafiori (Torino).*

Gli spettatori si dispongono a lasciare il campo, quando viene annunciato un terzo volo: infatti il pilota decolla con il Signor Leonardo Sotomayor y Luna e, mentre l'aereo si sta portando in quota, il suo treno d'atterraggio urta contro dei fili telefonici e cade al suolo.

*(Leonardo Sotomayor y Luna era un vero entusiasta dell'aeronautica e nemmeno gli incidenti subiti nei voli con i pionieri affievolirono il suo fervore. Divenuto, nel 1924, Ministro della Guerra ed Aviazione fu sempre attento ai problemi dell'aviazione ecuadoriana)*

Fortunatamente il pilota ed il passeggero escono incolumi dalla terribile avventura, mentre l'apparecchio necessita di accurate riparazioni.

Alcuni giorni dopo l'aviatore cileno lascia il Paese, dirigendosi in Perù.

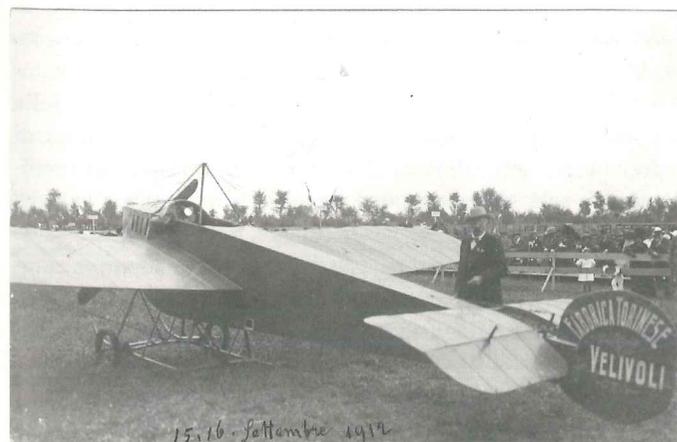
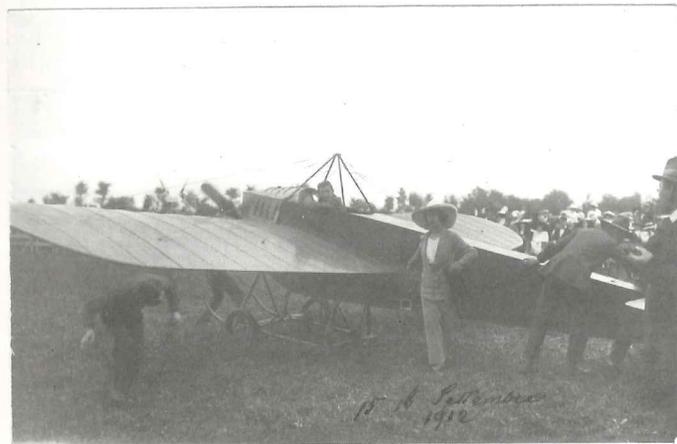
### Il progetto della prima traversata aerea dell'istmo di Panamá

Il 5 novembre 1912, **Cosimo Rennella** parte dal porto di Genova con il vapore *Città di Milano*, accompagnato dal Signor Carlo Navaro, dal Sig. Carlo Bertolino e dai meccanici di aviazione ecuadoriani, che avevano studiato in Italia nella scuola *Chiribiri*, Guillermo Maldonado e Fernando Cueva.

Dopo una sosta a La Guaira, Puerto Cabello e Cartagena arrivano alla città di Colón, nella Repubblica di Panamá e sbarcano nella capitale il 28 novembre.

Trasportano dodici grosse casse che contengono due monoplane tipo *Nieuport* fabbricati dalla ditta *C. Navaro & S. Valgoi* di Torino e molti pezzi di ricambio: ruote, ali, pattini, timoni e tenditori.

Rennella ed i suoi accompagnatori progettano degli spettacoli aerei ed un raid memorabile mentre a Guayaquil l'impaziente presidente del *Club Guayas de Tiro y Aviación* gli spedisce, tramite la *Central & South American Telegraph Co.*, il seguen-



Bassano del Grappa, 15-16 settembre 1912.

Rare cartoline fotografiche dei voli di Paolucci e Ramassotto nel loro giro di propaganda "Pro Flotta Aerea".

Dall'alto in basso: Paolucci, Ramassotto e monoplano "Chiribiri".

te telegramma (ved. foto pag. 25):

DECEMBER 2, 1912  
RENNELLA PANAMA - HAGA RAID  
VENGASE VUELOS AQUI FUNDAR ESCUELA  
AVISENOS SALIDA - CONTESTE

Sul giornale *La Prensa* di Panamá del 10 dicembre 1912, veniva pubblicato un articolo che, dopo aver descritto le caratteristiche dell'aereo, diceva:

“È arrivato a Panamá, diretto in Ecuador, il famoso aviatore Cosimo Rennella, accompagnato dall'ingegnere costruttore Sig. Carlo Navaro, dall'amministratore Sig. Carlo Bertolini e dal meccanico Guillermo Maldonado.

La ditta *Navaro & Valgoi* è famosa in tutto il mondo...

Rennella pensa di attraversare nel monoplano descritto, questo canale di mare tra due terre e di volare sulle città di Panamá e Colón, e il suo attivo amministratore a tale scopo ha sollecitato sia al Governo, sia ai Municipi di entrambe le città, una sovvenzione che non dubitiamo sarà concessa, poiché uno spettacolo tanto emozionante come quello di un uomo di così grande coraggio, che vola a grande altezza, dominando lo spazio, giocandosi la vita, che pende come si dice da un filo, è degno del maggior interesse”.

Secondo il quotidiano suddetto il monoplano aveva “una aper-



Mirafiori (Torino), 24 agosto 1912.

Cosimo Rennella sul "Chiribiri N.4". Sul campo della Scuola d'Aviazione della Società "Chiribiri & C." Rennella consegue il brevetto di aviatore civile N° 166. I suoi istruttori furono i Pionieri dell'aviazione italiana Maurizio Ramassotto e Guido Paolucci.

tura alare di m. 8.80 ed una lunghezza di m. 8; un motore di 50/70 C.V. rotativo, di sette cilindri e del peso di 80 kg., capace di 1200 giri al minuto e poteva raggiungere una velocità di 120-150 chilometri all'ora".

Il raid, dal campo d'aviazione di *La Sabana* della città di Panamá alla città di Colón, che avrebbe consacrato Cosimo Rennella come il primo aviatore che attraversava, per la prima volta nella storia, l'istmo di Panamá su un apparecchio fabbricato in Italia, era previsto per il 15 dicembre 1912. Il 13 dicembre la stampa locale annunciava, a lettere cubitali: **Si volerà a Panamá!!** (ved. foto pag. 25).

Qualche giorno prima, secondo i giornali locali, Rennella aveva presentato le sue condizioni contrattuali al Sig. Rawson: non chiedeva anticipi, nel caso che i suoi voli non fossero piaciuti al pubblico, ma esigeva che la Commissione eseguisse un deposito di 1.500 dollari presso una banca o una ditta commerciale di primaria importanza, a pagamento del suo lavoro ed a voli ultimati.

La Commissione, che aveva organizzato le feste, ribadiva che non disponeva di tale ingente somma e che nemmeno i commercianti, che avevano già generosamente dato il loro contributo alle feste, potevano sborsare altre offerte.

Rennella rispondeva che avrebbe accettato di dare il suo spettacolo aviatorio alla *Sabana* se la polizia era in grado di impedire

## El aviador RENNELLA

Saluda de lo alto a los  
habitantes de Panamá.

TF. CASS y Cia - Panamá

Panamá, 15 dicembre 1912.

Volantino lanciato dal pilota italo-ecuadoriano Cosimo Rennella per salutare dall'alto gli abitanti della città.

Stampato su carta leggera, color crema, misura cm. 17,3 di base per cm. 8,4 di altezza.

l'accesso al pubblico non pagante intorno al campo di aviazione. Ma, poiché si trattava di un'estesa pianura, ci sarebbe voluto un reggimento di cavalleria per impedire l'afflusso della popolazione ed i giornalisti dubitavano della possibilità di veder volare l'aereo di Rennella sulla capitale e concludevano: "A menos que su generosidad llegue al extremo que lo haga por AMOR AL ARTE".

Comunque, ad impedire il progettato raid, ci pensarono le autorità statunitensi con la scusa che, poiché Rennella non era un pilota nord americano, non poteva attraversare il territorio compreso nel canale di Panamá, che stavano costruendo.

(La notizia è confermata da una intervista al pilota pubblicata sull'edizione del mattino del quotidiano "El Telégrafo" di venerdì 10 gennaio 1913)

Il 15 dicembre 1912, quindi, il pilota italo-ecuadoriano Cosimo Rennella si limitava a dare spettacolo sul campo di aviazione, e sorvolava la città di Panamá lanciando volanti di salute (ved. foto pag. 24).

### Cosimo Rennella Barbatto ritorna in Ecuador

Giovedì 9 gennaio 1913, a bordo del vapore inglese *Ecuador*, Cosimo Rennella Barbatto ed i due meccanici ecuadoriani, Guillermo Maldonado e Fernando Cueva, terminato l'ingaggio con la ditta *Navaro & Valgoi*, ritornavano in Ecuador, con l'intenzione di offrire al *Club Guayas de Tiro y Aviación* l'occasione di acquistare almeno uno degli aerei italiani, che erano rimasti a Panamá.

Con i velivoli imballati, ed in attesa di eventuali decisioni, vi erano l'ing. Carlo Navaro gerente della società che aveva costruito gli apparecchi e Carlo Bertolini, rappresentante dei motori Gnôme e L.U.C.T. a Torino.

Purtroppo il sodalizio, che non aveva fondi sufficienti per l'acquisto, rispose in seguito che preferiva attendere e comperare poi un aereo nuovo a doppio comando, tipo scuola.

All'arrivo del vapore le accoglienze della popolazione furono indimenticabili: un'ora prima dell'arrivo dell'*Ecuador*, il Malecón e tutti gli altri moli erano invasi dalla folla che attendeva l'entrata in porto della nave.

Frattanto i vapori fluviali, che erano stati messi a disposizione del pubblico, si andavano affollando di gente mentre sul *Bolívar*, addobbato di bandiere, prendevano posto i soci del *Club Guayas de Tiro y Aviación*.

Alle 13.30 il vapore inglese gettava l'ancora ed i vaporette fluviali gli andavano incontro, al suono delle arie marziali della banda militare, raggiungendolo ed attraccando al suo fianco.

La commissione di salute del Club saliva a bordo, seguita da altri entusiasti, tra gli evviva all'aviatore.

Rennella ringraziava improvvisando un discorso in cui esprimeva commosso la sua gratitudine per le manifestazioni di affetto e dichiarava la sua gioia per essere ritornato in patria allo scopo di servirla nell'arte aviatoria appresa in Italia.

Non fu semplice, con tutta quella folla, scendere a terra a mezzo del *Bolívar* e raggiungere il molo.

Appena a terra Rennella viene condotto in trionfo verso il palazzo del Governatore della Provincia.

Il pilota ed i membri del comitato di ricevimento salutano il governatore, don Carlos Gómez Rendón, che ricambia il saluto ed esprime i suoi migliori auguri per il progresso della aviazione e per la felicità ed il personale successo del primo aviatore nazionale.

Terminata la cerimonia tutti si dirigono in carrozza verso il *Casino Internacional*, dove il *Club Guayas de Tiro y Aviación* aveva organizzato un magnifico ricevimento.

Tra applausi e brindisi il Sig. Miguel E. Rabascalle, a nome della associazione, pronunciava un lungo discorso di benvenuto in onore dell'illustre socio che tornava in patria col brevetto di aviatore e metteva giustamente in risalto il merito del Club "dal cui seno era stato generato il primo aviatore ecuadoriano". E proseguiva affermando: "Ieri abbiamo visto partire per il

# Se volará en Panamá!!

El domingo 15 del mes en curso, probablemente, el aviador Rennella volará con monoplano

## Navaro & Valgoi, de Las Sabanas á y sobre Panamá, ASI COMO A COLON

El espectáculo será soberbio, instructivo y muy divertido, siendo el aviador un hábil piloto que ya en muchas ocasiones ha desafiado con éxito **los vientos más fuertes**. El aeroplano, que es del tipo más moderno y tiene una velocidad de 120 á 150 kilómetros por hora, puede elevarse á grandes alturas. La habilidad del piloto en los virajes y en los descensos ha entusiasmado á muchos públicos por el **valor y arrojo** que despliega Rennella, y esperamos que el pueblo panameño y el colonense no falten á este bello y emocionante espectáculo de **sport**, de entusiasmo y de progreso.

Seguros de un buen concurso de parte de la población panameña y de las colonias extranjeras, anticipamos las gracias.

**LA SOCIEDAD BERTOLINO CARLO.**

N. B.—La hora de entrada del público al campo de aviación "Juan Franco" será á las 3 p. m.

Los boletos se expendrán en los principales establecimientos de negocios de la capital, y en el "Station Hotel."

---

## Sensational flight Sunday next

AT 3 P. M.

Rennella, a famous aviator, will cross the Isthmus on a monoplane **NAVARO & VALGOI**, starting from "Juan Franco" in **LAS SABANAS**, and landing in **COLON**.

Tickets for sale at "Station Hotel" and leading business places of Panama.

Panamá, 13 dicembre 1912.  
Annuncio dei voli, di domenica 15 dicembre del pilota Cosimo Rennella su monoplano "Navaro & Valgoi" costruito in Italia.

CENTRAL & SOUTH AMERICAN TELEGRAPH CO.  
VIA COLON.  
VIA GALVESTON.

THE ONLY DIRECT ROUTE TO UNITED STATES AND EUROPE.

SU 10      DNE PU BNYA-      Date      DECEMBER 2 1912-

QUAYQUIL 12 CN-

RENNELLA PANAMA-

HAGA RAID VENGASE VUELOS AQUI FUNDAR ESCUELA AVIACION RALIXA  
CORTESTE

THE COMPANY GIVES EVERY POSSIBLE FACILITY FOR THE REPETITION OF DOUBTFUL WORDS AND FOR REGISTERING ADDRESSES IN GREAT BRITAIN AND THE UNITED STATES.

Guayaquil, 2 dicembre 1912.  
Telegramma spedito dal Presidente del "Club Guayas de Tiro y Aviación" a Cosimo Rennella a Panamá: "Faccia il raid e venga qui a volare ed a fondare la Scuola".

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

vecchio mondo un giovane modesto ma coraggioso, deciso ed assetato di gloria.

Oggi lo accogliamo dopo una breve ma vittoriosa peregrinazione, quando il suo nome unito a quello dell'amata patria, figura nell'immortale elenco degli audaci dominatori dell'aria..."

Vivamente emozionato, Rennella ringraziava ed affermava che l'indimenticabile accoglienza gli sarebbe stata di stimolo a continuare la sua opera per la patria.

Quindi prendeva la parola il Sig. Alberto Aragón Martínez che pronunciava un saluto al pilota ed ai due meccanici Maldonado e Cueva, annunciando i prossimi voli di Rennella a Guayaquil.

Il 15 gennaio 1913, una commissione del Club, guidata dal vice-presidente Alberto Aragón Martínez, insieme al pilota Cosimo Rennella, si recava a Quito dove permaneva per una decina di giorni allo scopo di ricevere aiuti ed appoggi politici per la realizzazione della scuola d'aviazione.

La delegazione ed il pilota, che recavano una lettera del presidente del Club per il primo cittadino, venivano ricevuti, in una udienza speciale, dal Presidente della Repubblica, Generale Leonidas Plaza Gutiérrez, il quale offriva, una assegnazione di 8.000 sucres per fondare, a Guayaquil, la prima scuola d'aviazione civile e militare.

(Il testo della comunicazione presidenziale era il seguente:

"- Ecuador. - Presidencia de la República. - Particular. Quito, á 24 de Enero de 1913. -

Sr. Presidente del Club Guayas de Tiro y Aviación - Guayaquil.

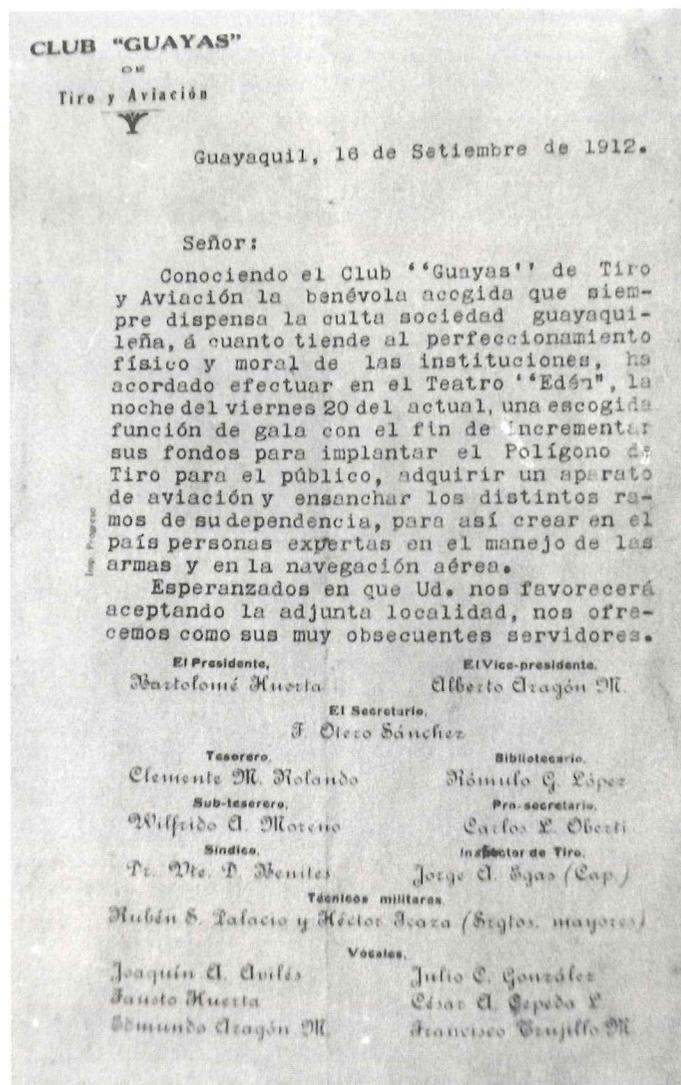
Muy señor mio: Acuso á Ud. recibo de su atento oficio de fecha 15 del presente, al cual tengo el agrado de responder después de haberme informado detenidamente de su contenido. He recibido, como se merece, al joven y importante aviador nacional señor Rennella y al vicepresidente de ese centro, Sr. Aragón, y he prestado toda la atención del caso á tan importante misión; como fruto de ello, se ha dado ya las órdenes del caso para que sean entregados á ese Club los \$. 8.000 que le están destinados en el presupuesto nacional para el fomento de sus labores. Confío en que, en el decurso del presente año, será establecida en el Ecuador la escuela militar de aviación, aprovechando los conocimientos del Sr. Rennella, pero esta empresa siempre requiere algún estudio, pues no se puede hacer una instalación de esa magnitud y trascendencia sin calcular todas las probabilidades posibles para el éxito; además, es menester consultar el presupuesto de ingresos durante los primeros meses, para acometer cualquier gasto fuera de los comunes y de imperiosa necesidad. Termino esta comunicación, enviando á ese valioso centro mi más sincero aplauso por su entusiasmo y sus notables labores en beneficio del progreso de la patria. De Ud. atento y S. S.  
Leonidas Plaza G."

L'offerta formale del Presidente della Repubblica non si concretizzò mai nel tangibile esborso degli 8.000 sucres promessi e, come dice lo storico Juan Peña Herrera, "Es preciso dejar constancia de que este formal ofrecimiento no fue cumplido; las razones de Estado para negar esta pequeña asignación, no conocemos")

La giunta direttiva del Club Guayas de Tiro y Aviación, presieduta dal Dr. Bartolomé Huerta, si riuniva con i membri del Comitato Pro Aviazione e decideva di acquistare, con i fondi raccolti, un aeroplano nuovo della fabbrica italiana Chiribiri & C. per la somma di 25.000 lire.

### Cosimo Rennella si reca in Italia per acquistare un aeroplano

L'incarico di recarsi in Italia per l'acquisto venne affidato a Cosimo Rennella e, nel mese di maggio mentre egli era in viaggio, i dirigenti del Club stabilirono di effettuare l'acquisto,



Guayaquil, 16 settembre 1912.

Invito spedito dal "Club Guayas de Tiro y Aviación" per la serata di gala di venerdì 20 al Teatro "Edén". I fondi raccolti erano destinati "all'acquisto di un apparecchio e per istruire i soci nell'arte aviatoria".



Panamá, 15 diciembre 1912.

Biglietto d'ingresso al campo d'aviazione de "La Sabana" nella città di Panamá, col timbro della Società C. Navaro & S. Valgoi di Torino, per assistere ai voli di Cosimo Rennella.

in via ufficiale, con l'assistenza del Ministero degli Affari Esteri. Il Ministero, tramite il console ecuadoriano a Torino, decideva di ordinare un apparecchio nuovo alla fabbrica *Chiribiri & C.* ma il funzionario incaricato della trattativa non si attenne, poco eticamente, agli ordini.

Infatti egli acquistava un aereo usato di proprietà del pilota italiano Maurizio Ramassotto, direttore della scuola di Mirafiori, per la somma di 17.500 lire oro.

*(Si trattava di un monoplano "Chiribiri" con motore tipo "2 Dal Mistro" di 50 C.V. di proprietà del pilota collaudatore e direttore della scuola della ditta Chiribiri & C., Maurizio Ramassotto, nato a Sangano (Torino) il 7 novembre 1884.*

*Ramassotto era pilota aviatore civile e militare con brevetto N° 148, conseguito a Mirafiori il 14 ottobre 1911. Pioniere dell'aeronautica italiana, partecipò a numerose manifestazioni aviatorie con apparecchi Chiribiri, tra le quali sono degne di menzione: il raid Milano-Torino-Milano (29-31 ottobre 1911); i numerosi voli "Pro Flotta Aerea" eseguiti, insieme al pilota Guido Paolucci, nel 1912 ed il raid Faenza-Piacenza, in cui ha valicato l'Appennino ad un'altezza di 1.300 metri (29 agosto 1912). Fu il primo a sorvolare la città di Cagliari, il 16 maggio 1912)*

Rennella non poteva far altro che occuparsi delle operazioni di revisione, verniciatura a tendere della tela ed imballaggio del velivolo, eseguite nel mese di luglio dalla ditta *Chiribiri & C.* Frattanto Rennella non perdeva tempo e conseguiva, il 25 luglio 1913 con apparecchio *Chiribiri* sul campo di Mirafiori, anche il brevetto italiano di aviatore militare.

*(La data ed il numero del brevetto sono riportati con imprecisione dai testi italiani specializzati: I Pionieri "aviatori" italiani brevettati: N° 244 - Rennella Cosimo, nato a Secondigliano (Napoli) il 15 febbraio 1890 - Brevetto Militare 212 il 28 luglio 1913 a Mirafiori - Sergente Maggiore.*

*(Cfr. Mario Cobiaochi "Pionieri dell'aviazione in Italia", Editoriale Aeronautico, Roma 1943, pag. 440).*

*Elenco piloti aviatori italiani: Rennella Cosimo, Guayaquil: brevetto N° 211 il 25 luglio 1913 a Mirafiori su apparecchio Chiribiri.*

*(Cfr. Touring Club Italiano "Annuario dell'Aeronautica 1914", Milano gennaio 1914, pag. 818).*

*Elenco dei piloti aviatori iscritti nel ruolo dell'A.C.I. nominati nel 1913: N° 212 - Rennella Cosimo*

*(Cfr. "Il Bollettino dell'Aero Club di Roma", Anno IX - N. 1, Roma, marzo 1914, pag. 35)*

Nei quotidiani torinesi *La Stampa* e *Lo Sport del Popolo* del 26 luglio, che vale la pena di citare poiché vengono nominati tanti pionieri dell'aviazione italiana, troviamo notizie precise al riguardo:

### **"Aviazione - Un capitano della Repubblica dell'Equatore prende il brevetto a Mirafiori.**

Ieri sera, alle 19, alla presenza dei commissari on. Montù, presidente della Società di Aviazione di Torino, avv. Gorla-Gatti e cav. uff. Verona, vice-presidente e commissario sportivo della suddetta, del cronometrista ufficiale dott. Oreste Rossi e dell'aviatore Achille Dal Mistro, che fungeva da commissario aggiunto, ha superato brillantemente le prove del brevetto di aviatore il capitano della Repubblica dell'Equatore signor Cosimo Rennella. Il pilota compiva diverse prove a bordo di un monoplano *Chiribiri* 45 HP, appartenendo il capitano alla scuola *Chiribiri*, l'unica che abbiamo a Mirafiori.

Una folla di *sportsmen* e di amici del capitano assisteva alle prove e salutava con applausi alla sua discesa.

Fra i presenti si notavano il maggiore Douhet, comandante il battaglione aviatori, i capitani Fabbri, Falchi, Bolla; i tenenti

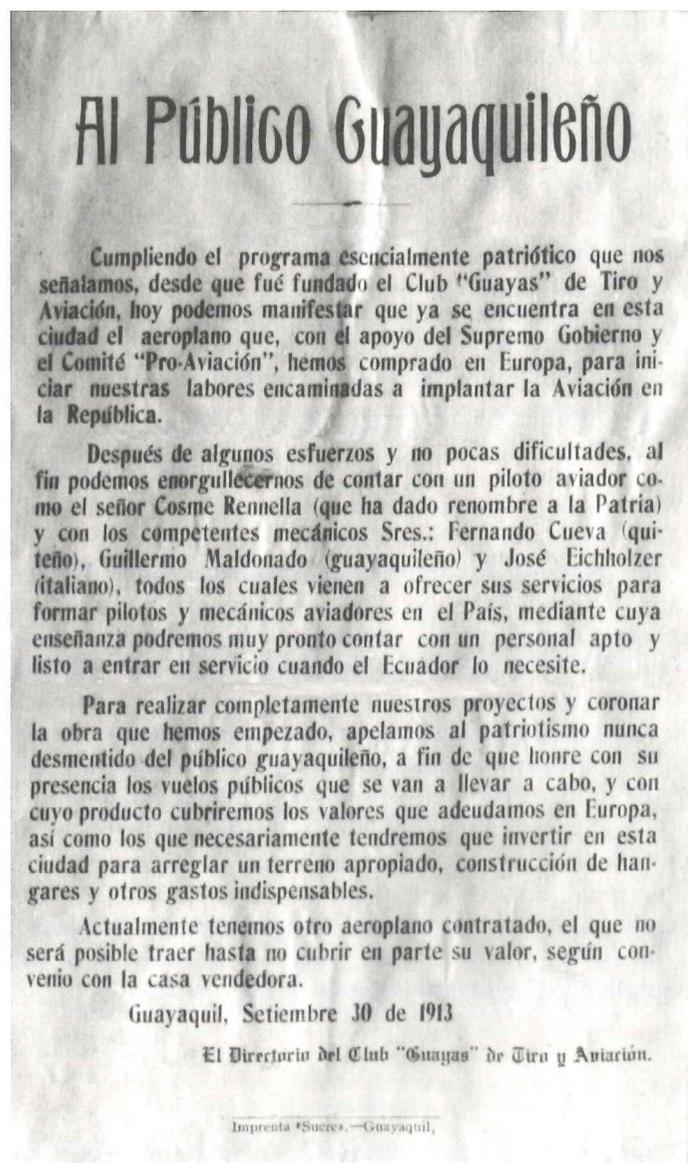
Casabella e Del Giudice; il signor Chiribiri, l'ingegnere Triaca, gli aviatori Re, Ramassotto, Cattaneo ed il pilota francese Perreyon. Quest'ultimo prima delle prove del brevetto, collaudava quattro monoplani *Bristol-Sit* per l'esercito, portando a bordo gli aviatori Dal Mistro, De Dominicis e Paolucci".

Anche *La Stampa Sportiva* pubblicava una bella fotografia del pilota, che verrà usata in Ecuador per stampare la prima cartolina commemorativa dell'aviazione ecuadoriana...

### **Il "PATRIA I" ed i voli di Cosimo Rennella**

A bordo del vapore inglese *Ecuador* l'aviatore, l'ingegnere italiano Giuseppe Eichholzer ed il monoplano *Chiribiri* giunsero a Guayaquil il 29 settembre 1913.

Il giorno seguente il Club faceva affiggere per le strade della città il seguente comunicato, stampato dalla tipografia *Sucre*:



*Guayaquil, 30 settembre 1913. Annuncio del "Club Guayas de Tiro y Aviación" dell'arrivo del pilota Cosimo Rennella con l'apparecchio acquistato in Italia dalla "Fabbrica Torinese Velivoli Chiribiri & C".*

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

### Il battesimo del "PATRIA I" ed il primo meeting d'aviazione di Guayaquil: 8 ottobre 1913.

Qualche giorno prima il Club aveva fatto affiggere per le strade della città un comunicato, stampato dalla tipografia *Sucre*, come il precedente (foto a lato).

Il *Chiribiri* veniva trasportato al *Jockey Club* dove, mercoledì otto ottobre, avveniva la cerimonia del battesimo ed il monoplano veniva denominato "PATRIA I".

*(Nel 1909, durante un conflitto di frontiera tra Ecuador e Perù, essendo insufficienti le truppe regolari, venivano reclutati dei battaglioni di volontari.*

*Nel patio del "Colegio Nacional Vicente Rocafuerte" di Guayaquil, si formava un battaglione di volontari che assumeva il nome di "PATRIA I", di cui faceva parte anche il Sottotenente Cosimo Rennella Barbatto.*

*La denominazione di "PATRIA I" veniva attribuita all'apparecchio in onore della unità militare di volontari che aveva dato origine al "Club Guayas de Tiro y Aviación")*

"Un pubblico formato da quanto vi è a Guayaquil di grande, di nobile, di forte, di simpatico, era presente.

I curiosi si avvicinano al modesto hangar e vedono l'apparecchio della Società *Chiribiri & C.*

- È bello - esclamano alcuni - *Sembra un'aragosta* - dicono altri. Sono tutti soddisfatti, allegri ed ansiosi.

Rennella è presente: simpatico giovanotto dagli occhi vivi, conversazione pronta ed amena, di costituzione robusta, pieno di vita ed ansioso di dimostrare ciò che ha appreso nei suoi studi in Europa; ciò che ha fatto per la sua Patria, lontano da lei, quando nella pensione in Italia studiava per conseguire il suo *brevetto* di pilota aviatore.

Rennella esamina, vigila, va, torna, mette olio, pulisce, si muove in tutte le direzioni e lui, che prima sembrava un giovane scanzonato, ora è più riflessivo anche se non preoccupato".

*("El Guante" - Guayaquil, 9 ottobre 1913)*

Alle ore 16, Monsignor Juan María Riera, vescovo di Guayaquil, indirizza una allocuzione ai membri del *Club Guayas de Tiro y Aviación* ed al pilota Cosimo Rennella, quindi benedice il velivolo; vengono nominati padrini don Leonidas Plaza Gutiérrez, Presidente della Repubblica, e doña Avelina Lasso de Plaza, rappresentati da Carlos Gómez Rendón, Governatore della Provincia e dalla signorina Enriqueta Valenzuela Plaza; don Lautano Aspiazu e la sua signora, rappresentata dalla signorina Mélida Maldonado Carbo.

Ogni padrino, durante la benedizione teneva in mano un nastro tricolore che pendeva dal *Chiribiri*.

I quotidiani della città, *El Telégrafo* ed *El Guante*, avevano pubblicato nei giorni precedenti molte notizie sull'avvenimento ed avevano annunciato che, nella *temporada de aviación*, Rennella avrebbe pilotato il "PATRIA I".

### Il primo volo

Terminata la cerimonia, alle 16.30, l'aviatore si portava sul limite del campo da cui doveva iniziare il rullaggio.

La banda musicale del battaglione *Guayas* eseguiva l'inno

# Gampo de Aviación

EN LOS TERRENOS DEL JOCKEY CLUB

Miércoles 8 de Octubre de 1913.

Inauguración de la temporada de Aviación por el CLUB "GUAYAS" de Tiro y Aviación, con su Piloto Maestro Sr. COSME RENNELLA.

ESPECTACULO A LAS 2 P. M.

## Sensacionales vuelos por el Señor Rennella

### AL PUBLICO

Impulsados por un móvil completamente altruista, el de servir a nuestra amada Patria, nos atrevemos hoy a organizar este meeting de Aviación, en la confianza de que el público guayaquileño no desoirá nuestro llamamiento para coronar la magna obra que hemos empezado, cual es: el fomento de la Aviación en la República y la pronta instalación de una Escuela de pilotos aviadores, para el Ecuador.

Si conseguimos la ayuda mencionada, quedarán colmados nuestros deseos y satisfecho el patriotismo nacional.

EL DIRECTORIO DEL CLUB GUAYAS DE TIRO Y AVIACION.

### PRIMERA PARTE

1º.—Una de las bandas del Ejército, cedida galantemente por el señor Coronel Jefe de Zona, amenizará el espectáculo.

2º.—Exhibición del aeroplano construido expresamente por la casa Chiribiri y Co. de Turín, Italia, por pedido del "Club de Tiro y Aviación" de Guayaquil.

3º.—Solemne bendición del monoplano por Monseñor Riera, Obispo de la Diócesis; apadrinando el acto las personas siguientes:

Exmo. Gral. Leonidas Plaza G. y señora Evelina Lasso de Plaza.

Dn. Lautaro Aspiazu con la Sra. María Carbo de Aspiazu, los que tomarán las cintas tricolores que saldrán del aparato.

El nombre del monoplano será "PATRIA" No 1.

4º.—Partida del aviador Rennella á la señal de bandera por el Presidente del Club, y á las acordes de la canción patria; con dirección Sur y vuelo horizontal; aterrizando en el mismo lugar de partida. Este vuelo está dedicado al Congreso Nacional.

### SEGUNDA PARTE

5º.—El aviador Rennella hará solemne entrega al Directorio del Club, del aeroplano.

6º.—Recepción del aparato por un miembro del Club, quien en nombre del Directorio lo entregará al servicio bajo el comando del aviador Rennella.

7º.—Vuelo dedicado al Exmo. Gral. Leonidas Plaza G., Presidente de la República. Ejecutará este vuelo elevándose á 1.500 metros y al bajar efectuará el difícil y sensacional viraje en ocho, primera vez hecho en el Ecuador. (si el viento no excede de 7 metros por segundo).

8º.—Después de 10 mnts. de intervalo volverá á subir el aviador Rennella para ejecutar diferentes evoluciones dedicadas al Ejército Nacional y al bajar lanzará un saludo al público del Jockey Club.

PRECIOS: ( Palcos con 4 entradas \$ 20.00  
Entrada á Tribuna .. 1.00  
Entrada General .. 0.40

NOTAS.—Los anteriores precios han sido fijados por la necesidad de cubrir valores pendientes é impulsar debidamente al ramo de Aviación.

El Club se reserva el derecho de alterar el programa y transferir el espectáculo si la circunstancias así lo exigen.

Para todo lo referente á las localidades entenderse con el señor Eloy E. Setomayor y Luna.

En este espectáculo no son válidas las entradas de favor.

Imp. Sucre, Guayaquil

nazionale e la folla applaudiva freneticamente il "PATRIA I", che percorreva veloce il campo e si elevava maestosamente

alla presenza di settemila spettatori.

Fu un istante di grande emozione per **gli ecuadoriani** che vedevano volare per la prima volta, nel limpido cielo di Guayaquil, un aereo nazionale, pilotato dall'italo-ecuadoriano Cosimo Rennella.

Il *Chiribiri*, secondo l'altimetro, sale sino alla quota di 300 metri ed esegue delle evoluzioni nello spazio per alcuni minuti, quindi vola sino al fiume Guayas e ritorna, percorrendo otto chilometri circa.

Rennella, passando a bassa quota sopra le tribune, viene salutato con lo sventolio di centinaia di fazzoletti dai presenti entusiasti, quindi atterra in modo impeccabile nel punto esatto da dove era decollato. Dopo l'atterraggio il pilota si dirige verso le tribune, da cui provengono assordanti evviva, e viene raggiunto da alcuni spettatori che lo portano in trionfo sulle spalle sino alla tribuna d'onore delle autorità dove viene abbracciato dal Governatore della Provincia.

Rennella ringrazia commosso e consegna ufficialmente l'apparecchio al *Club Guayas de Tiro y Aviación*, che viene ricevuto dal consocio José María Chaves Mata.

### Il secondo volo al Jockey Club

Più tardi Rennella si prepara ad un secondo volo e l'ing. Eichholzer, lanciando l'elica, avvia il motore, che si accende immediatamente, ma si arresta di colpo poco dopo.

L'ingegnere spiegava al pilota che, poiché il propulsore era surriscaldato, abbastanza vecchio e con candele di mediocre qualità, era consigliabile lasciarlo raffreddare e sostituire le candele, oppure egli declinava ogni responsabilità.

Frattanto Rennella, accortosi che cominciava a soffiare un vento improvviso che poteva disturbare il volo, fatto raffreddare il motore per una decina di minuti, ordinava di rimetterlo in moto e decollava rapidamente alle 17.30.

L'aviatore si portava a 500 metri di quota ed eseguiva delle acrobazie, sorvolando poi le tribune, ma quando si disponeva ad atterrare il propulsore si arrestava improvvisamente mentre il velivolo era a 250 metri di quota ed il pilota riusciva a planare a motore spento ai limiti del campo di aviazione nella *hacienda La Saiba*. Rennella riportava soltanto ferite leggere ad un piede ed al volto, poiché era riuscito a far planare il "PATRIA I", che riportava la rottura dell'elica e di un pattino del treno di atterraggio; la cattiva qualità della benzina che aveva sporcato le candele era stata la causa dell'incidente.

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 9 ottobre 1913.

Il giornale riferisce che, a causa dell'incidente, non poté essere eseguito l'ottavo paragrafo previsto dal programma che recita:

*"Después de 10 minutos de intervalo volverá a subir el aviator Rennella para ejecutar diferentes evoluciones dedicadas al Ejército Nacional y al bajar lanzará un saludo al público del Jockey Club"*. Rennella perdeva quindi l'occasione di lanciare, per la prima volta in Ecuador, un volantino di saluto da un aeroplano)

Riparati i danni nell'officina dei signori G. Palomeque e Francisco Raymond, che prestarono la loro opera gratuita sotto la direzione di Rennella ed Eichholzer, si organizzava un terzo volo per il 19 ottobre 1913.

# Campo de Aviación

EN LOS

## Terrenos del Jockey Club.

---

### Domingo 19 de Octubre de 1913.

---

*2o. Meeting de la Temporada.*

---

#### VUELOS POR EL Sr. COSME RENNELLA

---

#### AL PUBLICO

Completamente reparados los desperfectos que sufrió el monoplano «Patria No. 1», el 8 del presente, nos encontramos en posibilidad de continuar los espectáculos de Aviación, contando con la cooperación del público de esta culta ciudad, que siempre se ha mostrado generoso y entusiasta para favorecer los proyectos que perseguimos.

Debemos hacer especial mención del patriótico apoyo que nos ha proporcionado el Sr. Presidente del I. Concejo Cantonal y los muchos servicios que hemos recibido del señor Marco Tulio del Hierro, (Inspector de Obras Públicas) y Sr. Dn. Carlos d' Havé, (Ingeniero de la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica), para poder efectuar las reparaciones de nuestro monoplano.

El Club "Guayas" de Tiro y Aviación.

---

#### ESPECTACULO a las 2 P. M.

---

#### PRIMERA PARTE

Diferentes evoluciones por el piloto aviator señor Rennella, a la altura de 500 metros, con el monoplano "PATRIA N° 1"

Este vuelo está dedicado al Ejército Nacional y Marina de Guerra, y durará 10 minutos.

---

#### SEGUNDA PARTE

Después de 15 minutos de intervalo volverá a elevarse el aviator Rennella hasta la altura de 1.000 metros y al bajar efectuará un plané con motor parado, dedicando este vuelo a la Prensa de Guayaquil.

---

### PRECIOS:

{	Palcos con 4 entradas \$ 14.00
	Entrada a tribuna ..... , 1.00
	Id. general ..... , 0.40

---

— NOTAS —

Los anteriores precios han sido fijados por la necesidad de cubrir valores pendientes e impulsar debidamente el ramo de Aviación.

El Club se reserva el derecho de alterar el programa y transferir el espectáculo si las circunstancias así lo exigen.

Para todo lo referente a localidades entenderse con el Sr. Francisco Trujillo M. Teléfono Nacional N° 963.

Los boletos de entrada estarán de venta en los siguientes lugares: Almacén de M. Calveras & Co., Librería de Maruri y Molestina y Gran Salón "Reinaldo Puig".

---

IMPRENTA SUCRE LUQUE 207-208

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

Frattanto alcuni giornali riportavano la notizia di un prossimo raid Guayaquil-Puná: "con l'appoggio di varie persone influenti, l'aviatore Don Cosimo Rennella si propone di effettuare un raid aviatorio da Guayaquil a Puná, andata e ritorno senza atterrare alla metà, col monoplano "PATRIA I" ed allo scopo di dimostrare le sue capacità.

Sembra che alcuni membri dell'aristocratico *Club de la Unión* abbiano promesso all'aviatore un premio in denaro, che gli sarà consegnato a raid effettuato.

Anche altri privati si sono offerti di contribuire finanziariamente al miglior esito del progettato volo".

Non si trovano altre notizie in merito ma probabilmente a Rennella non venne accordato il permesso per il raid, che purtroppo non ebbe luogo.

### Il secondo meeting di aviazione: 19 ottobre 1913

Seguendo una prassi ormai consolidata, il Club aveva fatto affiggere per le strade di Guayaquil un altro comunicato (ved. foto pag. 29).

Quella domenica, alle due del pomeriggio al campo di aviazione del *Jockey Club* sono presenti molti spettatori ed un pubblico più numeroso del precedente *meeting* affolla i dintorni dell'ippodromo.

Le tre bande musicali dell'esercito concorrono ad allietare il pubblico ed, alle sedici e trenta, Rennella decolla regolarmente e, dopo aver raggiunto la quota di 120 metri circa ed aver effettuato due giri di 800 metri del campo e varie manovre sul fiume, si appresta ad atterrare.

Il motore funziona perfettamente ma, eseguendo la manovra di atterraggio, il pilota si accorge che la folla emozionata e senza controllo ha invaso la pista per festeggiarlo e, rendendosi conto che atterrando potrebbe causare una vera carneficina, cabra e riprende il volo.

Dopo aver sorvolato il campo in attesa che la polizia faccia sgombrare il luogo, Rennella si appresta ad atterrare ma, quando le ruote del velivolo hanno già toccato terra, egli si accorge all'ultimo istante che una donna con un bimbo in braccio sta attraversando la pista.

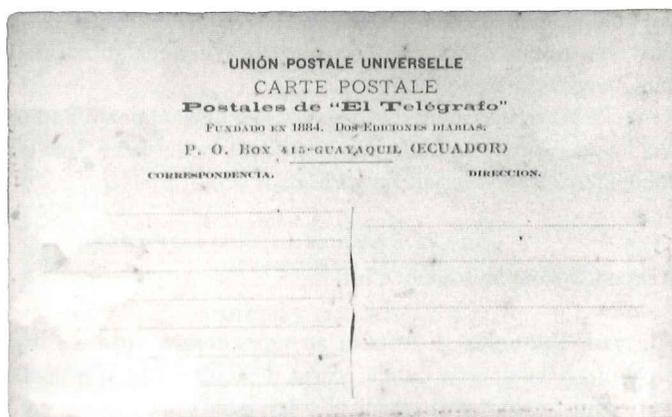
Costretto a virare troppo velocemente, perde il controllo dell'aereo che va a conficcarsi nel terreno della fattoria *La Saiba*, adiacente all'ippodromo.

L'elica si era spezzata, il motore era gravemente danneggiato ed il treno di atterraggio completamente distrutto.

Il pubblico, anche se la seconda parte del programma non poteva aver luogo, applaudiva entusiasticamente il pilota che usciva illeso dall'incidente.

I giornali criticarono apertamente l'Intendente di polizia, che non aveva predisposto un adeguato cordone di uomini per trattenerlo e controllare eventuali invasioni del campo, e non aveva saputo evitare che la folla entrasse nel recinto, abbattendolo ed incendiandolo in vari punti.

Poiché i danni erano molto gravi ed il *Club Guayas de Tiro y Aviación* non aveva i fondi necessari per riparare le avarie, la direzione decideva di mettere l'apparecchio in un magazzino in attesa di tempi migliori.



Guayaquil, 8 e 19 ottobre 1913.

Durante il primo e secondo meeting d'aviazione venne venduta la prima cartolina commemorativa dell'aviazione ecuadoriana.

Stampata dal giornale "El Telégrafo" in due varianti, veniva venduta al pubblico per dieci centesimi di sucre per raccogliere fondi "Pro Aviazione".

Le rare cartoline recano, al recto, la fotografia del pilota Cosimo Rennella seduto al posto di pilotaggio del monoplano italiano "Chiribiri & C." denominato "PATRIA I".

Non avendo più l'aereo il Club considerava scaduto il contratto con il pilota e l'ingegnere italiano che, secondo gli accordi con Rennella e gli usi dei *meetings* aviatorii internazionali, doveva percepire il dieci per cento dell'ingaggio dell'aviatore. Le discussioni tra Rennella e la direzione del Club si trascinarono sino alla fine dell'anno, complicate da una denuncia di Eichholzer al pilota, che non poteva versargli la sua commissione se non incassava quanto dovutogli.

La società, che aveva contabilizzato come spese tutte le donazioni ed i proventi della vendita di cartoline e biglietti d'ingresso, venne sollecitata dal pilota a discutere la controversia.

(La cartolina commemorativa, la prima dell'aviazione ecuadoriana, venne stampata dal giornale "El Telégrafo" e reca, al recto, la fotografia di Rennella seduto al posto di pilotaggio del Chiribiri "PATRIA I" e le scritte: "CLUB GUAYAS / DE TIRO Y AVIACION", in alto a sinistra; "POR LA PATRIA / Para fundar una Escuela de / Aviación en el Ecuador" in alto a destra; la dicitura "Vale 10 centavos", apposta in basso a destra, indica il prezzo di vendita al pubblico della stessa in dieci centesimi di sucre.

La cartolina è conosciuta in due varianti: in una il pilota è in primo piano, nell'altra si può ammirare anche l'aereo.

L'incasso totale dei biglietti d'ingresso e delle cartoline, al netto delle spese, doveva servire a raccogliere fondi per fondare la prima Scuola di Aviazione in Ecuador)

Nella riunione del 14 marzo 1914, alla presenza di tutti i membri della assemblea, Rennella dimostrava che stavano perpetrando un'ingiustizia poiché egli aveva onestamente rispettato il suo contratto.

La giunta direttiva del *Club Guayas de Tiro y Aviación* si vide obbligata a riconoscere a Rennella un indennizzo per danni e pregiudizi sofferti per causa di forza maggiore....

### La probabile partecipazione di Rennella alla campagna di Esmeraldas e la sua partenza per l'estero

Da una lettera, pubblicata dal giornale *El Ecuatoriano* di Quito, che un combattente nella campagna di Esmeraldas inviava ad una amica della capitale si apprende:

"Esmeraldas, 6 giugno 1914.

Il governo ha firmato un contratto con l'aviatore Signor Rennella perché si rechi a Esmeraldas a partecipare alle operazioni di guerra, come puoi constatare dai seguenti paragrafi che copio da *El Tiempo*: - L'aviatore nazionale Cosimo Rennella partirà tra breve per Esmeraldas con un contratto governativo; egli attende solo l'arrivo del suo apparecchio per mettersi in marcia.

Attento signor Rennella che Esmeraldas non è Torino: se là quando atterrava La ricevevano con i fiori, qui i proiettili son quelli che applaudono!... Aspettiamo di vedere che verso prenderà la campagna con l'introduzione dell'aviazione in aggiunta a tutte le armi ed invenzioni moderne come la telegrafia senza filo.

Povero Ecuador, che perderà il suo unico aviatore!"-

Rennella, poiché la guerra si conclude prima del previsto, si reca in Costa Rica dove sbarca a Limón dal vapore *Calamares*. Spera di poter organizzare uno spettacolo aviatorio per le prossime *Fiestas Cívicas* ma non riesce nel suo intento.

In seguito, il pilota si reca in Perù dove esercita i mestieri più vari, anche quello di trapezista in un circo.

In seguito, essendo stato esautorato dal potere il Presidente Guillermo Billinhurst ed avendo preso il potere una Giunta Militare comandata dal Colonnello Oscar Benavidez, venne espulso dal Paese e fu costretto a partire per il Cile.

*(L'espulsione di Rennella fu causata da un episodio boccaccesco: il colonnello dittatore lo aveva sorpreso tra le braccia della sua amante francese. Molti anni dopo, negli anni trenta e per ironia della sorte, il dittatore esiliato ed il galante espulso, ormai divenuti buoni amici, si incontravano nell'antico bar "La Cassagne" di Guayaquil e brindavano insieme ricordando, e forse rimpiangendo, i vecchi tempi)*

Quindi lavora per breve tempo anche in Cile dove viene contattato ed ingaggiato come pilota dal Messico.

Nella Repubblica messicana vola in missioni di ricognizione per le forze governative contro quelle rivoluzionarie.

Con l'appoggio del governo fonda la prima scuola di aviazione per piloti di aerostati e di aeroplani della Repubblica Messicana. Egli però non rimane molto tempo ad addestrare i futuri piloti di quella nazione; infatti, avendo appreso dello scoppio della guerra, vuole recarsi subito in Europa.

Si imbarca per Callao, Perù, ed il 4 luglio 1915 nuovamente per Valparaíso, e quindi, dopo una breve permanenza a

Santiago del Cile, arrivava a Buenos Aires in Argentina attraversando le Ande. Da quest'ultimo porto si imbarca su un vapore italiano diretto a Napoli ed al suo arrivo viene ospitato un mese dagli zii, nella loro residenza di *Villa Maisto* a Posillipo.

L'Italia, il 23 maggio 1915, aveva dichiarato guerra all'Impero Austro-Ungarico, e **Cosimo Rennella** dopo non pochi tentativi ottiene dall'Alto Comando italiano il permesso di arruolarsi come soldato volontario nell'Esercito.

### L'aviatore cileno Clodomiro Figueroa Ponce vola a Guayaquil

Il 7 ottobre 1915, l'aviatore cileno **Clodomiro Figueroa Ponce** arrivava da Lima a Guayaquil sul vapore *Cachapoal*, accompagnato dai meccanici cileni Guillermo Tapia e Manuel Vergara, traendo seco due monoplani: un monoposto Morane con motore Gnôme di 50 C.V., denominato *Tucapel*, ed un biposto Blériot con motore Gnôme-Rhône di 80 C.V., denominato *Valparaíso*.

Figueroa ed il suo rappresentante Venancio E. Rada erano venuti in Ecuador a far conoscere i progressi dell'aviazione e nella speranza di poter organizzare una scuola d'aviazione a Guayaquil od a Quito.

Il 10 ottobre alle ore 14, il pilota cileno inizia il suo primo volo col *Tucapel* nell'ippodromo del *Jockey Club* di Guayaquil, al cospetto di una delegazione municipale della capitale e di una folla enorme.

Ma, a causa dell'improvviso arresto del motore dopo il decollo, l'aereo rimane danneggiato nel brusco atterraggio.

Il coraggioso pilota si dirige immediatamente al suo biposto, decolla ed esegue alcuni voli sul campo.

Nei voli seguenti del 10 e 12 ottobre trasporta alcuni passeggeri, tra i quali i signori Leonardo Sotomayor y Luna ed Enrique Gallardo Nieto, segretario della legazione cilena.

In seguito eseguiva alcuni voli nella Provincia del Oro, dopo essersi precedentemente recato a Quito, per tentare di realizzare delle esibizioni nella capitale.

Falliti i suoi tentativi, Figueroa ritorna a Guayaquil dove esegue il suo ultimo volo il 24 novembre 1915 ed, il giorno seguente, si imbarca alla volta di Arica (Cile).



Guayaquil, 10 e 12 ottobre 1915.

Rara immagine dell'apparecchio denominato "VALPARAISO" in volo sul "Jockey Club" pilotato da Clodomiro Figueroa Ponce.

Era un monoplano Blériot biposto con motore Gnôme-Rhône di 80 C.V.

Nei voli successivi l'aviatore cileno ha trasportato alcuni passeggeri, tra i quali anche don Leonardo Sotomayor y Luna che, nel 1924, diverrà Ministro della Guerra ed Aviazione.

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

**C**ontinuiamo la narrazione cronologica degli avvenimenti sudamericani, dal 1916 al 1920, in cui spicca la figura di Pedro Traversari Infante, protagonista di tanti avvenimenti felici e sfortunati della aviazione militare ecuadoriana, cui aderì per spontaneo patriottismo, rinunciando ad una brillante carriera in Cile e dopo aver inutilmente tentato di convincere il governo ecuadoriano ad affidargli l'organizzazione di una Scuola di Aviazione.

### Il primo volo di Pedro Traversari Infante

Il Sottotenente **Pedro Pablo Traversari Infante**, che dalla fine del 1910 frequentava con profitto la Scuola Militare a Santiago del Cile, come cadetto e con una borsa di studio, il 10 agosto 1916 eseguiva il suo primo volo nell'aerodromo *El Bosque* della Scuola Militare di Aviazione del Cile.

*(Il cadetto Traversari Infante, durante gli anni dal 1911 al 1914, manifestava una grande passione per la scienza aeronautica e, nel 1912, sollecitava il ministro plenipotenziario dell'Ecuador in Cile, Generale Delfin B. Triviño, a chiedere, ai suoi superiori della Scuola Militare, il permesso di poter conseguire il brevetto di aviatore civile presso l'Aero Club de Chile. Il Generale in seguito, tramite Traversari, diveniva amico del pilota cileno Eduardo Molina Lavín e lo convinceva ad andare a volare in Ecuador)*

Traversari, come Cosimo Rennella, era di origine italiana. Infatti suo nonno era nato a Ravenna ed era diretto discendente dell'illustre famiglia Traversari, i cui componenti erano stati, per otto secoli, signori della città.

### La beffa di Teófilo Durán

Nel 1916, arriva in Ecuador un individuo di nome **Teófilo Durán** che dice di essere un aviatore peruviano e che, con la complicità della moglie francese che si fa chiamare Laschard, riesce ad approfittarsi della sincerità, bontà ed entusiasmo dei cittadini della capitale.

Durán espone nel teatro *Sucre* di Quito un apparato col quale, secondo le sue asserzioni, ha eseguito dei voli e fa assistere il pubblico pagante al funzionamento del motore.

In seguito contratta con il signor César Mantilla J. la realizzazione di vari voli, nell'ippodromo di sua proprietà, che si può prestare come campo di aviazione.

Poiché si tratta di una farsa, ricorre alla fuga, lasciando l'aereo a tutti coloro che si erano imbarcati nell'impresa.

Infine i proprietari dell'apparato lo demoliscono conservando il motore di 80 C.V. con la speranza di venderlo a qualcuno che possa utilizzarlo per fini industriali.

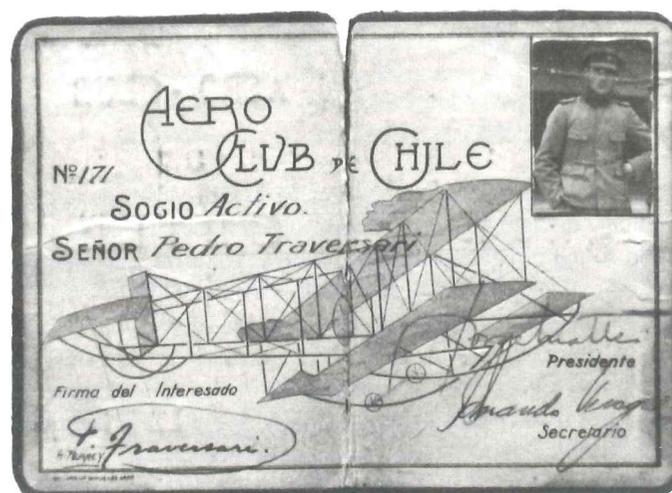
### Traversari Infante tra Cile ed Ecuador

Nel 1917 Pedro Traversari Infante aveva terminato i suoi studi ed otteneva il titolo di pilota aviatore civile, col Brevetto Cileno di Aviazione N° 39, il 16 agosto.

In seguito riceveva anche il brevetto internazionale e ritornava



Il giovane Pedro Traversari Infante, nel 1915, in divisa di Cadetto della Scuola Militare di Santiago del Cile.



Tessera N° 171 di socio attivo dell' "Aero Club de Chile" di Pedro Traversari Infante.

## Capitolo terzo - Avvenimenti aviatorii dal 1916 al 1920



Santiago del Cile, 16 agosto 1917.  
Brevetto di pilota aviatore civile N° 39 concesso dalla Federazione Internazionale Aeronautica del Cile a Pedro Traversari Infante, che reca le firme autografe del pilota, del Presidente e del Segretario della Federazione.

in Ecuador con il collega cileno Luis Castro.

Insieme si recano a Quito il due novembre e tentano di convincere il Governo ad organizzare una Scuola di Aviazione Militare, però si sentono rispondere che, per ragioni di economia di bilancio, nulla è possibile.

Visto che non possono ottenere dei risultati positivi, ritornano a Guayaquil e contattano i dirigenti del *Club Guayas de Tiro y Aviación*, facendosi soci della Istituzione.

I due giovani propongono di ricostruire il "PATRIA I" ma, a causa del pessimo stato di conservazione del monoplano, sono costretti a desistere.

Essi ritornano a Quito e negoziano l'acquisto del motore dell'apparato di Teófilo Durán pagandolo di tasca propria, avendo negato il Governo ogni aiuto finanziario.

Ritornano quindi a Guayaquil e si imbarcano, col motore, per il Cile nella speranza di trovare, tramite gli amici dell'Aero Club di Santiago, maggiore appoggio e comprensione.

La Scuola Militare di Aviazione di Santiago mette subito a disposizione di Traversari e Castro la sua officina, in cui costruiscono un apparecchio al quale applicano un nuovo motore di 90 C.V., barattato con il vecchio importato.

Il motore era stato smontato e completamente revisionato da Traversari nella casa di calle Loreto dove risiedeva e lavorava sino a tarda notte, per ritornare all'alba seguente nell'officina della Scuola Militare.

Il famoso pilota cileno Dagoberto Godoy collauda, con esito positivo, il monoplano progettato da Traversari.

(Dalle fotografie dell'epoca si nota che il monoplano era molto simile al Blériot XI.

Infatti, nel quotidiano "El Telégrafo" di Guayaquil del 29 giugno, che indicava una colletta per acquistare un nuovo aereo dopo l'incidente di Traversari, rileviamo: "Con mucha fe en si mismo se ha lanzado al espacio montando un Blériot anticuado y muchas veces compuesto".

Il tenente Dagoberto Godoy divenne famoso nella sua patria trasvolando le Ande dalla capitale del Cile, Santiago, a Mendoza, in Argentina.

Il balzo fu compiuto, il 12 dicembre 1918, in un'ora e mezzo e ad una quota massima di 6.000 metri. Fu questa la prima trasvolata della Cordigliera. Un altro cileno, il ten. Armando Cortez, il 4 aprile dell'anno dopo, non solo ripeté la medesima impresa ma, trascorse appena due settimane, compì il volo di ritorno coprendo in due ore una distanza di circa 250 chilometri.

L'italiano ten. Antonio Locatelli, che faceva parte della 350ª Squadriglia della Missione Militare Italiana inviata in Argentina dal nostro governo nel 1919, malgrado sia stato preceduto nella trasvolata delle Ande dai due piloti cileni, fu il primo a compiere il volo trascontinentale diretto attraverso le Ande dall'Oceano Atlantico al Pacifico e ritorno (30 luglio e 5 agosto 1919).

Inoltre egli fu proprio, in entrambi i voli, il primo postino aereo delle Ande (Cfr. Rodolfo Gentile "Storia dell'aeronautica dalle origini ai nostri giorni", Associazione Culturale Aeronautica - Roma, 1945.

Cfr. Fiorenzo Longhi "Il primo volo postale attraverso le Ande", ne "Il Nuovo Corriere Filatelico" - Firenze, Anno I - numero 2, dicembre 1975, pagg. 98-113)

Un notevole e provvidenziale aiuto finanziario di cinquecento sucres, inviati telegraficamente dal *Club Guayas de Tiro y Aviación*, consentivano la pratica realizzazione del monoplano.

### Le imprese aviatorie di Traversari in Cile

Il 29 settembre 1918 i Tenenti Traversari (Ecuador) e Bilbao (Cile) battevano, sul globo aerostatico *Teniente Origone* dell'*Aero Club de Chile*, avendo raggiunto la quota di 3.950 metri, il record cileno di altezza ed ottenevano il loro brevetto di aerostieri.

(Il 24 giugno 1916 gli aerostieri argentini don Eduardo Bradley ed il capitano Angel M. Zuluada compivano felicemente la trasvolata delle Ande dall'Argentina al Cile sul globo aerostatico "Teniente Origone" dell'*Aero Club Argentino*.

Il sodalizio argentino, dopo il volo, donava l'aerostato a quello cileno; con esso Carlos Francisco Borcosque iniziava un primo corso di pilotaggio nel 1917 e don Augusto Perrey un secondo nel 1918.

Durante quei corsi si diplomavano piloti di aerostato ventuno soci dell'*Aero Club de Chile*, tra i quali anche l'ecuadoriano Pedro Traversari)

In seguito Traversari vola con una squadriglia di sei aerei, monoplani *Bristol* da caccia tipo M.1C, di recente costruzione, con motore Gnôme-Rhône rotativo di 110 C.V., che erano stati inviati dal governo britannico a quello cileno come parziale pagamento di due navi da guerra, requisite dalla Marina Britannica a causa degli eventi bellici, mentre erano in costruzione in un cantiere inglese su ordinazione della Marina Cilena.

La fornitura britannica consisteva di 50 aeroplani monoposti da caccia *Bristol* e 14 idrovolanti, oltre ai relativi istruttori appositamente inviati nella Repubblica del Cile.

La Scuola militare di Aviazione Cilena aveva importato anche dei motori dall'Argentina per costruire degli aerei scuola.

Pedro Traversari, collaborando attivamente alla costruzione di quegli apparecchi, riceveva dalla Scuola il titolo di *Ingeniero de Aviación*.

Il giovane pilota italo-ecuadoriano era considerato in Cile un esperto tecnico di aviazione ed un ottimo aviatore, ammirato ed apprezzato dai superiori, quindi avrebbe potuto stabilirsi in quella nazione con ottime prospettive.

### Il "Guayaquil" vola pilotato dal suo costruttore

Ma Traversari, innamorato della sua patria, decideva di smontare il suo apparecchio, che aveva denominato *Guayaquil*, e

## Parte prima - I precursori della aviazione in Ecuador

ritornava in Ecuador, sbarcando domenica 12 ottobre 1919. Lo stesso giorno faceva trasportare il monoplano imballato sino al *Jockey Club* e, col fattivo appoggio del Sig. Enrique Lynch, presidente del *Club Guayas de Tiro y Aviación*, gli veniva offerta ogni possibile facilitazione.

Il 13 ottobre montava l'aereo, aiutato dal meccanico cileno Alejandro Bosso con cui aveva firmato un accordo di collaborazione, e lo presentava sabato 18 al teatro *Olmedo* dove avveniva la cerimonia del battesimo del *Guayaquil*.

Fungevano da padrini: la signora Elvira Campi de Yoder, don Enrique Baquerizo Moreno, il console del Cile, don Víctor Eastman Cox, rappresentato dal signor Francisco Jiménez.

Durante il rito, don Jaime Tomás de Verdaguer Garcia, presidente del *Comité pro Fiesta de la Raza*, consegnava al tenente pilota un diploma d'onore con la seguente scritta:

"AL PRIMER ECUATORIANO CONSTRUCTOR Y FOMENTADOR DE LA AVIACION NACIONAL".

Domenica 19 ottobre 1919, Traversari Infante decolla dal campo dell'ippodromo di Guayaquil, raggiunge la quota di 300 metri volando sugli spettatori per alcuni minuti ed atterra con maestria. Il pubblico, entusiastico, lo obbliga ad eseguire un altro volo ma il motore si blocca improvvisamente e costringe

il pilota ad una planata d'emergenza fuori campo, rompendo il treno di atterraggio e rendendo impossibile ogni altro volo.

Traversari smonta il monoplano e, col meccanico Bosso, si imbarca per Santiago del Cile allo scopo di ripararlo nella officina della Scuola Militare di Aviazione.

### Un volo sfortunato

Riparato il *Guayaquil*, Traversari e Bosso ritornano in Ecuador ai primi di giugno del 1920 ed i quotidiani del 23 annunciano che la domenica seguente il pilota eseguirà dei voli allo scopo di ottenere i fondi necessari per l'acquisto di un aereo di 200 C.V. che gli permetta di realizzare un raid tra Guayaquil e Quito.

(Il sogno di Traversari non potrà concretizzarsi. Come vedremo in seguito, il volo verrà realizzato dagli aviatori italiani Elia Liut e Ferruccio Guicciardi, nel 1920 in tre tappe, ed Attilio Canzini, il 27 dicembre 1924, col primo volo diretto tra le due città)

Domenica 27 giugno 1920, alle prime ore del mattino, il ten. Traversari ed il meccanico Bosso si recano al *Jockey Club*, con l'aiuto di un sergente e di dieci soldati del reggimento *Sucre N°2*, verificano e preparano il monoplano.

Alle 15.15 il pilota si appresta a provare l'aereo, decolla e sale a 200 metri di quota, quindi continua la sua ascesa sino a 350 metri, confidando nel motore che marcia regolarmente, e inizia a virare a destra in direzione della città, che vuole sorvolare per arrivare sino alla *Sabana Grande* dove si sta celebrando la festa dei santi Pietro e Paolo.

Quando ha quasi completato la virata, il motore si arresta ed il velivolo scende a picco; il pilota, con grande presenza di spirito, toglie il contatto e chiude il rubinetto della benzina per evitare una esplosione al momento dell'impatto.

Alla quota di 200 metri il motore riprende a funzionare ma la velocità di discesa impedisce qualsiasi manovra e Traversari, come ultimo istintivo atto di salvezza, si rannicchia più che può nella cabina, come ultima risorsa di scampo.

Fortunatamente, mentre l'aereo precipita veloce, una raffica di vento devia l'apparecchio, facendolo virare a destra ed urtare il terreno con l'ala destra, ammortizzando l'impatto.

Il *Guayaquil* è completamente distrutto e, dai suoi rottami, viene estratto il pilota gravemente contuso ma ancora vivo.

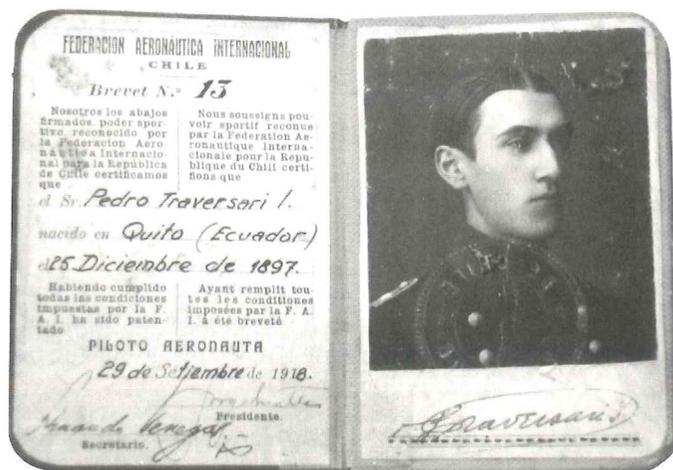
Traversari veniva prontamente trasportato in automobile, su sua richiesta, all'*Hotel Guayaquil* dove alloggiava.

Il Dr. Abel Gilbert Pontón ed il Dr. Irigoyen, medico del reggimento *Sucre N°2*, che venivano chiamati ad assistere il paziente, diagnosticavano contusioni alla testa, alle spalle e gambe, ma nulla di veramente grave.

Frattanto si apprendeva anche che la causa più probabile dell'incidente era stata della sporcizia, che aveva occluso il passaggio della benzina dal serbatoio al carburatore.

Senza indugio la stampa di tutta la nazione, e specialmente quella di Quito e Guayaquil, iniziano pubbliche collette per aiutare lo sfortunato pilota ad acquistare un nuovo aereo.

La temerarietà e la passione del volo per poco non gli costavano la vita ma il suo sogno di volare si era avverato...



Santiago del Cile, 29 settembre 1918.

I tenenti Traversari (Ecuador) e Bilbao (Cile), sul globo aerostatico "Teniente Origone" dell' "Aero Club de Chile", battono il record cileno di altezza raggiungendo la quota di 3.950 metri.

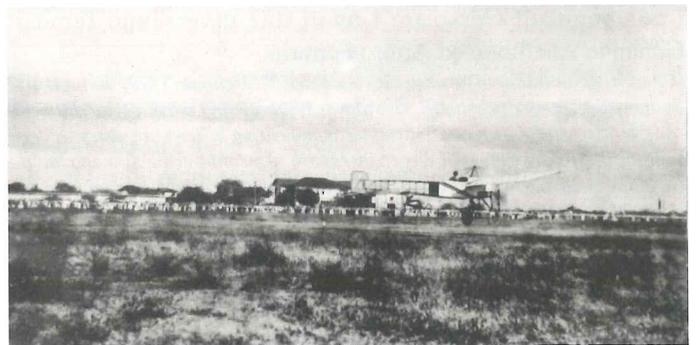
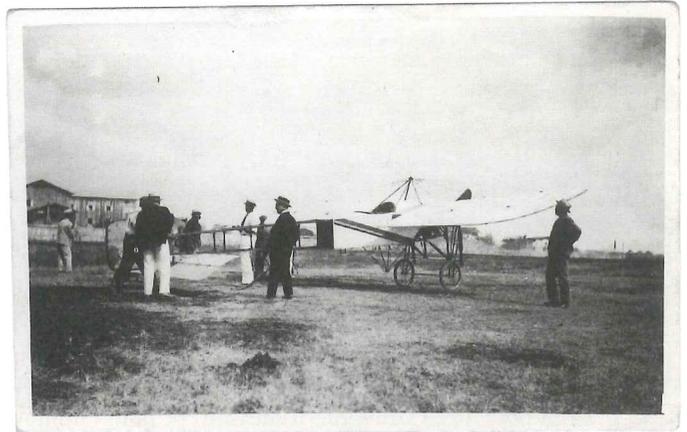
Pedro Traversari Infante ottiene il Brevetto N° 13 di pilota aeronauta.



Guayaquil, 19 ottobre 1919.

L'aviatore Pedro Traversari Infante, Pioniere dell'aviazione ecuadoriana, vola per la prima volta in Ecuador con un apparecchio da lui costruito in Cile e denominato "Guayaquil". Dall'alto in basso: il pilota accanto al suo apparecchio sul terreno del "Jockey Club" e due rare immagini del monoplano in volo.

(*"El Mercurio"* - Quito, 30 giugno 1920, in un lungo articolo sulla prima pagina, arriva ad affermare: "L'aviatore Pedro Traversari Infante, pur rendendosi conto delle imperfezioni dell'apparecchio, si avventurò con audacia a volare spinto dal desiderio di ferire la censurabile indifferenza con cui il Governo e una parte del pubblico avevano accolto i suoi entusiasmi per l'aviazione nazionale... Questo incidente è una prova ulteriore dell'indifferenza criminale del Governo per tutto ciò che rappresenta il progresso. Perché l'aviatore Traversari è stato abbandonato al suo destino, senza il minimo appoggio, negandogli gli aiuti che aveva richiesto e persino lo stipendio dovuto al suo grado? Ci appelliamo alla generosità popolare e plaudiamo al colonnello Lasso che ha iniziato una colletta popolare donando mille sucres, tramite "El Guante" di Guayaquil, per la prima vittima dell'aviazione nazionale...")



Ma non appena la sua salute si ristabiliva il governo ecuadoriano, invece di appoggiare quel giovane ufficiale, lo destinava allo Stato Maggiore Generale dell'Esercito come impiegato d'ufficio, poiché, a quel tempo, non c'era posto per gli aviatori nelle Forze Armate Ecuadoriane, in cui non esisteva ancora una Aviazione Militare.

Guayaquil, 27 giugno 1920.

Dall'alto in basso: il monoplano "Guayaquil" sul terreno del "Jockey Club" ed al momento dello stacco da terra pilotato da Pedro Traversari Infante. Per un arresto del motore il monoplano precipiterà al suolo ed il pilota verrà estratto dai rottami gravemente contuso.

## Parte seconda - La guerra nell'aria in Europa

**P**er meglio comprendere gli avvenimenti che verranno narrati in seguito, apriamo una parentesi per esporre le vicende di cinque piloti italiani durante il primo conflitto mondiale, parentesi non solo interessante ma necessaria, per poter meglio capire le loro seguenti imprese sudamericane, dagli spettacoli aerei alla attività di insegnamento aviatorio, ai *raids* che li resero famosi negli anni venti.

Li elenchiamo in ordine alfabetico e precisiamo che gli episodi che li riguardano, scelti tra i più significativi, sono tratti quasi esclusivamente dai "Fogli caratteristici dei voli compiuti in zona delle operazioni" di ognuno di essi e dalle *Relazioni di Combattimento* personali, conservate nell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare di Roma. Altre notizie integrative sono ricavate da archivi di famiglia, documenti originali o pubblicazioni d'epoca.

### Attilio Canzini

Attilio, bresciano classe 1895, all'inizio delle ostilità viene assegnato al 30° Reggimento Fanteria e poco dopo chiede ufficialmente di far parte del Battaglione Aviatori.

Inviato all'aerodromo di Cameri (Novara) segue con profitto le lezioni di pilotaggio della Scuola Civile di Aviazione Gabardini, sotto la direzione di Achille Landini.

Prima dei suoi compagni del 1° Corso Allievi Piloti Militari vola sul monoplano Gabardini con propulsore Le Rhône 80 C.V. Il 10 ottobre 1916 consegue il brevetto di pilota militare su apparecchio Caudron 80 C.V. e festeggia l'avvenimento con i compagni di Corso tra i quali due diverranno famosi: Giannino Ancillotto ed Arturo Ferrarin.

*(Canzini, in un discorso pronunciato a Cameri l'11 giugno 1972, durante il 3° Raduno di "Quelli di Cameri", ricordava: In quei primi corsi, prima di iniziare le lezioni vere e proprie, l'istruttore mandava un allievo anziano a sedersi sulla fusoliera del "pinguino" per insegnare al neofita come si manovrava - col bottone di contatto sulla cloche - il motore tre cilindri Anzani, che per essere sfiatato e senza tubi di scarico, riempiva la faccia di olio di ricino ai due malcapitati. Proprio in quei giorni del 1916 arrivò a Cameri Arturo Ferrarin al quale venne impartita questa prima lezione "all'olio di ricino" da un allievo diventato poi un eroico pilota che, dopo la ritirata sul Piave, in pattuglia con un Hanriot, visto il suo collega atterrare per avaria al motore, su un prato nei pressi di Conegliano, non esitò lui pure ad atterrarli vicino e presolo a cavalcioni sulla fusoliera, ripartiva proprio mentre gli austriaci stavano arrivando per farli prigionieri)*

Il 25 novembre riceve anche il brevetto di pilota aviatore F.A.I. dall'Aero Club d'Italia.

Con Ferrarin ed altri piloti passa al campo di Cascina Costa e poi viene trasferito a Torino per il collaudo ed il trasporto in volo al fronte degli aeroplani prodotti in quella città, quali il SIA della FIAT, il *Savoja Pomilio* ed il *Pomilio PD*, la cui fabbrica lo voleva ingaggiare come collaudatore insieme a Mario De Bernardi.

Accettava invece la proposta dell'amico capitano Luigi Bourlot di andare con lui al fronte con la 131<sup>a</sup> Squadriglia.

*(Bourlot però, il 7 luglio 1918, in un incidente di volo mentre si allenava con uno S.V.A. biposto con cui doveva portare Gabriele d'Annunzio su Vienna)*

Nel luglio 1917 viene assegnato alla 131<sup>a</sup> Squadriglia Ricognizione Pomilio appena costituita, dislocata sul campo di Lavariano in provincia di Udine e dipendente dal I° Gruppo Aeroplani di Santa Maria La Longa (Comando di Aeronautica 3<sup>a</sup> Armata).

Il 23 luglio 1917 il sergente pilota Canzini inizia i voli nella zona delle operazioni trasferendo un apparecchio dal campo di aviazione di Arcade a quello di Chiasiellis.

Due giorni dopo esegue la sua prima missione sul territorio nemico col soldato mitragliere Donini: lancia manifestini su Duino e, durante il volo di 90 minuti, all'altezza massima di 3.800 metri, vengono anche sparati 150 colpi di mitragliatrice per liberarsi da un apparecchio nemico che li attacca.

Citando solo i più importanti voli di guerra, possiamo ricordare: il 3 agosto 1917 durante una crociera di 120 minuti a 5.000 metri sino al mare riesce ad atterrare felicemente con i comandi degli alettoni spezzati e riceve un Encomio dal Ten. Col. Novellis di Coarazze, Comandante del 1° Gruppo Aeroplani.

Il 13, col Ten. D'Alessandro, effettua una ricognizione fotografica, eseguendo 24 fotografie a bassa quota della zona di Boscomalo e Temmica: l'apparecchio viene colpito dall'artiglieria nemica.

Anche il 21 i due, durante una ricognizione a vista su S. Daniele e Opcina, rientrano con l'aereo colpito da antiaerei.

I giorni seguenti, col mitragliere Donini, esegue voli di scorta agli idrovolanti della Regia Marina su Nabresina e Trieste.

Il 26 agosto, col Ten. Magistrelli, in una ricognizione fotografica di 145 minuti su S. Peter e Adelsberg, sostiene il suo primo combattimento aereo: il mitragliere si difende sparando 100 colpi ed il Pomilio viene colpito in vari punti.

Il pilota riceve un Elogio del I° Gruppo Aeroplani (ordine del giorno N° 479).

I giorni seguenti lo stesso equipaggio bombarda, con tre bombe da 130 mm. Temmica Lipa e Novelo.

Il 29 settembre, col Ten. Sestini, va a lanciare 5.000 manifestini su Nabresina e viene attaccato da tre caccia nemici.

Il mitragliere si difende sparando solo 50 colpi poiché Canzini, con grande perizia, riesce a sfuggire ai caccia.

Il 29 ottobre, col mitragliere Todesco, parte in volo d'allarme e sostiene un combattimento contro un apparecchio nemico.

Due giorni dopo vola per la prima volta con uno S.V.A. trasportando l'apparecchio e due motoristi dal campo di La Comina, dove si era trasferito in volo col Pomilio, ad Arcade.

Il 20 novembre la 131<sup>a</sup> Squadriglia viene trasferita a Padova alle dipendenze del I° Gruppo Aeroplani di Padova (Comando di Aeronautica 3<sup>a</sup> Armata di Mogliano Veneto).

Canzini compie numerosi voli di servizio trasferendo apparecchi S.V.A., che necessitano di modifiche o revisioni, da Padova a Torino, e viceversa, della durata media di 130 minuti a 2.500 metri.

Il 27 novembre riprende l'attività su territorio nemico e, col Ten. Nicoletti, durante una ricognizione fotografica sul fiume Livenza, combatte contro un aereo nemico: dalla mitragliatrice dell'osservatore vengono sparati 50 colpi.

L'otto dicembre, col Cap.le Cometto, bombarda Gallio Ronchi e combatte con un apparecchio nemico; il mitragliere con 400 colpi lo costringe ad allontanarsi.

## Capitolo primo - Cinque piloti italiani sul fronte italo-austriaco



Apparecchio Pomilio PD matricola 3842 della "131ª Squadriglia Aeroplani da Ricognizione", armato con due diversi tipi di mitragliatrici: una Lewis sul dorso dell'ala ed una Revelli brandeggiabile posteriore. Il sergente pilota Attilio Canzini (coi baffi) si trova dietro la fusoliera su cui è dipinto il diavolo col tridente, emblema della squadriglia.



Cameri (Novara), settembre 1916.  
Attilio Canzini, allievo del 1° Corso Allievi Piloti Militari, ai comandi del monoplano Gabardini con motore Le Rhône di 80 C.V. Nello stesso Corso si brevettarono, nel 1916, anche Giannino Ancillotto e Arturo Ferrarin.

L'anno si chiude con due bombardamenti, eseguiti il 20 e 27 dicembre, rispettivamente su Capo Sile e Gallio Ronchi con tre e due bombe da 130 e 162 mm.

Il 1° gennaio 1918, col mitragliere Donini, Canzini festeggia il primo giorno del nuovo anno con una crociera di protezione, su Treviso, di 120 minuti a 3.000 metri.

In febbraio viene trasferito a Padova e trasporta molti apparec-

chi da Padova o da San Pelagio a Fossalunga; il 18 ed il 23, col Ten. Sabelli, ed il 25, col Ten. Magistrelli, compie ricognizioni fotografiche su Pirano e Noventa.

All'inizio di marzo esegue parecchie ricognizioni a vista e fotografiche ed il giorno 11, col Ten. Marcucci, una ricognizione e lancio di manifestini su Vittorio Veneto ricevendo un Encomio del Comando I° Gruppo Aeroplani.

Il 22, col Cap. pilota Sella, in una crociera di 115 minuti ad un'altezza massima di 3.000 metri, i due raggiungono i campi d'aviazione nemici di Giai e Cinto Caomaggiore bombardandoli a bassa quota con 6 bombe a mano e 2.000 manifestini e tornando con l'apparecchio colpito dall'antiaerea nemica.

In aprile esegue continui lanci di manifestini e ricognizioni fotografiche ed, il 10 maggio col Ten. Nam, durante una ricognizione fotografica a bassa quota su Grave di Papadopoli, Canzini rientra al campo con 18 lastre fotografiche impressionate e con 50 buchi nelle ali e nella fusoliera del suo Pomilio.

Il 17 una missione importante dal punto di vista umanitario: col Cap.le Manca compie un "Lancio di manifestini alla nostra popolazione" e si tratta certamente di uno dei rari e poco conosciuti fogli di più pagine denominati *Posta Aerea per le famiglie dei territori invasi* che recano ai parenti le notizie dei figli o dei mariti che combattono per liberarli dalla invasione austriaca.

(Il Comando Supremo del Regio Esercito Italiano, Servizio Informazioni,

## Parte seconda - La guerra nell'aria in Europa

*Sezione U. con la circolare N. 17367 del 6 novembre 1918, avente come oggetto: "Piccola Posta Aerea" comunicava a tutti i Comandi: "Con la circolare N. 4626 del 24 marzo c.a. questo Comando, tenuto conto di uno dei più accesi desideri dei militari le cui famiglie erano rimaste nei territori nazionali invasi istituì di piena intesa colla Presidenza del Consiglio, uno speciale servizio di posta aerea che, grazie alla ardimentosa abnegazione dei nostri Aviatori, ha funzionato da quell'epoca, ininterrottamente, ed ha in tutto risposto al fine di portare ai fratelli, oppressi dalla schiavitù l'indomito ansioso amore di chi anelava il momento della loro liberazione..."*

*"Con la presente vengono anche abrogate le disposizioni contenute nella circolare N. 6370 del 27 aprile anno in corso, all'oggetto:*

*"Corrispondenza dei militari con le famiglie rimaste nei territori invasi" e conseguentemente sarà sospeso l'invio alle Armate delle speciali cartoline per quest'uso autorizzate e distribuite.")*

Il 15 giugno 1918 la 131<sup>a</sup> Squadriglia viene trasferita a Marcon alle dipendenze del V<sup>o</sup> Gruppo Aeroplani di Carpenedo (Comando di Aeronautica 3<sup>a</sup> Armata).

Canzini, col Ten. Marcucci, esegue il 18 una pericolosa ricognizione a bassa quota nella zona di S. Donà di Piave con lancio di 12 bombe a mano e 350 colpi di mitragliatrice sulle linee nemiche.

Il giorno seguente, col Ten. Alé ritorna sulla stessa zona: scattano 24 fotografie e rientrano con l'apparecchio colpito; poco dopo l'instancabile Attilio cambia aereo e, col Ten. Marcucci, esegue un'altra ricognizione fotografica su Fagaré e San Donà.

Il 23, col Ten. Alé, un'altra audace ricognizione a bassa quota su Ponte Piave dove i due scattano 20 fotografie, sparano 300 colpi e lanciano otto bombe a mano e quattro da 130 mm. sulle trincee nemiche.

Il 5 luglio, col Ten. Alé, esegue un'azione di collegamento e segnalazione con la fanteria della 54<sup>a</sup> Divisione e rientra con l'apparecchio colpito.

Quindi, a parte una ricognizione su Vittorio Veneto col Ten. Gallina, il 28 luglio, un volo di 110 minuti con lo scatto di 35 fotografie, tutti gli altri voli elencati sul "Foglio Caratteristico" del Sergente Canzini sono di esercitazione su apparecchi a doppio comando con allievo.

Dal 1<sup>o</sup> agosto venne destinato, per avvicendamento, a Cameri a continuare, presso la Scuola Gabardini, la sua proficua attività di istruttore, che era già iniziata formando al fronte i nuovi piloti necessari alla Patria per conseguire la vittoria finale.

### Antonio Faulin

Antonio Eolo, pordenonese classe 1895, all'inizio delle ostilità viene richiamato ed assegnato al Battaglione Dirigibilisti, 2<sup>a</sup> Compagnia di stanza nella sua città.

L'incarico di soldato autista non lo delude ma la sua aspirazione è volare e quindi, su sua richiesta, viene ammesso come allievo alla Scuola di Coltano (Pisa) il 28 aprile 1917.

Il 7 luglio, su apparecchio M. Farman 14 con motore Anzani 100 C.V., supera la prova N. 2 e N. 3 e consegue il brevetto di 1<sup>o</sup> grado e la nomina di *Allievo di Scuola Piloti*.

Il 26 luglio inizia, col Farman 14, le prove prescritte per la nomina a *pilota di aeroplani*: la prova N. 2 in condizioni atmosferiche agitate ed, il giorno seguente, la prova N. 3 riuscendo ad atterrare nel prescritto rettangolo due volte su due.

La prova N. 4 viene superata il 28 luglio, su apparecchio Farman 15 con propulsore Anzani 100 C.V., sul percorso in circuito chiuso di 250 km. Coltano-Livorno-Viareggio-Massa-Pontedera-Coltano, ed ancora Coltano-Livorno-Coltano.

Superato anche il prescritto esame orale di fronte alla Commissione, con tre voti favorevoli su tre, Faulin consegue anche il brevetto di 2<sup>o</sup> grado.

*(Ogni pilota deve superare le prove prescritte dal Dispaccio Ministeriale N. 9222 del 19 maggio 1916: il conseguimento del brevetto di 1<sup>o</sup> grado prevede che l'aspirante Allievo pilota superi un esame orale davanti ad una Commissione presieduta dal Comandante del campo e coi seguenti membri: il Comandante del Gruppo Scuole, l'Ufficiale ai voli ed il Capo Pilota Istruttore; esegua due voli con cinque passaggi attorno a due piloni distanti 500 metri l'uno dall'altro ed un volo di almeno trenta minuti ad una quota di 500 metri con atterraggio effettuato a motore spento. Superate le prove suddette, l'aspirante ottiene anche la nomina di "Allievo di Scuola Piloti".*

*Per conseguire il brevetto di 2<sup>o</sup> grado, questi deve superare una prova di carattere tecnico-aviatorio; eseguire un volo di almeno trenta minuti sino ad una quota di 1.000 metri, effettuato con vento allo scopo di simulare condizioni di aria agitata; atterrare senza incidenti in volo planato con aeroplano a pieno carico nel prescritto rettangolo; volare in un circuito chiuso di almeno 250 chilometri con controlli sul percorso ed un atterraggio fuori campo; compiere tre voli di ricognizione (solo per gli ufficiali piloti) con l'effettuazione di un rilievo fotografico.*

*Superate queste prove, l'allievo viene nominato "Pilota di aeroplano" e può fregiarsi dello speciale distintivo a forma di aquila dorata con corona, per gli ufficiali, e da un'elica dorata con ali, per sottoufficiali e soldati di truppa)*

Il 4 agosto 1917 viene assegnato al Campo Scuola di San Giusto con l'incarico di istruttore in prova ed inizia subito ad istruire gli allievi su apparecchi Maurice Farman tipo 14 con motore Anzani 100 C.V. e, dal 15 dicembre, viene incaricato delle funzioni di Istruttore di Scuola Piloti e promosso caporale. Quasi ogni giorno Faulin vola con i suoi allievi, eseguendo sino a 14 voli giornalieri di insegnamento, senza che si verifichi un ben che minimo incidente. Il 16 marzo 1918 viene promosso al grado di Sergente e, sino alla fine delle ostilità continuerà con passione e competenza la sua faticosa opera di formazione dei piloti, che vedeva partire per il fronte dove anche lui aveva più volte, ed invano, chiesto di essere inviato ricevendo un motivato rifiuto dei suoi superiori.

### Ferruccio Guicciardi

Ferruccio, modenese classe 1895, effettivo del Battaglione Aviatori, inizia la sua carriera di pilota il 5 maggio 1915 conseguendo il suo primo Brevetto di pilotaggio ed, il 30 luglio, il Brevetto militare.

Il giorno seguente viene inviato alla 42<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani Caudron G.3, squadriglia da osservazione specializzata nella direzione del tiro dell'artiglieria.

Il 2 agosto inizia l'attività nella zona delle operazioni con un volo di esercizio ed il giorno seguente compie la sua prima ricognizione col Ten. Gallo.

Le ricognizioni si susseguono, con diversi osservatori, e durano da 50 a 120 minuti alternandosi a prove apparecchio o motore.

Il 16 settembre Guicciardi compie un volo di ricognizione col Ten. Ettore Lodi, che diverrà Comandante della 22<sup>a</sup> Squadriglia.

Quindi altri voli e tutti, come i precedenti, senza mai incontri col nemico.

Il 23 ottobre viene ricoverato all'Ospedale Militare di Riserva di Carpenedo (Mestre): deve essere curato del tifo contratto in servizio con una lunga degenza da cui il pilota esce completamente ristabilito ed, il 16 aprile 1916, viene trasferito alla 71ª Squadriglia Aeroplani (2ª Sezione Nieuport da caccia).

La comanda il Cap. Chiapperotti sul campo di Aquileia (Udine) e dipende dal 1º Gruppo Aeroplani di Santa Maria La Longa (Comando di Aeronautica 3ª Armata).

Il 17 aprile, su un *Nieuport 13*, inizia subito la sua attività con una crociera di 45 minuti su Grado per allarme, ripetuta il 18.

Nei giorni seguenti altri voli sul fronte e crociere fra Cormons, Gorizia e Palmanova ed il 29 aprile, su volo d'allarme, il suo primo combattimento: inseguito un aereo nemico lo attacca su Gradisca e, dopo un breve scontro a fuoco nel quale spara 41 colpi, rimane ferito alla spalla destra da una pallottola della mitragliatrice del nemico, che riesce a fuggire rientrando nelle proprie linee con la fusoliera e le ali perforate.

Il 13 maggio riprende l'attività con voli di caccia e crociere su Asiago ed, il 23, compie la prima tappa di trasferimento con gli altri piloti della squadriglia, dal campo di Aquileia a quello della Comina ed, il 25, la seconda tappa dalla Comina a Villaverla, nuova sede della 71ª Squadriglia Aeroplani.

Il 2 giugno attacca un apparecchio nemico su Asiago con una raffica di 25 colpi, costringendolo a rientrare alla sua base.

Nei giorni seguenti si susseguono crociere e voli d'allarme su Schio, Vicenza, Thiene e Bassano e, il 21, combatte contro un aereo nemico sparando 50 colpi.

L'otto luglio sull'altipiano di Asiago spara contro un apparecchio avversario ed il 13 settembre, durante un volo di crociera, incontra un aereo nemico a 5.000 metri, gli spara contro un caricatore e lo ricaccia verso Pergine.

Il 9 ottobre, durante un volo a protezione della zona del monte Pasubio, avvista ed insegue un apparecchio nemico e deve atterrare a Verona per mancanza di benzina.

Il 13 novembre, tra cima Caldiera e monte Longara, incontra un nemico, lo insegue e raggiuntolo gli spara contro un caricatore.

Al Sergente Guicciardi, per il suo comportamento abile e coraggioso e vari combattimenti a quota altissima nel periodo 16 aprile - 15 dicembre 1916, viene conferita sul campo la medaglia di bronzo.

Il 15 dicembre viene trasferito alla 70ª Squadriglia Aeroplani *Nieuport da caccia* al campo di S. Caterina.

La squadriglia, dotata di apparecchi *Nieuport 13* e *Nieuport 17* e comandata dal Cap. Tacchini, dipende dal Comando Supremo e viene impiegata nella difesa di Udine: uno dei suoi piloti, al suo quarto abbattimento, è Francesco Baracca, il futuro *asso degli assi* dell'Aviazione del Regio Esercito.

Il 20 dicembre Ferruccio scorta i Caproni che vanno a bombardare S. Daniele del Carso e poi vola sempre in crociera di caccia sino al 13 gennaio 1917, giorno in cui viene ricoverato all'Ospedale Militare di Udine per la frattura della clavicola sinistra, incidente di terra a causa del suolo gelato, che lo rende inattivo sino al 24 aprile.

Il 26 riprende i voli di crociera e caccia ed il 23 maggio, duran-

te un volo di scorta ai Caproni, combatte e respinge un velivolo nemico che, attaccando un bombardiere del gruppo su Nabresina, uccide il mitragliere italiano.

In giugno altri voli di caccia e scorta ai Caproni che, il 10 ed il 19, bombardano Caldonazzo e Levico.

Sempre scortando i nostri bombardieri ha altre avventure: il 28 luglio combatte con un apparecchio nemico; il 7 agosto su Chiapovano è colpito a 3.800 metri da una granata antiaerea che danneggia gravemente l'apparecchio ed il motore, che cessa di funzionare, ma Guicciardi, planando, riesce a rientrare nelle nostre linee ed a prender terra sui reticolati presso Gorizia.

Il 14 agosto, nel volo di andata del bombardamento di Assling, i Caproni vengono attaccati da una squadriglia nemica e Ferruccio è attaccato da due caccia: durante il combattimento, in cui a detta dei suoi compagni avrebbe certamente colto la sua prima vittoria, gli si strappa il nastro della mitragliatrice.

Comunque la sua irruenza ha fatto desistere i nemici e le schermaglie e gli inseguimenti sono durati tanto che il nostro pilota atterra presso Cividale senza una goccia di benzina.

Il nuovo comandante della squadriglia, Cap. Chiapperotti, che lo aveva conosciuto quando comandava la 71ª Squadriglia, si complimenta con lui e lo propone al Comando del Xº Gruppo Aeroplani, da cui dipende ora la 70ª Squadriglia, per un Encomio ufficiale.

Il 24 ed il 28 agosto scorta i nostri Caproni che bombardano Idria ed il bosco di Panovizza.

In settembre, ottobre, novembre e dicembre continue crociere di scorta e caccia senza incontri col nemico.



Macchi Hanriot HD-1, fotografato in un campo d'aviazione italiano; biplano da caccia terrestre, monoposto, azionato da un motore *Le Rhône* di 110 CV, costruito in 831 esemplari durante la Prima Guerra Mondiale dalla "Società Anonima Nieuport Macchi" di Varese, su licenza Hanriot e progettato dall'ingegnere Pierre Dupont.

L'ultimo giorno del 1917, durante un volo di crociera su Asiago, una panne al motore lo costringe ad atterrare a Villaverla ma ritorna in volo al suo campo poche ore dopo per festeggiare l'anno nuovo coi compagni.

Il 1º gennaio 1918 è in crociera su Asiago, obiettivo che gli viene ripetutamente assegnato i giorni seguenti col compito di scortare apparecchi S.A.M.L. e Caproni.

Il 18 febbraio viene inviato al Deposito Velivoli di S. Pelagio, dal cui campo esegue numerosi voli per trasferire gli apparec-

chi al fronte dopo averli provati in voli ad alta quota.

Nei suoi documenti personali mancano purtroppo i fogli relativi al periodo dal mese di marzo 1918 alla fine dell'anno ma in quei dieci mesi venne certamente assegnato alla 77<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da caccia.

Dal gennaio al marzo 1919 Ferruccio è in forza alla 77<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da caccia Spad al campo di Marcon dove trasporta apparecchi ai campi di Zaule e di Cascina Farello o effettua voli di allenamento.

Dal 20 aprile 1919 è alla 73<sup>a</sup> Squadriglia HD che dipende dal Comando XXI° Gruppo Aeroplani (Comando Truppe Italiane in Macedonia) dove compie voli di crociera ed allenamento sul biplano Macchi Hanriot HD-1 sino alla fine di giugno.

*(Macchi Hanriot HD-1: Biplano da caccia terrestre, monoposto, azionato da un motore Le Rhône 9J di 110 C.V., rotativo stellare a 9 cilindri raffreddati ad aria. Costruito dalla Società Anonima Nieuport-Macchi di Varese su licenza Hanriot. Caratteristiche principali: apertura ala superiore m. 8.70; apertura ala inferiore m. 7.40; lunghezza m. 5.84; altezza m. 2.71; superficie mq. 17.50; peso a vuoto kg. 385; velocità massima km./ora 185; plafond m. 5.900; elica trattiva a passo fisso, bipala e lignea.*

*Progettato dall'ing. Pierre Dupont il caccia Hanriot HD-1 era, in Francia, contemporaneo di caccia famosi come i Nieuport e gli Spad e non venne adottato dall'aviazione francese per ragioni di uniformità di materiale.*

*L'HD-1, che presentava buone prestazioni di velocità orizzontale ed ascensionale ed eccellenti doti di maneggevolezza, venne scelto dalle autorità italiane come macchina da opporre ai nuovi velivoli avversari.*

*La Nieuport-Macchi si assicurò la licenza di produzione ed i primi esemplari vennero consegnati, all'inizio dell'estate 1917, alla 76<sup>a</sup> Squadriglia di Campoformido e quindi alla 79<sup>a</sup>.*

*Il 1° novembre anche la 70<sup>a</sup>, 76<sup>a</sup>, 78<sup>a</sup>, 80<sup>a</sup>, 81<sup>a</sup>, 82<sup>a</sup>, 83<sup>a</sup>, 91<sup>a</sup> Squadriglia ed il 2° Gruppo Servizi Difesa erano dotate di armamento misto Nieuport ed Hanriot. Alla fine del 1917, anche la 72<sup>a</sup> Squadriglia veniva dotata di Hanriot HD-1 e, nel febbraio del 1918, su 240 aerei che le squadriglie da caccia avevano in dotazione quasi la metà erano Macchi Hanriot (103 di cui 26 non efficienti).*

*Erano equipaggiate su Hanriot anche altre squadriglie da caccia: la 73<sup>a</sup> Squadriglia in Macedonia, la 85<sup>a</sup> in Albania e la 241<sup>a</sup> Squadriglia della Marina a Venezia Lido.*

*Nell'ottobre 1918, delle 18 squadriglie da caccia italiane, 14 erano equipaggiate con Hanriot HD-1: 7 squadriglie con soli Hanriot (72<sup>a</sup>, 73<sup>a</sup>, 76<sup>a</sup>, 78<sup>a</sup>, 80<sup>a</sup>, 81<sup>a</sup>, 85<sup>a</sup>) e le altre con armamento misto (70<sup>a</sup>, 82<sup>a</sup> su Nieuport, Hanriot e Spad, la 71<sup>a</sup> su Hanriot e Spad e la 74<sup>a</sup>, 75<sup>a</sup>, 79<sup>a</sup>, 83<sup>a</sup> su Nieuport e Hanriot). Alla Macchi vennero ordinati 1.700 esemplari di cui 831 consegnati prima dell'armistizio e 70 dopo la cessazione delle ostilità. L'HD-1 rimase in servizio post-bellico per molti anni ed al momento della costituzione della Regia Aeronautica nel 1923, il 1° Stormo Caccia era ancora equipaggiato con quell'aereo.*

*L'unico Macchi Hanriot HD-1 ancor oggi esistente in Italia si trova al Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana di Vigna di Valle - Roma)*

### Elia Liut

Elia Antonio, classe 1894 di Fiume Veneto (Pordenone), effettivo del 16° Reggimento Fanteria, viene ammesso come allievo pilota alla Scuola di San Giusto (Pisa) il 14 giugno 1915 conseguendo il suo primo Brevetto di pilotaggio il 20 dicembre ed, il 20 gennaio 1916, il Brevetto militare.

Una settimana dopo viene trasferito al campo della Malpensa per fare pratica sul Maurice Farman ed il 3 marzo a Cascina Costa dove il 22 aprile consegue la nomina di pilota di Nieuport.

Il 1° maggio 1916 viene assegnato alla 75<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da caccia al campo di Verona, comandata dal Cap. Scarpis e dipendente dal III° Gruppo Aeroplani (3<sup>a</sup> Armata).

Il 15 maggio compie il suo primo volo di guerra su allarme in difesa della città di Verona e, l'11 giugno, sostiene il primo combattimento aereo nel cielo di Schio, il secondo su Thiene il 21 giugno ed il terzo sul monte Pasubio il 9 luglio.

Il 15 luglio è promosso Sergente.

L'attività è intensa sino alla fine dell'anno ed i voli su allarme in difesa della città di Brescia si susseguono quasi tutti i giorni senza incontri col nemico.

Anche l'anno seguente, a parte qualche crociera sull'Adamello, tutti i voli sono su allarme per la difesa della città.

Il 26 giugno 1917 viene trasferito alla 77<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani caccia Nieuport al campo di Aiello, dipendente dal I° Gruppo Aeroplani (3<sup>a</sup> Armata).

Tre giorni dopo il primo volo nella nuova squadriglia alla scorta dei Caproni; quindi altri voli di scorta ai ricognitori Voisin e Savoja Pomilio e due combattimenti aerei, il 9 ed il 23 luglio, durante voli di crociera.

Il 2 agosto un combattimento su allarme ed il 20 un altro, durante una crociera sull'Hermada, in cui l'altimetro segna 5.000 metri.

Un lancio di manifestini sulle linee, con un volo di 105 minuti, viene effettuato il 19 agosto.

Dall'inizio di settembre alla fine di ottobre Elia compie molte crociere ma soprattutto voli di scorta agli apparecchi da bombardamento e da ricognizione di altre squadriglie del Regio Esercito: Caproni, Savoja Pomilio, S.A.M.L., Voisin e crociere di scorta agli idrovolanti della Regia Marina.

In ottobre sostiene altri combattimenti: il 7 contro un velivolo nemico ed il 16 attacca un draken costringendolo ad abbassarsi. Quindi ingaggia il combattimento con un caccia nemico che difende il pallone drago, ma è costretto a desistere poiché la sua mitragliatrice si inceppa dopo aver sparato 112 colpi.

Il 26, sul lago di Doberdò, attacca un apparecchio nemico che viene abbattuto da Ancillotto.

*(L'asso Giannino Ancillotto guadagnerà una seconda medaglia d'argento per aver abbattuto due bombardieri nemici in caccia notturna, il 2 luglio 1918, e a pochi minuti l'uno dall'altro: primato unico nella Prima Guerra poiché nessun altro cacciatore alleato o nemico ha mai ripetuto tale gesta eroica. Soltanto l'aviatore inglese Ten. R.A.J. Warneford riuscì in una simile impresa, il 7 giugno 1915, ma si trattava del dirigibile tedesco Zeppelin L.Z.37 illuminato dai riflettori, su cui quel pilota lasciò cadere sei bombe dal suo monoplano Morane)*

Il 10 novembre 1917 viene trasferito alla 80<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani caccia Nieuport-Spad anch'essa al campo di Aiello e dipendente dal I° Gruppo Aeroplani (3<sup>a</sup> Armata).

Nella nuova squadriglia continua l'attività di scorta agli apparecchi da bombardamento e da ricognizione ma si dedica, con gli altri aviatori, specialmente agli attacchi ai draken nemici che in quella zona sono particolarmente attivi con effetti molto negativi per le nostre truppe e la nostra artiglieria.

*(Quei "vescioni gialli", che dondolavano tutto il giorno dietro le linee, erano reputati più dannosi degli apparecchi poiché fornivano continui e precisi dati all'artiglieria nemica.*

*La tattica di attacco non era facile: a bassa quota, sotto il tiro delle mitragliatrici e della fucileria avversarie.*

*Inoltre i mezzi offensivi erano limitati: bisognava disporre ai montanti del velivolo dei razzi incendiari e lanciarli a distanza ravvicinata sull'involucro del pallone drago poiché ancora non erano disponibili le pallottole al fosforo.*

*Il più delle volte i razzi non partivano e l'attacco falliva con il rischio quasi*



*Il sergente pilota Elia Liut ai comandi del Nieuport Ni.17 "Super Bébé" N° 3656 della "77ª Squadriglia Aeroplani da Caccia" del 13° Gruppo Aeroplani. Consegnato alle squadriglie all'inizio del 1917, il Ni.17 aveva un propulsore Gnôme-Le Rhône da 110 C.V. e fu costruito su licenza dalla Macchi in centocinquanta esemplari. La 77ª Squadriglia era denominata "Asso di cuori" poiché la sua insegna era un cuore rosso in campo bianco.*

*certo di essere mitragliati ed abbattuti. Inoltre l'aereo assaltatore, dovendo avvicinarsi al massimo, rischiava di infilarsi nel drago nemico )*

Lo specialista della squadriglia negli abbattimenti di draken è Giannino Ancillotto e molte volte Liut fa parte dei compagni di scorta: il 16, 29 e 30 novembre; ed ancora il 5 e 6 dicembre.

Scorta Giannino nell'abbattimento del 30 novembre e quello, famoso, del 5 dicembre su Rustigné in cui Ancillotto, come recita la motivazione della sua medaglia d'oro, *attraversava l'aerostato in fiamme, riportando sul proprio velivolo, gravemente danneggiato, lembi dell'involucro lacerato.*

Frattanto, il 20 novembre, la 80ª Squadriglia viene assegnata, insieme alla 77ª ed 83ª, al XIII° Gruppo Aeroplani.

Le tre unità sono tutte schierate sul campo di Marcon dove ha sede anche il Comando del Gruppo.

Nel 1918, oltre che per crociere e scorte, Liut viene prescelto, tra un ristretto numero di piloti, per le crociere notturne e, l'8 febbraio, effettua la prima della durata di 60 minuti.

Un encomio del Colonnello Moizo loda i tre migliori piloti in servizio di "caccia notturna": S.Ten. Ancillotto, Serg. Allasia e Serg. Liut (ved. foto pag. 43).

Con lo stesso Ordine del Giorno dell'Encomio (20 febbraio) Elia viene trasferito alla 77ª Squadriglia Aeroplani ed il 21, su allarme, esegue una crociera notturna di 95 minuti alla quota di 2.500 metri.

Seguono numerosi voli in marzo: crociere, allarmi e scorte ai S.A.M.L., mitragliamenti di truppe e numerosi abbassamenti di draken nemici.

Il 9 un combattimento infruttuoso e, finalmente, il 16 marzo Liut, durante una scorta ai Savoja Pomilio sul Piave, abbatte un apparecchio nemico facendolo precipitare fra Ronchi e Noventa di Piave: è la sua prima ed unica vittoria ufficialmente riconosciuta.

Il giorno seguente due voli, su allarme, a Venezia ed a San Donà.

Sino alla fine di aprile si susseguono altri voli d'allarme su San Donà, Treviso, Meolo, Zenzon e Ponte di Piave, crociere e scorte ai S.A.M.L. su Conegliano.

Il 3 ed il 12 aprile attacca due draken e li costringe ad abbassarsi; il 2 maggio esegue un lancio di manifestini.

Il 17 decolla su allarme ed ingaggia un combattimento contro un apparecchio che attacca il campo di Marcon.

Il 20 maggio, durante una crociera di scorta ai S.A.M.L., combatte contro un velivolo nemico che attacca la formazione.

Elia frattanto era stato proposto come pilota istruttore ed inviato alla Scuola di Busto Arsizio ed, in giugno, alla Scuola di Tiro Aereo di Furbara (Roma) ed a quella di Centocelle (Roma).

Il 7 luglio viene messo a disposizione temporanea della Società Vickers-Terni a La Spezia ed il 17 agosto riceve la nomina ufficiale di pilota istruttore di Hanriot.

Dal 1° settembre 1918 è messo a disposizione, sul campo di Coltano, della Società Vickers-Terni per le prove in volo del nuovo biplano "M.V.T.", progettato dal direttore tecnico della Società, ing. Alessandro Marchetti.

Con tale monoposto metallico, munito di propulsore S.P.A. 200 C.V., Elia Liut batte, il 9 dicembre, il record del mondo di velocità alla media di km/ora 260,869.

Vedremo in seguito i particolari dell'importante avvenimento e del velivolo da caccia più tecnologicamente progredito, progettato e prodotto in Italia durante il primo conflitto mondiale.

### Cosimo Rennella

Cosimo, classe 1890 di Secondigliano (Napoli), che sin dal 28 agosto 1912 ha conseguito il brevetto di aviatore civile su apparecchio Chiribiri e quello militare il 28 luglio 1913 su Blériot, arrivato in Italia entra come volontario nel Regio Esercito Italiano.

Il soldato Rennella, su sua richiesta, viene trasferito al Battaglione Aviatori ed ammesso come allievo pilota alla Scuola di San Giusto (Pisa) il 17 settembre 1915.

Il 25 gennaio 1916 compie la prova N° 4 su un Blériot 80 C.V. Gnôme sul percorso di 270 km. San Giusto-Livorno-Viareggio-Pisa e ritorno.

Nominato allievo pilota di Farman il 1° febbraio 1916, viene trasferito alla Scuola di Busto Arsizio il 6 seguente e nominato pilota di Maurice Farman con D.M. N° 1847 del 14 febbraio.

Il 12 aprile viene trasferito al campo di Mirafiori nella Sezione Allenamento su apparecchi M.F. 14 con motori Fiat 100 C.V.

Trasferito in zona di guerra il 14 aprile 1916, egli riceve il battesimo del fuoco il giorno seguente nella 31ª Squadriglia Aeroplani Farman da Ricognizione dislocata al campo di Verona, comandata dal Cap. Bonazzi e dipendente dal III° Gruppo Aeroplani (1ª Armata).

La 31ª Maurice Farman operava, con apparecchi del 1914 poco adatti al compito, come unità da ricognizione e da caccia in un vasto settore del fronte con pochi campi di aviazione e fortemente battuto dall'aviazione nemica.

Il 20 aprile viene trasferito alla 32ª Squadriglia Aeroplani da Ricognizione al campo di Villaverla, comandata dal Cap. Armani e dipendente dal III° Gruppo Aeroplani (1ª Armata).

Il 1° maggio 1916 viene trasferito alla 48ª Squadriglia da Ricognizione Farman, al campo di Belluno, comandata dal Cap. Maurel e dipendente dal VII° Gruppo Aeroplani (1ª Armata).

I lettori del quotidiano *El Comercio* di Quito leggevano in prima pagina, un mese dopo, una corrispondenza inviata dall'Italia e firmata "Cosimo Rennella pilota aviatore del 7° Gruppo Aeroplani del Regio Esercito Italiano".

Nella terza pagina della interessante relazione vi era una fotografia del pilota sorridente ai comandi di un *Maurice Farman*, designato dalla sigla M.F. 754.

Il pilota descrive dettagliatamente le settimane di febbrile preparazione dell'offensiva in cui tutto il materiale della 48ª Squadriglia Aeroplani è stato rinnovato ed aumentato da vari apparecchi di riserva, ogni aereo è provvisto di moderne appa-

recchiature radiotelegrafiche per comunicare col campo e con le batterie per dirigere il tiro contro il nemico.

Alla vigilia il comandante riunisce tutti i piloti della squadriglia e consegna gli ordini per il giorno seguente: i velivoli partiranno in gruppi di tre e voleranno per quattro ore sulla zona loro assegnata, dal campo sino alla zona orientale di Gorizia, per segnalare e correggere via radio il tiro delle batterie italiane di grosso calibro.

Dovranno volare sino a quando un altro gruppo di tre Farman prenderà il loro posto, e così via per tutto il giorno e quello seguente.

Quando viene il suo turno Rennella decolla con l'ufficiale osservatore a bordo; l'ordine del giorno gli ha riservato le ore migliori e la visibilità è perfetta.

Sorvolando la linea del fuoco il pilota racconta:

*"Sento un rumore di morte che mi si avvicina: sono gli shrapnels con le loro nuvolette color mattone che mi danno il benvenuto; devo salire ad una quota superiore.*

*(Gli "shrapnels" erano speciali proiettili di artiglieria che lanciavano tutt'intorno, al momento dell'esplosione determinata da una spoletta a tempo, molte decine di pallette esplosive che arrecavano danni agli apparecchi colpiti)*

*L'osservatore si volta, da un'occhiata all'altimetro: 1.800 metri e quindi con indifferenza si volta di nuovo e si appresta a stabilire la comunicazione con le nostre batterie al momento esatto.*

*(Le vecchie stazioni radiotelegrafiche a scintilla, per trasmissione da bordo dell'aeroplano, non avevano dispositivi per variare in molte gamme la lunghezza d'onda.*

*In genere si potevano ottenere solo tre onde ed appena sufficientemente discolte per evitare le interferenze ed i disturbi reciproci.*

*Per poter quindi permettere il servizio ad un numero maggiore di aerei, si dovevano disciplinare le trasmissioni, assegnando ad ogni apparecchio un proprio turno di servizio.*

*A ciò servivano speciali cronometri, aventi il quadrante diviso in quattro settori a colori differenti.*

*Alla partenza degli apparecchi si sincronizzavano i vari cronometri, stabilendo per ogni aeroplano il turno di trasmissione, con l'assegnazione del corrispondente colore di settore dell'orologio.*

*In tal modo, quando un velivolo trasmetteva nel suo turno di 15 secondi, gli altri del suo stesso Corpo d'Armata, aventi uguale lunghezza d'onda, tacevano. Le squadriglie di due Corpi di Armata vicini, avevano assegnata una lunghezza d'onda differente)*

*La zona che dobbiamo controllare è marcata sulla carta topografica ma non c'è luogo che i miei occhi non riconoscano poiché infinite volte li abbiamo sorvolati e fotografati: sono trincee, ridotte e fortificazioni ben dissimulate nella vegetazione e sulle quali, pochi momenti dopo, cade una pioggia di proiettili delle nostre batterie da 305.*

*Le cannonate dell'artiglieria nemica sono intermittenti, sembra che le nostre batterie pesanti abbiano iniziato a far sentire i loro mortali effetti e l'uragano di mitraglia che vomitano, sembra un eco lamentoso e cupo.*

*Al suo passaggio ogni granello di terra viene rimescolato, soffocato ed avvolto in una cortina di ferro.*

*La cortina della civiltà!..."*

Il 12 luglio 1916 Cosimo viene trasferito alla 45ª Squadriglia da Ricognizione Caudron, al campo di Oleis, comandata dal Cap. Giovine e dipendente dal Comando VI° Gruppo Aeroplani (2ª Armata).

13° GRUPPO AEROPLANI

N/428 inv.

ORDINE DEL GIORNO N° 101 del 20 Febbraio 1918

AI COMANDI DELLA 77<sup>a</sup> - 80<sup>a</sup> - 83<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani

SERVIZIO PER DOMANI - Ufficiale - S.Ten. Ravetta Sig. Serafino

Sottufficiali = Serg. Capo Raffaele  
" = Serg. Riva Giovanni

ENCOMIO - Posto a conoscenza dei reparti dipendenti la seguente lettera del Capo Ufficio Servizi Aeronautici :

COMANDO DI AERONAUTICA DELLA 3<sup>a</sup> ARMATA -

Ho preso visione del foglio 5792 dell' 8 corr. riguardante il servizio di crociera notturna felicemente sperimentato durante il decorso periodo lunare da alcuni aviatori da caccia delle Squadriglie del 13° Gruppo.

Al bravi piloti S.Ten. Ancillotto, Serg. Allasia; Serg. Liut rivolgo una parola di alta lode per lo slancio col quale si sono prodigati nella difficile impresa e per la fede nella riuscita. Occorre persistere nelle esercitazioni, già così brillantemente intraprese allo scopo, entro brevissimo periodo di tempo, di rendere, anche di notte, il nostro cielo unito contro le offese nemiche.

Prego codesto Comando di voler continuare a tenere informato questo Ufficio di quanto sarà fatto per lo sviluppo della caccia notturna e di portare il presente encomio a conoscenza di tutti i reparti dipendenti - Fto Colonnello MOIZO )

PARTENTI PER LA LICENZA - Resulta che molti soldati giungono in licenza dalla fronte con il vestiario ridotto in deplorabili condizioni. Si raccomanda di esercitare la dovuta sorveglianza sui partenti in modo che il lamentato inconveniente non abbia a verificarsi a parte dei militari dipendenti.

TRASFERIMENTI - Sotto la data odierna avranno luogo i seguenti movimenti :

Ten. SAMBONET Sig/ Guido della 80<sup>a</sup> Squa.  
Serg. LIUT Elia " 80<sup>a</sup> "  
Serg. GIANNOTTI Albino " 83<sup>a</sup> "

sono trasferiti alla 77<sup>a</sup> Squadriglia per essere abilitati al pilotaggio dello Spad.

Il Tenente ZOLI Sig/ Giorgio assumerà il Comando interinale della 80<sup>a</sup> Squadriglia.

STRALCIO ORDINE DEL GIORNO N° 57 DEL COMANDO AERONAUTICA 3<sup>a</sup> ARMATA -

Con profondo dolore comunico la morte del pilota

Serg. Magg. TAGLIABUE Umberto, della 83<sup>a</sup> Squadriglia, caduto da valoroso, il 18 corr/, durante un volo di guerra. -

Alla memoria del prode invio un reverente saluto. - Fo) Ten. Col. Novellis.



IL COMANDANTE DEL GRUPPO

Fto GORDESCO

ENCOMIO AL S.TEN  
ANCILLOTTO, AL SERG.  
ALLASIA ED AL SERG.  
LIUT PER VOLI  
NOTTURNI

1918 = 20 Febbraio

## Parte seconda - La guerra nell'aria in Europa

Il 6 agosto mentre vola col Cap. Giovine, e l'8 agosto col S.Ten. Monti, viene attaccato da Fokker nemici e riesce abilmente a sottrarsi all'attacco.

Il 31 agosto è promosso al grado di Sergente.

Il 31 ottobre, durante una ricognizione, il Ten. Allegra combatte contro due Albatros nemici.

L'11 aprile 1917, durante una ricognizione con lancio di manifestini, il Ten. Allegra combatte contro un Fokker nemico.

Il 15 maggio, in ricognizione col Cap. Mutti il suo apparecchio viene colpito da due schegge di *shrapnel* nel piano inferiore e nell'alerone destro.

Il 19 giugno, col Ten. Allegra in ricognizione fotografica a bassa quota, Rennella ritorna al campo con l'apparecchio colpito da due pallette di *shrapnel*.

Il 23 giugno 1917 viene inviato al Comando Aeronautica (Aviatori) di Torino per la visita medica di rito in vista della sua assegnazione alle squadriglie da caccia e, tre giorni dopo, è al campo della Malpensa per il passaggio all'apparecchio Nieuport.

Il 7 agosto consegue l'abilitazione su un Nieuport con propulsore Le Rhône 80 C.V.

Il 9 agosto è già al campo di San Giusto (Pisa) per specializzarsi nella scuola di tiro in volo.

Il sergente Rennella, per gli ottimi risultati conseguiti, viene trasferito alla Aviazione da caccia del Regio Esercito Italiano e, il 24 agosto, è in forza alla 78<sup>a</sup> Squadriglia Caccia Nieuport-Spad dislocata a Borgnano, comandata dal Magg. Bongiovanni del VI° Gruppo Aeroplani di Oleis e dipendente dal Comando di Aeronautica di Cormons, 2<sup>a</sup> Armata e Zona Carnia.

Poiché i suoi combattimenti sono molto numerosi ci limiteremo a citare i più significativi o quelli che hanno dato luogo ad abbattimenti di velivoli nemici, segnalando i molti che non vennero riconosciuti ufficialmente.

Molti attacchi, come capitava a tutti i nostri piloti, avevano esito nullo o la mitragliatrice si inceppava.

La sua prima vittoria, ufficialmente riconosciuta, Rennella la consegue il 24 settembre 1917, durante una crociera di scorta ai Savoia Pomilio su Aidussina: nei pressi di Zagorie, in un combattimento con tre caccia nemici, ne abbatte uno che precipita sotto i colpi precisi della mitragliatrice del suo Macchi Nieuport Ni.17.

*(La notizia, diffusa dall'Agenzia Stefani di Roma, è riportata anche da tutti i quotidiani italiani che descrivono il bombardamento di Cattaro eseguito da una squadriglia di Caproni e le vittorie dei cacciatori, che avevano abbattuto sei velivoli nemici dal 24 settembre al 3 ottobre.*

*Gli altri abbattimenti erano riportati dai seguenti piloti: il 26 settembre sull'altopiano dei Sette Comuni dal Serg. Imolesi, il 20 a Santa Lucia di Tolmino dai sergenti Aliperta e Ferranti, il 29 presso il lago di Pietra Rossa (Carso) dai tenenti Sabelli e Parvis.*

*Il Maggiore Piccio riportava tre vittorie: il 20 settembre ed il 2 e 3 ottobre, ed era alla sua quindicesima vittoria, il Ten. Sabelli alla quinta, il Serg. Imolesi alla terza)*

*(Cfr. "Corriere della Sera", Milano 8 ottobre 1917)*

Il 26 settembre, in crociera di scorta su Lhom ai Caproni, combatte con un caccia nemico e lo abbatte (non riconosciuto).

Il 24 ottobre la 78<sup>a</sup> Squadriglia Nieuport da caccia si trasferisce a Istrana alle dipendenze del X° Gruppo Aeroplani

(Comando Supremo).

Il suo secondo abbattimento riconosciuto avviene su Mosniga il 21 novembre, durante una scorta ai Caproni: una pattuglia di cinque caccia avversari incrocia la nostra formazione e due attaccano i bombardieri; Cosimo li attacca deciso sparando 130 colpi di mitragliatrice ed abbattendone uno.

Il 20 novembre la 78<sup>a</sup> Squadriglia Caccia Nieuport-Hanriot è sempre schierata sul campo di Istrana ma dipende dal VI° Gruppo Aeroplani (4<sup>a</sup> Armata).

Il 14 gennaio 1918 il sergente Rennella, in un combattimento ad alta quota sul monte Grappa, affronta un aereo nemico da ricognizione e lo abbatte in un duello breve ed accanito.

Di questo abbattimento riconosciuto abbiamo un estratto del suo diario di guerra, pubblicato da un giornale sudamericano, che vale la pena di riportare quasi integralmente per comprendere lo spirito che animava i cacciatori e la sua profonda umanità:

*"Nel cielo limpido dell'alba le stelle cominciano ad impallidire e tutti i piloti della squadriglia sono già pronti a partire al segnale d'allarme: non attendiamo a lungo... il telefono segnala che aerei nemici arrivano da N.E. Decolliamo e ci lanciamo nello spazio quasi simultaneamente. Guardo l'altimetro: 1.500... 2.000... 2.600 metri, man mano che il mio Macchi Nieuport guadagna quota, una strana inquietudine mi invade. Sarà il presentimento che stia per succedere qualcosa di grande, o è il desiderio che l'ignoto, l'inevitabile, si materializzi il più presto possibile? Quattromila metri... tra le nuvolette della contraerea distinguo tre puntini neri che avanzano: è il nemico! Tolgo la sicurezza dalla mitragliatrice e la provo: funziona bene oggi! Viro e mi lancio nella loro direzione, scegliendo un avversario su cui dirigo ad una velocità di duecento chilometri all'ora.*

*Punto direttamente sulla prua dell'apparecchio e giunto a pochi metri gli passo sotto. Il nemico ha aperto il fuoco: la battaglia è iniziata; viro e faccio quota portandomi sopra l'aereo nemico in cui distinguo chiaramente gli occupanti.*

*Il pilota ha capito la mia manovra e tenta di sfuggire, virando... Mi getto su di lui in picchiata e gli sparo due scariche di centinaia di colpi in tre secondi: sento per due volte, chiaramente, il rumore della tela lacerata.*

*Due aeroplani dei nostri vengono in mio aiuto, manovrando con astuzia e decisione... Mi distraigo un attimo e vedo un nostro apparecchio che scende sbandando: dal distintivo dipinto sul suo timone capisco che è quello del mio comandante; senza dubbio una scarica nemica gli ha bloccato il motore! A quella vista, con più impeto di prima, ritorno alla lotta, pieno di coraggio...*

*La battaglia diventa sempre più violenta, la bellezza del combattimento e l'odio per i nemici della mia Patria, infonde nel mio essere una ferocia aggressiva che mi invade mentre manovro per l'attacco.*

*Sfuggirà ancora una volta? No! Lo attaccherò, lo inseguirò fino a quando mi rimarrà una cartuccia nell'arma ed una goccia di benzina nel serbatoio.*

*I miei dubbi durano poco, braccato, inseguito e circondato dal fuoco delle nostre mitragliatrici l'apparecchio nemico vola a zigzag, in cerca di scampo.*



Istrana, novembre 1917.

Il sergente pilota Cosimo Rennella, Pioniere dell'aviazione italiana, fotografato sul Macchi Hanriot HD-1 N° 20960 della "78ª Squadriglia Caccia Nieuport-Hanriot". Alla fine della Prima Guerra Mondiale, egli vantava diciassette abbattimenti, di cui sette ufficialmente accertati, e figura al decimo posto nella graduatoria ufficiale dei quarantadue assi dell'aeronautica del Regio Esercito italiano.

*Infine, nel mirino del mio collimatore lo vedo a tiro, e d'istinto, anticipando la mia volontà, mi accorgo di aver sparato. Un'altra scarica: l'ho colpito in pieno! Per due volte oscilla bruscamente, quindi scende verticalmente in un vertiginoso volo verso il disastro.*

*Nessuna manovra rivela che il pilota faccia il minimo tentativo per evitare la catastrofe. L'ho ferito o forse sarà morto? Fugace, come un lampo, la pietà invade per alcuni istanti la mia anima... Sono qui, come anche lui era, sospeso nell'aria, a più di tremila metri! Son pieno di vita, di sogni e di speranze e, forse come lui pochi istanti fa, penso ai miei cari che attendono il mio ritorno...*

*Nel cielo volano ancora i miei compagni, vigili sentinelle, mentre io inizio la discesa, impaziente di toccar terra. Quando atterro, il rombo dei cannoni, dalle vicine Alpi, mi tranquillizza, e penso che anche lassù vi sono milioni di uomini che combattono e muoiono, tutti lottando per la stessa causa e difendendo lo stesso ideale".*

Il 15 gennaio, in una crociera di scorta ai Caproni egli abbatte, ad Arsìè, un caccia avversario e viene citato nel Bollettino del Comando Supremo (quarto abbattimento ufficialmente riconosciuto).

Alla fine del mese Cosimo è al decimo posto nella graduatoria degli abbattimenti ufficiali: dal primo al terzo posto figurano

gli assi magg. Francesco Baracca, ten. col. Pier Ruggero Piccio ed il principe cap. Fulco Ruffo di Calabria, rispettivamente con trenta, diciassette e sedici vittorie.

Il 17 marzo, in crociera di caccia sul Monte Grappa, attacca un caccia nemico abbattendolo oltre le nostre linee e facendolo precipitare in Val Seren (non riconosciuto).

Il 23 marzo, in crociera su Conegliano, attacca un draken facendolo abbassare.

Nella seconda settimana di aprile, per sette giorni continui, Rennella partecipa alle azioni con numerosi voli di mitragliamento a bassa quota, di crociera e di scorta ed in un solo giorno, il 17 aprile 1918, abbatte due apparecchi, uno su Conegliano, l'altro su Valdobbiadene guadagnandosi la qualifica di *asso* (sono il 5° e 6° abbattimento ufficialmente riconosciuti).

Il 10 maggio viene incaricato, con una crociera su Montebelluna e Pederiva, di lanciare manifestini.

Il 17 maggio attacca col suo Macchi Hanriot HD-1, un apparecchio nemico da caccia e lo vede precipitare nel Piave.

Questo abbattimento non gli viene riconosciuto ma nemmeno quello, dello stesso giorno, di un apparecchio da ricognizione nemico, azione compiuta insieme ad un altro HD della squadriglia.

La relazione ufficiale del volo, col timbro lineare violetto in gomma "78ª Squadriglia Aeroplani", costituisce un esempio del compito che attendeva i piloti al ritorno da ogni volo.

In essa si nota che Cosimo, che si firmava "Cosme", ha dovuto scriverla tutta di suo pugno senza l'ausilio di una macchina da scrivere (ved. foto pag. 46).

Il 20 maggio il Generale Pennella, comandante della ricostituita 2ª Armata, rinata dopo la sventura di Caporetto, distribuisce le insegne al valor militare a venticinque *arditi del cielo* sotto il suo comando.

Al sergente pilota Rennella, citando il discorso del Generale,:

*"Viene conferita la medaglia d'argento per la noncuranza dei pericoli, per altissimo sentimento del dovere, per la magnifica pertinacia, mirabile risolutezza, eccezionale slancio ed anche per la sua caratteristica nel contrattaccare sempre con supremazia audacia".*

(Cfr. "La Stampa", Torino 24 maggio 1918, 1ª pagina)

Il testo integrale del discorso è pubblicato a pag. 107 della rivista *Nel Cielo*, Milano Anno II - N. 7 del 10 giugno 1918, sulla cui copertina sono ritratti alcuni leaders del Premio Cacciatori ed assi della 2ª Armata: Guglielmo Fornagiari (4 aeroplani), Antonio Reali (13 aeroplani), Marziale Cerutti (10 aeroplani), Cosimo Rennella (6 aeroplani), Antonio Chiri (5 aeroplani) (ved. foto pag. 47).

Il 30 maggio, in crociera di caccia, avvista cinque velivoli nemici, ne attacca uno e lo abbatte nei pressi di Lovadina con una raffica di 47 colpi, ma anche questa vittoria, forse per la non identificazione dell'apparecchio, non gli viene riconosciuta.

Il mese di giugno inizia con voli di scorta ai S.A.M.L. della 115ª e 118ª squadriglia, su Valdobbiadene, e lanci di volantini.

Il 15 giugno la 78ª Squadriglia Caccia Hanriot-Nieuport si trasferisce al campo di San Luca, alle dipendenze del XV°

78<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani

Ora di partenza 9.58'.

Ora di atterraggio 10.27'.

Altura raggiunta 3400 metri.

Tipo d'apparechio H.D.

Mitragliatrice Wickers.

Colpi sparati 155.

Relazione

Partito per allarme alle ore 9.58' alla quota di 3400 metri, avvistai un gruppo di aerei nemici dei quali uno, grande a doppio posto probabilmente scortato dagli altri, si avanzava verso Maserada, posto su cui lo raggiunsi ed impegnai combattimento. Dopo alcune raffiche di mitragliatrice, vidi che discendeva a strette spirali e inseguendolo sempre a breve distanza, gli feci ancora altre scariche ogni volta che tentava di raggiungere le sue linee, e così lo accompagnai fino a cento metri dal suolo, vedendolo cedere con un'ala a terra in un piccolo campo nei pressi di Maserada. Feci ritorno al campo, ove atterrai alle ore 10.27'.

Zona di guerra, 17 maggio 1918.

Sergente Cosimo Rennella

17 maggio 1918.

Relazione ufficiale dell'abbattimento di un apparecchio da ricognizione nemico, autografa del Sergente Cosimo Rennella della "78<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani".  
L'abbattimento è uno di quelli che non furono riconosciuti ufficialmente.

Gruppo Aeroplani (8ª Armata) e lo stesso giorno Rennella attacca due aerei nemici sparando 150 colpi con esito nullo.

I giorni seguenti mitraglia a bassa quota le truppe nemiche sul Piave e sul Montello.

Il 20 giugno, in scorta ad un S.A.M.L. della 118ª Squadriglia di Istrana, in crociera per Nervesa-San Salvatore-Falzé di Piave, avvista una squadriglia di apparecchi nemici che si dirige sul velivolo scortato: li attacca e ne abbatte tre, il primo su Sorgente Frati, il secondo su Campagnole ed il terzo tra Fontana Boera e Villa Iacur: uno solo dei tre abbattimenti gli verrà riconosciuto.

Quando atterra il Cap. Riva, Comandante ed asso della squadriglia, lo abbraccia e si complimenta con lui: quella sera nella baracca che funge da mensa parecchi cacciatori festeggiano Cosimo.

(I piloti della 78ª Squadriglia Aeroplani che si erano guadagnati la qualifica di assi, con cinque o più vittorie omologate, erano: sergente Reali Antonio: 11 vittorie, 1 medaglia d'argento; capitano Riva Antonio, comandante della squadriglia: 7 vittorie, 1 medaglia d'argento, Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia; tenente Fucini Mario: 7 vittorie, 2 medaglie d'argento, 1 medaglia di bronzo; sergente Rennella Cosimo: 7 vittorie, 2 medaglie d'argento; tenente Masiero Guido: 5 vittorie, 3 medaglie d'argento, 1 medaglia di bronzo; tenente Mecozzi Amedeo: 5 vittorie, 1 medaglia d'argento, 1 medaglia di bronzo, 1 croce di guerra; sergente Chiri Antonio: 5 vittorie, 3 medaglie d'argento)

Il 23, con una raffica di 135 colpi attacca ed abbatte un apparecchio nemico tra Falzé di Piave e Barbisano, che non gli verrà riconosciuto.

Il 14 luglio, in crociera di scorta ai S.A.M.L. della 114ª Squadriglia su San Pietro di Barbozza spara 200 colpi e lancia 1.000 manifestini alle truppe nemiche.

In agosto attacca e fa abbassare due draken nemici: il primo l'11 su Conegliano, il secondo il 30 su Colle San Martino.

Il 31 agosto, in crociera su Valdobbiadene e Santa Lucia di Piave, unito ad altri due HD, attacca ed abbatte un aereo nemico nei pressi di Mandre con una raffica di 75 colpi.

L'abbattimento gli viene riconosciuto per la testimonianza degli altri due compagni di squadriglia.

Nei mesi di settembre ed ottobre continua l'attività con crociere di scorta ai Savoia Pomilio della 114ª Squadriglia da Ricognizione e lanci di manifestini sulle truppe nemiche.

Frattanto, dal 20 ottobre, la squadriglia dipende dal Comando XXIIIº Gruppo Aeroplani della 8ª Armata ma è sempre a San Luca.

Il 27 settembre attacca con 50 colpi un aereo da ricognizione nemico su Falzé con esito negativo.

Il 27 ottobre, in crociera di caccia su allarme, attacca ed abbatte un velivolo da ricognizione nemico su San Polo e ne attacca un altro su Susegana: abbattimento non riconosciuto.

In novembre, sino alla firma dell'armistizio, Cosimo continua la sua instancabile attività in azioni di mitragliamento e lancio di spezzoni sulle truppe nemiche nelle zone di Vittoria, Pederobba e Grave di Papadopoli.

In novembre, sino alla firma dell'armistizio, Cosimo continua la sua instancabile attività in azioni di mitragliamento e lancio di spezzoni sulle truppe nemiche nelle zone di Vittoria, Pederobba e Grave di Papadopoli.

Alla fine della guerra e dopo ventitrè mesi di servizio, il Serg.

maggiore Cosimo Rennella può vantare quattordici abbattimenti, di cui sette ufficialmente accertati, e si conferma al decimo posto nella aduatoria ufficiale dei quarantadue assi dell'Aeronautica del Regio Esercito Italiano.

L'elenco degli assi italiani venne finalmente pubblicato il 1º Febbraio 1919.

È firmato dal Comandante Generale di Aeronautica Bongiovanni e si intitola "Graduatoria ufficiale delle vittorie aeree omologate ai piloti italiani dell'Aeronautica Terrestre dal 24 maggio 1915 al 4 novembre 1918". In esso si precisano i severi e rigorosi criteri di omologazione delle vittorie.

È evidente che, prima della pubblicazione dell'elenco ufficiale, a Rennella venne riconosciuto il settimo apparecchio abbattuto da prove raccolte in seguito (ved. pag. 49).

Fino al 6 marzo 1919 l'asso Rennella rimarrà ufficialmente in forza alla sua 78ª Squadriglia Aeroplani da caccia.



GLI "ASSI" DELLA 11ª ARMATA

La fotografia ritrae un valoroso manipolo di cacciatori del cielo. È stata eseguita durante la cerimonia della consegna delle medaglie al valore fatta, dopo un ispirato discorso, dal generale Pennella, comandante della 11ª Armata. Fra questi valorosi figurano alcuni dei nostri "Premii Cacciatori". Sono da sinistra: FORNAGIARI GUGLIELMO (6 aeroplani) REALI ANTONIO (13 aeroplani) CERUTTI MARZIALE (10 aeroplani) RENNELLA COSIMO (6 aeroplani) AIME, in mezzo in piedi: CHIRI ANTONIO (5 aeroplani).

Copertina della rivista "Nel Cielo" che ritrae gli "assi" della 11ª Armata dopo la cerimonia della consegna delle medaglie al valore il 20 maggio 1918.

Da sinistra: Fornagiari Guglielmo, Reali Antonio, Cerutti Marziale, Chiri Antonio, Rennella Cosimo, Ajmone-Cat Mario.

## Parte seconda - La guerra nell'aria in Europa

**N**ella Guerra Italo-Turca (1911-1912) gli aviatori italiani avevano combattuto la prima guerra aerea nel mondo.

Quella piccola guerra aveva collaudato una nuova grande arma ed impostato la formulazione concettuale dei suoi più importanti tipi di impiego.

Per la prima volta nella storia si sperimentarono in pratica la esplorazione e la ricognizione tattica, a vista e fotografica, le missioni cartografiche, l'osservazione del tiro della artiglieria, l'assistenza alla fanteria in movimento, il lancio di manifestini in territorio nemico, il bombardamento diurno e notturno.

Fu prevista perfino la caccia, se non attuata per la mancanza di un'aviazione contrapposta.

Nata come specialità del Genio, ma alimentata dal valore e dalla capacità di ufficiali provenienti da tutti i corpi dell'Esercito e della Marina di guerra, l'aeronautica militare era destinata ben presto, dopo le più ardue prove della Prima Guerra Mondiale, ad affiancarsi, come terza forza armata indipendente, al fianco delle altre due tradizionali di superficie.

Come ebbe a dire il Douhet in una conferenza tenuta nel maggio del 1913 nell'aula magna del Politecnico di Torino:

“Una nuova arma è sorta: l'arma dell'aria; un nuovo campo di battaglia si è schiuso: il cielo; un nuovo fatto si è compiuto nella storia della guerra: il principio della guerra nell'aria”. Durante la Prima Guerra Mondiale l'aviazione faceva enormi progressi tecnici e l'Arma Aerea si convertiva in una efficiente arma strategica, logistica e tattica.

Gli aviatori, specialmente quelli delle squadriglie da caccia, erano considerati dei *cavalieri dell'aria* e, tra loro, nacquero gli *assi*, cioè quelli che avevano abbattuto cinque o più avversari in combattimento, e che avevano il privilegio di far dipingere, se lo desideravano, la loro insegna personale sull'apparecchio.

In quattro anni di lotte su tutti i fronti i piloti erano divenuti quasi una casta a parte, se le condizioni meteorologiche non erano proibitive volavano tutti i giorni ed i migliori combattevano seguendo delle regole di cavalleria: *se l'avversario finiva le munizioni, lo si salutava cessando il duello*.

Quando un aereo era abbattuto in territorio nemico, un aviatore della parte avversa volava sul campo d'aviazione del pilota avversario o sulle linee nemiche, gettando un tubo di metallo con un messaggio indicante aereo, nome e grado dell'aviatore, luogo dell'abbattimento, documenti e persino fotografie del funerale e della tomba.

Nell'ultimo anno di guerra però, con la scomparsa degli *assi* dei primi tempi, i nuovi apparecchi e le mitragliatrici sincronizzate con i giri dell'elica, anche i piloti si trasformarono: alcuni anni dopo i veterani consideravano quasi una beffa essere chiamati *cavalieri dell'aria*, anche se ricordavano con entusiasmo i dettagli di ogni duello.

“Sapevo che dovevo uccidere od essere ucciso”, disse uno di loro, parlando per molti. “Non mi piaceva uccidere. Ciò che veramente amavo era la competizione”.

Terminata la guerra, quasi tutti i piloti sopravvissuti vennero gradualmente smobilitati dalle nazioni belligeranti e molti di loro avevano una gran voglia di tornare a volare, sia per passione, sia per guadagnarsi da vivere volando.

Ma non tutti gli aviatori italiani erano stati dimessi: nel 1919, molti di essi erano in forza nei vari campi di aviazione ed alcuni protagonisti di future imprese aviatorie in sud America erano al campo di aviazione di Montecelio, vicino a Roma.

### Un vuelito...

Su richiesta dell'asso sergente **Cosimo Rennella Barbatto**, aveva visitato il campo di Montecelio don Miguel Valverde di Guayaquil, console generale dell'Ecuador a Roma e noto scrittore.

Ed ecco come egli descrive il volo con Rennella:

“Il sergente Rennella, uno degli *assi* più brillanti della aviazione militare italiana, un giorno venne a trovarmi annunciandomi che aveva ottenuto dai suoi superiori un permesso speciale per farmi visitare il campo di aviazione di Montecelio, e quindi sorridendo aggiunse: -E faremo un voletto!-

*(Miguel Valverde è l'autore di "Anédoctas de mi vida", da cui è tratto il racconto intitolato "Un vuelito", pubblicato in prima pagina da "El Guante", nell'edizione di lunedì 5 aprile 1920, prima della morte dello scrittore.*

*Juan Peña Herrera, riferendosi al racconto del voletto di Valverde nel suo libro "Historia de la Aviación Ecuatoriana", commenta:*

*"Non posso fare a meno di notare il fatto che il signor Miguel Valverde, di Guayaquil, non si sia ricordato di chiamarlo suo compatriota, suo concittadino.*

*Per quale ragione? Non era orgoglioso del fatto che quel brillante asso fosse precisamente un ecuadoriano e, persino, un guayaquileño? Che ragione aveva per chiamarlo brillante asso della aviazione militare italiana?..."*

*Probabilmente Valverde sapeva che Cosimo Rennella era nato in Italia; del resto nel Comune di Guayaquil non vi è traccia di atto di nascita e non è stato possibile appurare se e quando egli prese la nazionalità ecuadoriana o se conservò la doppia nazionalità per molti anni.*

*Del resto ci si può porre un'altra domanda: perché non tornò in Ecuador, incoraggiando Liut, preferendo recarsi in Venezuela, tornando solo nel 1924, su invito ufficiale del Presidente della Repubblica Dr. Gonzalo Córdova?*

*Probabilmente la vicenda col "Club Guayas de Tiro y Aviación" e le ingiustizie subite furono la molla che fece scattare nel suo spirito avventuroso il desiderio di girare il mondo per soddisfare pienamente il suo unico desiderio, la sua unica passione: volare)*

Volare! Realizzare io, a 66 anni di età, la temeraria impresa dello sfortunato figlio di Dedalo! Naturalmente, mi affrettai ad accettare il gentile invito, e ci accordammo che sarei stato avvisato con un certo anticipo e che mia moglie non doveva sapere nulla del mio progettato viaggio celeste.

A dire il vero, la pericolosissima novità mi preoccupava. Passarono i giorni; Rennella venne chiamato a Firenze per ordini superiori, ed io, con un gran sospiro di soddisfazione mi convinsi che la gita in aeroplano era stata dimenticata.

Il ritorno a Roma di Rennella ed il suo persistente silenzio sul nostro accordo mi confermavano nella mia tranquillizzante idea, e quasi mi ero dimenticato di tutto, quando mi avvisarono che ero atteso a Montecelio per la mattina del nove luglio.

Furono quaranta ore di penosa attesa e di notte, nell'agitato dormiveglia, mi immaginavo di cadere in spaventosi abissi...

E la mente evocava con insistenza spaventose catastrofi: Croce, Védrines, Baracca, Matienzo, Sarmiento... e tutti gli altri della lista interminabile dei caduti; brandelli di carne, ossa rotte, indumenti bruciacchiati, fili metallici spezzati, ferri contorti, il tutto confuso in un terribile ammasso.

## Capitolo secondo - La guerra è finita: tutti a terra

### COMANDO SUPREMO DEL R. ESERCITO ITALIANO COMANDO GENERALE D'AERONAUTICA

#### GRADUATORIA UFFICIALE DELLE VITTORIE AEREE OMOLOGATE AI PILOTI ITALIANI DELL'AERONAUTICA TERRESTRE dal 24 Maggio 1915 al 4 Novembre 1918

L'Elenco comprende solamente le vittorie per le quali si raggiunsero tutte le prescritte prove di accertamento e che ebbero l'omologazione ufficiale, applicata sempre con concetti rigorosi. Sono quindi escluse dalla presente graduatoria quelle vittorie, anche attendibili, per le quali non fu possibile ottenere la completa prova documentata.

N° d'ordine	Grado	CASATO E NOME	Vittorie accertate	NOTE
1	Maggiore	BARACCA FRANCESCO	34	Caduto 18-6-18
2	Tenente	Scaroni Silvio	26	
3	Ten. Colonnello	Piccio Pier Ruggero	24	
4	Tenente	Baracchini Flavio	21	
5	Capitano	Ruffo di Calabria Fulco	20	
6	Tenente	Ranza Ferruccio	17	
»	Sergente	Cerutti Marziale	17	
7	Tenente	OLIVARI LUIGI	12	Caduto 13-10-17
8	»	Ancillotto Giovanni	11	
»	Sergente	Reali Antonio	11	
9	Tenente	Novelli Gastone	8	
»	»	Avet Flaminio	8	
»	»	Lombardi Carlo	8	
»	Sotto Tenente	Leonardi Alvaro	8	
»	»	Cabruna Ernesto	8	
»	Sergente	NICELLI GIOVANNI	8	Caduto 5-5-18
10	Capitano	Riva Antonio	7	
»	Tenente	Fucini Mario	7	
»	»	Eleuteri Leopoldo	7	
»	Serg. Maggiore	Fornagiari Guglielmo	7	
»	Sergente	Rennella Cosimo	7	
11	Capitano	Costantini Bortolo	6	
»	Tenente	OLIVI LUIGI	6	Caduto 17-7-17
»	»	Parvis Giuliano	6	
»	Sergente	IMOLESI ATTILIO	6	Caduto 3-3-18
»	»	Stoppani Mario	6	
»	»	Nardini Guido	6	
»	»	Bocchese Aldo	6	
»	»	Ticconi Romolo	6	
»	»	Magistrini Cesare	6	
»	»	Rizzotto Cosimo	6	
12	Capitano	Lega Giulio	5	
»	Tenente	SABELLI GIOVANNI	5	Caduto 25-10-17
»	»	Buzio Alessandro	5	
»	»	Masiero Guido	5	
»	»	Bedendo Sebastiano	5	
»	»	Mecozzi Amedeo	5	
»	»	Michetti Giorgio	5	
»	Sotto Tenente	ALLASIA MICHELE	5	Caduto 20-7-18
»	»	Amantea Antonio	5	
»	»	Resch Alessandro	5	

Seguono altri 200 militari aviatori che hanno abbattuto da 4 ad 1 apparecchio.

Il numero totale degli apparecchi nemici abbattuti e draken distrutti da PILOTI ITALIANI - dell'aviazione terrestre - sul cielo del nostro teatro di guerra, dal 24 maggio 1915 al 4 novembre 1918, è stato di 643.

Le nostre perdite, nello stesso periodo di tempo, per opera del nemico, hanno sommato a 128 apparecchi.

Zona di Guerra, 1° Febbraio 1919

*Il Comandante Generale di Aeronautica*  
BONGIOVANNI

La data stessa era di sinistro augurio: trentasei anni prima a Guayaquil ero prodigiosamente sfuggito dalle braccia della morte, ed essa si apprestava a darmi il suo inevitabile appuntamento.

E lo spettro della paura, la paura matta, la vile paura, mostrava le sue brutte facce per impaurire un povero vecchio!

Ma chi mi obbligava ad accettare quel suicidio? Potevo dire che ero malato o che avevo un impegno urgente... No gli dirò la verità; scriverò a Rennella che non posso espormi, per capriccio, al rischio di lasciare mia moglie vedova e mio figlio orfano... Certamente lui riderà, ma che importa, che rida pure!

E presi la penna, e scrissi nervosamente alcune righe ma, dopo aver riletto la lettera, mi vergognai e gettai il risultato della mia codardia nel cestino.

Avevo deciso di affrontare il mio destino con coraggio!

Nel mentre il suono del campanello mi annunciava l'entrata della cameriera con la posta, e tra le lettere vi era quella di Rennella che mi avvisava di aver subito un incidente giocando a *foot-ball*, una lussazione al ginocchio destro che lo obbligava a letto per qualche giorno.

*(Per gli appassionati di storia del calcio possiamo precisare che l'infortunio del pilota avvenne durante la partita del "Pro Roma Riserve" contro il "Tivoli", conclusasi con la vittoria della prima squadra per uno a zero.*

*L'incontro amichevole si svolse a Tivoli, arbitro il Sig. Cionci, ed il punto della vittoria venne segnato da Posi.*

*Le squadre erano così composte:*

*"Pro Roma": Masola, Mastroianni, Solimei; Perroni, Boccardi e Frascchetti; De Bernardinis, Posi, Monti, Caniggia e Catalani.*

*"Tivoli": Fabbri, Tisei, Martella II, Martella I, Garofalo I, Bonomi; Galli, Catalani, Rennella e Marini)*

Era la salvezza! Nonostante il mio affetto sincero per il simpatico aviatore, mai mi ero rallegrato come in quella occasione del male del prossimo. Ma la faccenda era solo rimandata.

Pochi giorni dopo era già ristabilito, e tornava alla carica con il suo invito. Questa volta, fatto curioso, non ero affatto agitato. Mi accompagnarono a Montecelio mio figlio Galo e Víctor Manuel Mideros, cancelliere del consolato. Era il 29 luglio 1919. Arrivati al campo, facemmo colazione in un capannone, e le ore trascorrevano rapide in allegra compagnia di alcuni valorosi aviatori, tra i quali il serg. Vulcano ed il serg. Liut, che aveva battuto il record mondiale di velocità.

L'apparecchio scelto (un Caudron a doppio comando, numero 21703, con motore Gnôme-Rhône di 110 cavalli) venne condotto sul campo, ispezionato e revisionato minuziosamente.

Sembra impossibile che, dopo tante angustie e timori, salissi sull'aereo senza alcuna emozione, anzi con sicurezza.

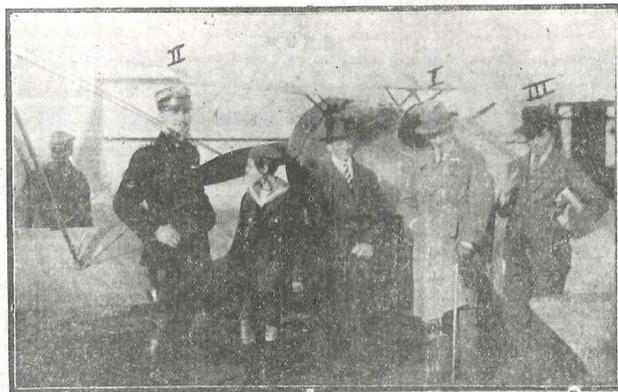
Presi posto sul sedile anteriore e Rennella si sedette dietro di me; l'elica venne lanciata e il motore si mise in moto e, dopo un breve corsa sulla pista, dolcemente il mostro alato si alzò nell'aria con un rumore continuo ed assordante. Erano le 6 e 34 minuti del pomeriggio. Salimmo con un angolo di 40 gradi sino a 800 metri, ed evoluendo orizzontalmente, inclinandoci a destra e a sinistra, passando sull'esteso campo e sugli hangars.

Distinguevo, arrivati sopra la nostra aviorimessa, il gruppetto di persone che avevamo lasciato a terra; vedevo scorrere veloci sotto di me le case, le strade, i campi e le colline, nonostante il disturbo dell'aria che penetrava attraverso i grandi occhiali da pilota e che teneva in costante movimento i miei occhiali da

# El Guante

Año X - N° 3244

Guayaquil, (Ecuador), Lunes 23 de Agosto de 1920



EN UN CAMPO DE AVIACION ITALIANO

Montecelio (Roma), 29 luglio 1919.

Da sinistra il cap. Tullio Petri, Galo Valverde, Miguel Valverde, Console Generale dell'Ecuador a Roma, Víctor Manuel Mideros, cancelliere del consolato, ed il ten. osservatore Adolfo Bossio. Don Miguel, suo figlio Galo ed il cancelliere voleranno, poco dopo, con Cosimo Rennella su un Caudron a doppio comando.

vista. - Saliamo! - mi gridò Rennella.

L'apparecchio si mise in verticale, e mi parve di percepire un grande aumento di velocità e, poco dopo, Rennella gridò: - 2.800 metri! - Sentii una violenta scossa, e mi parve che la vibrazione dell'apparecchio aumentasse.

- Scendiamo! - gridò il pilota, spegnendo il motore.

L'aereo scendeva rapidamente. Rennella gridò nuovamente: - Volo plané!... Mi guardi! - Mi girai e vidi che il pilota aveva lasciato la barra di comando e teneva le mani alzate, ridendo e gesticolando come un bimbo, mentre l'aereo continuava da solo la sua discesa.

Avrei applaudito volentieri, però mi limitai a fare un cenno di approvazione con il capo, mentre le mie mani afferravano i bordi dell'abitacolo. Pochi secondi dopo il motore veniva riacceso e salimmo di nuovo. Sorvolavamo una catena di montagne basse e più avanti delle torri, dei tetti rossi e le strade di una città. - Tivoli! - annunciò Rennella e poi gridò: - Le cascate! - Vedevo come una massa di acqua verdognola, ma mi era difficile distinguere bene per l'altezza e la mia miopia. Poco dopo, la voce del pilota mi annuncia: - Montecelio! - Eravamo sopra il paese e quindi ci siamo diretti al campo, su cui siamo discesi a motore spento, lentamente, atterrando esattamente nel punto in cui eravamo partiti. Il mio viaggio aereo era durato 21 minuti. Scesi a terra ed il mio posto venne occupato successivamente dal mio segretario e da mio figlio, uno felice e sereno e l'altro molto emozionato, con voli rispettivi di dieci e quindi ci minuti.

La giornata aviatoria si concluse con un impressionante volo del sergente Vulcano, che eseguì il giro della morte o *looping the loop* ed altre ardite capriole, giocando col pericolo come un bimbo col suo giocattolo".

(Luigi Vulcano, da Longobucco (Cosenza), sergente pilota della 71ª Squadriglia Aeroplani, si segnalò in numerosi voli di guerra abbattendo due apparecchi nemici. Decorato di medaglia d'argento e di medaglia di bronzo)

Dopo il volo, il diplomatico si intrattenne col Ten. osservatore **Adolfo Bossio** e con i sergenti piloti **Elia Liut** e **Ferruccio Guicciardi**, che avevano volato insieme nel 1918 quando erano assegnati alla 77ª Squadriglia Aeroplani, quella con l'insegna del cuore rosso. Sia il console, sia il collega sergente **Cosimo Rennella**, avevano descritto loro un Paese di sogno, lontano ed agiato, che si chiamava Ecuador...

La guerra era finita nel novembre 1918 e ben presto all'euforia nel mondo aeronautico erano subentrate la delusione e l'incertezza. La maggior parte degli apparecchi fu smantellata, le cellule distrutte o bruciate, i motori, le armi e gli strumenti venduti come rottami.

Pochi ebbero la percezione esatta dell'errore che si stava compiendo smantellando la potenza aerea nazionale.

Molti piloti, e specialmente quelli che si erano più distinti nella guerra aerea come cacciatori o nelle altre specialità, ricevevano in dono dal governo italiano, come ricordo ed a titolo di indennità, i loro apparecchi da battaglia. Altri li acquistavano a prezzo di rottame. La smobilitazione era imminente e Bossio, Guicciardi e Liut pensarono di organizzare uno *spettacolo aereo* e, come avevano fatto molti altri piloti, di andarsene per il mondo a guadagnarsi da vivere.

Tenendo presenti i consigli di Valverde, si stabilì di inviare in Ecuador il Ten. Bossio come impresario o rappresentante.

Il console, pur senza promettere alcun aiuto concreto del governo ecuadoriano, dava al tenente italiano delle credenziali per poter presentare il progetto di fondare in Ecuador una Compagnia per il trasporto di posta aerea, come era già avvenuto in molte altre nazioni. Frattanto anche Cosimo Rennella decideva di recarsi in Venezuela, avendo firmato un contratto per degli spettacoli di acrobazia aerea con un impresario di Caracas.

Seguiremo prima le sue imprese aviatorie venezuelane per poi narrare quelle degli altri piloti italiani in Ecuador.

## Parte terza - Cosimo Rennella ed altri aviatori italiani in Venezuela

### Primi voli a Caracas di San Cosimo... Rennella

Nei primi giorni del mese di febbraio 1920, Cosimo Rennella arriva in Venezuela con in tasca un contratto firmato in Italia con l'impresario Eloy Pérez, con cui si impegna ad eseguire degli spettacoli aerei a Caracas.

Cosimo non perde tempo e fa sbarcare dal piroscampo i cassoni con gli apparecchi e sorveglia personalmente le operazioni di trasporto dal porto di La Guaira, sui vagoni della ferrovia inglese, sino a *El Paraíso*, il grande Ippodromo della capitale, che allora contava centomila abitanti.

I giorni seguenti inizia il montaggio degli apparecchi: un Macchi Hanriot HD-1, che gli era stato assegnato dal governo italiano a titolo gratuito per i suoi meriti di *asso* dell'Aviazione Militare dell'Esercito ed un Caudron G.3, che aveva acquistato a prezzo di rottame per 500 lire.

Il 27 febbraio 1920, compie i primi voli di prova col Macchi e sorvola più volte Caracas.

Il cronista del giornale *El Universal* riporta la notizia col titolo: "Aviazione a Caracas - Alle 11 del mattino faceva evoluzioni sulla città Cosimo Rennella, e nei due voli che effettuò diede prove inoppugnabili del suo perfetto dominio sull'apparecchio che pilotava.

Le persone che presenziavano alle prove rimasero molto soddisfatte e si felicitarono con l'intrepido aviatore, legittima gloria dell'Esercito Italiano".

Un abitante della capitale inviava al quotidiano il frutto del suo estro poetico in cui auspicava che San...Cosimo potesse compiere il miracolo di far scendere dai cieli i generi alimentari di prima necessità e di portare lassù i molti personaggi con la testa piena di fumo della città...

### Oración a San Cosme... Rennella

*Amigo Cosme Rennella  
que eres de aviación el as,  
la sota, el rey o caballo,  
de la baraja avional,  
que hoy honras con tu visita  
nuestra alegre capital;  
varios favores te pido  
con toda formalidad.*

*Primeramente; si subes,  
ya subiste y subirás,  
haz que bajen de los cielos  
los bollos en donde están  
hace tiempo, tan ocultos  
sin poderlos alcanzar.*

*"Préstame tu maquinita"*

*a ver si bajan al par,  
las carautas, los frijoles  
que son de necesidad.*

*Tráeme, Cosme de los cielos  
muchas cosas que aquí están  
haciendo falta; y también  
lleva lo que está demás.*

*Por qué, ya que por los aires,  
te empeñas en navegar,  
no te llevas muchos globos  
que en figura personal,  
llenas de humo las cabezas  
se encuentran en la ciudad,  
procurando, por supuesto,  
no se les escape el gas ?*

### Raid Caracas-Maracay: 28 febbraio 1920

*El Universal*, quotidiano del mattino della capitale venezuelana, nell'edizione di domenica 29 febbraio 1920 informava a lettere cubitali: "Magnifico volo da Caracas a Maracay - L'aviatore italiano **Cosimo Rennella**, effettuava nella mattinata di ieri **il primo volo di lungo percorso realizzato in Venezuela**".

Di buon mattino nell'Ippodromo Nazionale erano convenuti il dott. Elías Rodríguez, segretario del Presidente Interinale della Repubblica, il dott. González Rincones, Ministro della Pubblica Istruzione, il dott. Ramón E. Vargas, segretario del Ministero dell'Interno, il Gen. Lorenzo R. Carvallo, Prefetto del Dipartimento di Libertador, il col. Pedro J. García, Capo della Polizia, il dott. Isaac Capriles, Amministratore Generale delle Poste, il Gen. Tobías Uribe, Direttore Generale dei Telegrafi, ed un gruppo di distinte signore e signori dell'alta società di Caracas.

Alle 7.30 il pilota decollava e, dopo aver fatto quota, compiva varie evoluzioni sulla città, quindi, alle 7.47, prendeva la direzione delle valli di Aragua.

Il volo si svolgeva senza problemi, anche se Rennella era costretto a diminuire la velocità sopra *La Victoria* a causa del vento contrario che soffiava nella zona.

Alle 8.09 il Macchi Hanriot HD-1 sorvolava Maracay, capitale dello stato di Aragua, dove l'aviatore eseguiva per sei minuti varie cabrate e picchiate sulla città, lanciando volantini di saluto alla popolazione ed al Capo dello Stato, ed atterrando alle 8.15 precise sul terreno dell'Ippodromo.

*(La città di Maracay, che è ubicata a circa 120 km. ad ovest di Caracas, era a quel tempo epicentro politico e capitale effettiva del Venezuela poiché era la residenza del dittatore, Generale Juan Vicente Gómez)*

Il testo del volantino, di formato orizzontale, cm. 19 di base per cm. 14 di altezza, è il seguente:



*Maracay (Venezuela), 28 febbraio 1920.  
Cosimo Rennella, nel suo raid Caracas-Maracay, lanciava sulla capitale dello stato di Aragua volantini di saluto alla popolazione ed al Capo dello Stato.*

*El Nuevo Diario* di Caracas del mattino seguente pubblicava: "A Maracay Rennella è atterrato dopo venti minuti di volo

## Capitolo primo - Trasporti postali e voli acrobatici

effettivo. Venti minuti dopo! Esattamente il tempo necessario per andare con la tramvia di Caracas da *La Pastora* a *Plaza Bolívar*.

Da Caracas a Maracay per percorrere quelle trenta leghe in automobile ci vogliono, a tutta velocità, almeno cinque ore. Viaggiando in aeroplano, chiunque potrebbe pranzare a Valencia, dopo aver prima bevuto l'aperitivo a Caracas, e quindi gustare il digestivo a Puerto Cabello.

Ieri il viaggio di Rennella era l'argomento generale delle conversazioni e la maggioranza affermava di avere il coraggio di volare come passeggero... Ma vedremo quando si stabilirà un servizio aereo chi oserà veramente alzarsi dal suolo sulle ali del moderno mezzo".

### Trasporto di corrispondenza ufficiale e di giornali

Prima di iniziare il volo, dall'Ippodromo Nazionale, Rennella riceveva dalle mani del dott. Elías Rodríguez un messaggio diretto al Generale Juan Vicente Gómez, Presidente della Repubblica e Comandante in Capo dell'Esercito, ed un'altro per il dott. V. Márquez Bustillos, Presidente Interinale.

Anche il dott. Ramón E. Vargas inviava un messaggio al Gen. Juan C. Gómez, Governatore del Distretto.

Inoltre venne trasportata altra corrispondenza ufficiale di vari ministri ed un fascio di giornali dell'edizione fresca di stampa del quotidiano *El Universal*.

*(La testata di Caracas riferisce: "È la seconda volta che il nostro giornale viaggia per via aerea, infatti l'aviatore Boland, immaturamente scomparso, nel suo volo da Caracas a La Guaira, trasportò anche lui alcuni esemplari del nostro quotidiano".*

*Il primo volo in Venezuela venne effettuato a Caracas il 29 settembre 1912 dal costruttore e pilota statunitense Frank Boland, che era giunto il 12 settembre a bordo del piroscalo "Maracaibo" con un velivolo di sua progettazione propulso da un motore di 60 C.V.*

*Lo accompagnavano il pilota Charles Hoelflich, tre meccanici e l'impresario Fred Sniffer. Boland morì in un incidente aviatorio sull'isola di Trinidad il 25 gennaio 1913)*

### Voli Maracay-San Juan de los Morros e dintorni

Domenica 29 febbraio, **Cosimo Rennella** decolla da Maracay di buon mattino e sorvola il paese di *La Villa*, imbandierato ed acclamante con entusiasmo il passaggio del generale Gómez, Presidente della Repubblica e *Caudillo de la Paz*, diretto a San Juan de los Morros. Sorvolato il corteo presidenziale in segno di saluto, l'aviatore prosegue per San Juan, evoluendo sulla città, per poi dirigersi nuovamente a Maracay dove atterra.

Il giorno seguente, lunedì 1° marzo, il Generale Gómez inaugura il *Grand Hotel de los Baños* di San Juan, un luogo di cure termali circondato da splendidi dintorni.

Frattanto Rennella, decollava da Maracay e, giunto sulla verticale dell'hotel, iniziava "Una serie incredibile di acrobazie e, tra le altre piroette, emozionava vivamente i presenti con la terribile e pericolosa discesa chiamata *espiral de la muerte*.

Quindi atterrava col suo Macchi Hanriot HD-1 di fronte all'hotel, accolto con entusiasmo e felicitato dagli illustri ospiti che, in mattinata, avevano assistito a cruenti combattimenti di galli

certamente meno emozionanti delle acrobazie aeree".

L'improvvisata pista di atterraggio era situata nella *hacienda de Las Adjuntas y la Casa Amarilla*, residenza ufficiale del Generale Gómez, che si congratulava col pilota imitato dai suoi familiari e dal suo seguito ufficiale.

Rennella veniva alloggiato in una casa situata a lato della residenza ufficiale come ospite di riguardo.

Nel pomeriggio l'instancabile aviatore decolla e vola sulla cittadina, salutato dall'indescrivibile entusiasmo dei suoi abitanti, mentre all'albergo si sta svolgendo il ballo pomeridiano di gala, che viene interrotto dal ritorno dell'aereo di Rennella, che esegue il volo rovescio ed altre acrobazie mozzafiato prima di atterrare nuovamente.

Il corrispondente locale del giornale *El Universal* di Caracas telegrafava: "La circostanza che attualmente trovasi a San Juan un notevole aviatore italiano, aggiunge un'altra attrazione alle belle feste che si stanno celebrando, nelle quali brilla in tutto il suo splendore la inesauribile generosità del Generale Gómez e le cortesi attenzioni della sua famiglia e del suo seguito".

*("El Universal" - Caracas, 3 marzo 1920)*

Mercoledì 3 marzo mattina, Rennella vola a bassa quota sopra *Los Morros*, passando tra quelle due moli granitiche: "Destando l'ammirazione degli spettatori e di quelle vergini montagne visitate solo dagli uccelli rapaci".

Giovedì 4 marzo, le feste per l'inaugurazione dell'hotel continuano con l'escursione degli invitati alle stupende grotte di *Los Morros*.

"Alle cinque del pomeriggio, volò di nuovo sopra questa magnifica valle l'aviatore italiano Cosimo Rennella, che con la stessa precedente precisione e la stessa sicurezza e magistrale dominio del suo apparecchio, si elevò sino a più di quattromila metri, eseguendo per due volte il *looping the loop* ed il giro della morte, scendendo poi in volo rovescio a spirale, a motore spento, tra gli applausi entusiasti ed emozionati di tutti gli spettatori.

Quello spettacolo è stato uno dei più belli ed è giusto tributare il nostro plauso al Sig. Eloy Pérez, che col suo ingegno modernista, ha firmato un contratto coll'aviatore Rennella in Italia".

*("El Universal" - Caracas, 5 marzo 1920)*

Venerdì 5 marzo pomeriggio, Rennella decolla da San Juan e compie il volo di maggior distanza sulla zona e nel quale, come egli riferì in una intervista, ammira: "Uno degli spettacoli più meravigliosi possa concepire la mente umana: il sole tramontava con la pompa solenne dei tropici, e contemporaneamente la luna appariva sopra le montagne, tra vivi bagliori dorati.

In lontananza, le pianure ed al nord la Laguna di Valencia brillava come un grande specchio d'argento. Uno spettacolo indimenticabile, ancora vietato ai comuni mortali".

Prima che calasse l'oscurità, il pilota ritornava ed atterrava di fronte all'hotel, accolto da vivi applausi, ed il Presidente della Repubblica si complimentava vivamente con lui facendogli un magnifico regalo.

Un giornale in lingua italiana della colonia italiana di Caracas scriveva: "*Gli echi dei voli* - Il nostro caro amico F. Paradisi ci



San Juan de los Morros (Venezuela), 6 marzo 1920.  
Messaggio del corrispondente del quotidiano "El Universal" di Caracas trasportato per via aerea da Cosimo Rennella nel suo raid San Juan de los Morros-Caracas.

scrive da Villa de Cura una lettera piena di patriottico entusiasmo per gli splendidi voli realizzati dall'intrepido Rennella in San Juan de los Morros, presenti il Presidente della Repubblica ed un distintissimo pubblico. Ha felicissime frasi di legittimo orgoglio quando ci descrive l'effetto che gli produsse il vedere alto, ben alto, nel bel cielo di questa terra ospitale, il nostro bellissimo tricolore come un pegno di pace, come una missiva d'amore fra le due Nazioni divise da un oceano però unite nello stesso ideale...".

### Raid San Juan de los Morros-Caracas: 6 marzo 1920

Sabato mattina, a testimonianza della ammirazione che aveva destato negli ospiti dell'hotel, **Cosimo Rennella** viene cortesemente obbligato a fare la prima colazione in compagnia dei loro giovani figli e figlie. Del resto essi seguivano l'esempio delle signore che avevano colmato di attenzioni e gentilezze il valoroso e bel pilota. Quando Rennella decolla, le ovazioni delle belle dame e lo sventolio dei loro fazzoletti, lo costringono ad atterrare per ben cinque volte! Finalmente, alle 9.23, egli decolla, sorvola il pubblico e, alle 9.35, prende la rotta della capitale. Alle 10 precise è nel cielo di Caracas ed atterra cinque minuti dopo all'Ippodromo di *El Paraíso*. Come nel volo di andata, l'apparecchio dovette lottare contro forti correnti contrarie all'altezza del villaggio di Turmero e Rennella fu costretto a scendere alla quota di 4.000 metri.

### Il trasporto della posta aerea

Il giorno seguente, nell'edizione domenicale del giornale *El Universal*, si apprende: "Nel suo viaggio ha trasportato 118

pezzi postali da San Juan e, come unico passeggero, un uccello tropicale che aveva piegato le sue ali sul robusto corpo del passero metallico".

Inoltre l'articolo precisa: "Ieri mattina è ritornato da San Juan de los Morros il tenente aviatore Cosimo Rennella che è poi venuto a trovarci per consegnarci un messaggio di saluto per il personale di *El Universal* che, pochi istanti prima della sua partenza, gli ha consegnato il signor Luis Correa, redattore del nostro quotidiano.

Il testo della lettera, fotografata in prima pagina, è il seguente: "Hotel de los Baños - San Juan de los Morros, 6 de marzo de 1920. Mensaje para *El Universal* - Por la vía aérea - Saludo á todos los compañeros por la vía más rapida y que mayores y más bellas perspectivas ofrece al progreso patrio, gracias á la protección decidida que dispensa el General Gómez á toda obra que involucre un paso de avance para el país en los caminos de la civilización. Luis Correa".

Secondo gli autori venezuelani il volo è considerato storico poiché costituisce il **primo servizio di posta aerea del Venezuela**.

### Voli Acrobatici a Caracas: 7 marzo 1920

Mentre **Cosimo Rennella** era impegnato nei voli e nelle acrobazie aeree, l'impresario Eloy M. Pérez si occupava del lancio pubblicitario degli spettacoli aerei programmati all'Ippodromo Nazionale della capitale per domenica 7 marzo e, nei giorni precedenti, aveva fatto pubblicare dai giornali di Caracas degli annunci di grande formato.

In uno si leggeva: "L'intrepido Aviatore Tenente Cosimo Rennella, Asso della Aviazione Militare Italiana e pilota N° 638, eseguirà spettacolose prove acrobatiche sul suo aereo da caccia HD Hanriot".

(Molto probabilmente si tratta del numero del brevetto di pilota assegnatogli dall'Aero Club d'Italia, che veniva rilasciato ad ogni pilota insieme a quello della F.A.I.)

Un altro, sulla sinistra del programma, riproduceva una fotografia del pilota accanto al suo Macchi Hanriot HD-1, probabilmente scattata nel 1918 al campo di Oleis.

Nella foto si nota che sulla fusoliera era dipinto a grandi cifre il numero 78, che distingueva gli apparecchi della 78ª Squadriglia Aeroplani. Dall'annuncio di sabato possiamo conoscere il programma dello spettacolo e constatare che era offerta, al pubblico di modeste possibilità economiche, l'occasione di entrare al campo pagando un solo bolívar (foto a lato). *El Universal* di Caracas commentava il giorno seguente, col titolo, *Los vuelos de Rennella - Un as italiano*:

"Il signor Cosimo Rennella, uno degli assi della Aviazione Militare Italiana, che era venuto a visitarci nella nostra redazione, mostrandoci alcuni periodici stranieri in cui si dà molto risalto alla sua attività nell'ultima guerra, nonostante la pioggia incessante caduta sulla città, dalle due del pomeriggio sino a notte inoltrata, ha realizzato due voli sui terreni dell'Ippodromo. Il cattivo tempo, più tenace della buona volontà dell'audace tenente aviatore italiano, non gli ha per-

# HIPODROMO NACIONAL

EMPRESA ELOY M. PEREZ

Domingo 7 de marzo de 1920.-4½ p. m.-Acontecimiento Grandioso

Vuelos Aéreos. -:- Pruebas Acrobáticas

POR EL INTREPIDO AVIADOR

## Teniente Cosme Rennella

As de la Aviación Militar Italiana.

### PROGRAMA:

1ª Parte.— Pruebas de Vuelos y Virajes a 90 grados.

Intermedio: 15 minutos.

2ª Parte.— VOL PIQUET y ejercicios a derecha e izquierda.

Intermedio: 15 minutos.

3ª Parte.— Descenso en espiral con motor apagado.

Durante los vuelos e intermedios, una magnífica banda tocará escogidas piezas.

### -:- PRECIOS -:-

Entrada a Tribuna caballeros, B 8; id id damas o niños, B 5; Entrada en vehículos, por persona, B 5; El vehículo, B 2; en obsequio al público la entrada a Campo para caballeros, damas o niños, Un bolívar.

NOTAS.—En obsequio al público caraqueño, la entrada a Campo estará al alcance de todas las fortunas. UN BOLIVAR. SOLO UN BOLIVAR. — No se permitirá ni al público ni a los vehículos, estacionarse en el frente del Hipódromo. — Los coches y automóviles ocuparán la pista del Hipódromo, dejando libre el frente de Tribunns y Campo.

Las localidades estarán a la venta de Traposos a Colón, 44 de 9 a 12 m. y desde la 1 y media p. m. en el Hipódromo.

messo di portare a termine completamente l'emozionante programma annunciato. Nonostante la pioggia, numerose persone

erano presenti ad ammirare i voli di Rennella. Abbiamo contato più di cento automobili..."

**Altri spettacoli aerei di Rennella: 14 e 19 marzo 1920**

Nei giorni seguenti i giornali della capitale pubblicavano ancora grandi annunci: in uno il pilota dichiarava che, per rispetto agli abitanti di Caracas, che numerosi erano accorsi a vedere lo spettacolo, era decollato due volte ma, a causa della pioggia torrenziale che cadeva sul parabrezza, non aveva potuto eseguire il programma per ragioni di sicurezza.

In un altro l'impresario ringraziava il pubblico della sua indulgenza ed annunciava un secondo spettacolo, con gli stessi prezzi, per la domenica successiva, 14 marzo 1920.

Finalmente, quel giorno memorabile, una folla enorme ed il bel tempo decretano il successo della manifestazione.

Alle 16.30 Rennella decolla dall'Ippodromo Nazionale e compie alcuni voli sul campo eseguendo virate di 90 gradi, quindi atterra. Dopo quindici minuti di intervallo i presenti assistono ad una emozionante discesa a spirale dell'Hanriot da alta quota a motore spento e, nella terza parte del programma, il pilota simula la caduta di un aereo da caccia colpito dalla artiglieria nemica. Venerdì 19 marzo alle 16.30, all'Ippodromo della capitale, Cosimo Rennella si esibisce ancora in tre voli, annunciati nei quotidiani come nuovi e sensazionali.

Nel primo vola sul campo a venti metri di altezza con virate a 90 gradi; nel secondo di fronte alle tribune esegue molte scivolate d'ala; nel terzo presenta, per la prima volta a Caracas, la gran volta o *looping the loop*. I resoconti dei giornali il giorno seguente sono una vera esaltazione della perizia dell'asso e mettono in rilievo la paura e l'emozione provata dai presenti nell'assistere alla figura acrobatica della gran volta, *El Círculo de la Muerte*.

L'Eco d'Italia di Caracas, in lingua italiana, commenta: "Caracas la città generosa dai subiti entusiasmi ebbe due giorni d'intensa emozione. Pochi furono gli occhi che dalle cinque alle sei p.m. di domenica e di venerdì passati non fossero rivolti al cielo con pertinace insistenza.

Il valoroso aviatore ha ratificato ad esuberanza la sua fama d'intrepido; ed ha fatto risplendere elegantemente in un'aureola di gloria, nel limpido cielo della città, il nostro glorioso vessillo. L'applauso unanime di tutto un popolo, come uscito da una bocca sola, al quale unimmo entusiasti il nostro, premiò il suo valore".

**Un giovane coraggioso cerca un impiego**

Per dare un'idea della popolarità di Rennella e della fantasia di un diciannovenne venezuelano, riportiamo una sua lettera pubblicata da un giornale della capitale, col titolo *Uno che vuole volare*:

"Maiquetia, 14 marzo 1920 - Signor Tenente Aviatore Rennella: senza aver l'onore di conoscerla mi permetto, con tutta l'arbitrarietà della mia audacia e ancor più contando sulla sua bontà, di offrirmi come compagno nei suoi voli.

La avverto che non ho mai messo piede su un apparecchio, però vorrei tanto accompagnarla non tanto per diventare famoso ma per migliorare la mia situazione; so che il pericolo è grande ma anche che chi non rischia non perde e non guada-

gna. Ho 19 anni e le chiedo di essere il mio protettore per il futuro, ed io per gratitudine farò tutto quanto lei desidera. Spero lei possa aiutarmi, all'inizio l'unico costo sarà quello del mio salario... Suo Juan Medero Gorrín".



Caracas, marzo 1920.

Dall'alto in basso: biglietto d'ingresso alla "Tribuna-Damas" dell'Ippodromo Nazionale per assistere ai voli acrobatici di Cosimo Rennella, "asso della Aviazione Militare Italiana" e due tessere personali d'ingresso alla tribuna ed al campo. Sono stampati, rispettivamente, con inchiostro nero su carta color verde, celeste e rosa

## Capitolo secondo - Il "Circo Aereo" dei piloti italiani

### Due aviatori italiani nel cielo di Caracas: 21 marzo 1920

Grandi locandine dell'impresario Pérez, con le fotografie dei due piloti, annunciavano l'ultimo giorno di volo all'*Hipódromo del Paraíso* con delle novità: prezzi ribassati per la tribuna, due "colossi dell'aria" che si alterneranno in uno spettacolo grandioso: **Cosimo Rennella**, uno degli assi dell'aviazione italiana, e **Luigi Venditti**, "pilota aeronautico internazionale".

(Anche il pilota italiano Venditti si era recato all'estero in cerca di fortuna e per continuare a volare.

Da "La Gazzetta dell'Aviazione", Milano Anno III, N°26-27 del 5 luglio 1921 a pag. 2, rileviamo: "Le ali d'Italia hanno fatta la loro apparizione anche in Centro America.

L'aviatore italiano Luigi Venditti congedatosi dal servizio militare dopo aver svolta la sua attività sui campi di Ponte San Pietro, Bolzaneto e Montecelio, partiva per l'America e dopo una tournée di voli compiuti al Venezuela si portava nel Centro America compiendo una serie innumerevole di voli portando passeggeri.

Ora Venditti è in attesa di ricevere alcuni accessori per rimettere in efficienza uno SVA col quale intende compiere un lungo raid attraverso le repubbliche del Centro America toccando Costa Rica, Nicaragua, San Salvador, Honduras, Messico, Guatemala e viceversa".

I cultori di storia postale dell'aeronautica ricordano Luigi Venditti per "il primo esperimento aeropostale" in Costa Rica.

Vennero preparate 200 buste, affrancate con francobolli da cinque centavos e con le speciali vignette emesse per il volo sperimentale, annullate sin dal 10 aprile 1921 col timbro di San José di Costa Rica.

La posta venne presa in consegna dall'aviatore il 15 aprile, giorno della partenza.

Venditti, partito da San José senza la bussola e diretto a Managua in Nicaragua, dopo aver percorso una distanza di 1.200 chilometri (invece dei soli 800 che separano le due città) e dopo aver attraversato più volte la frontiera in punti diversi, rimasto senza benzina, fu costretto ad atterrare nei pressi di Puerto Limón in Costa Rica dove le lettere vennero fatte proseguire per via ordinaria.

La vignetta da 1 colon, verde e gialla, venduta dall'ufficio postale principale in 600 esemplari, serviva come tassa aerea e porta la dicitura:

"PRIMER CORREO AEREO / COSTA RICA . NICARAGUA / ABRIL DE 1921 / Luis Venditti / AVIADOR ITALIANO".

Una vignetta identica, però lilla e gialla, secondo il catalogo *Champion del 1937*, è apparsa molto tempo dopo e non è stata applicata sul corriere)

Inoltre le porte dell'Ippodromo, anche se l'inizio dello spettacolo era programmato per le cinque del pomeriggio, si apriranno sin dalle due per coloro che vorranno assistere al decollo fuori programma di **Cosimo Rennella**.

Il pilota parte infatti alle 16 precise e si dirige verso il *Nuevo Circo*, tempio della taumachia cittadina.

Arrivato sopra l'arena, effettua varie evoluzioni ed acrobazie tra i frenetici applausi degli spettatori in attesa della corrida in cui il famoso torero Angelete, coadiuvato dal bravo *diestro* Andaluz, si accingeva a *matar seis hermosos toros de lidia* e "lasciava cadere le chiavi del *toril* con precisione veramente spaventosa, che gli meritava una franca ovazione".

Dopo il ritorno e l'atterraggio di Rennella all'Ippodromo, inizia lo spettacolo come da programma: alle 17 decolla **Luigi Venditti** ed inizia il suo spettacolo di *Vuelos Locos*, in cui il pubblico assiste alle comiche disavventure di un allievo aviatore nei suoi primi goffi tentativi di volare.

Gli spettatori stanno ancora ridendo quando **Cosimo Rennella**

decolla all'improvviso, simulando l'attacco di un apparecchio nemico e le sue manovre di difesa, che culminano con la battaglia finale tra gli spari furiosi della sua mitragliatrice.

Quindi sale ad alta quota e mette l'apparecchio in vite, scendendo a motore spento sino a cinquanta metri ed accendendo il propulsore sulle teste degli astanti atterriti ed atterrando in modo impeccabile.

**Luigi Venditti** decolla immediatamente, dimostrando la sua ottima preparazione eseguendo le figure acrobatiche del mulinello orizzontale e la gran volta.

I giornali del giorno seguente mettevano in rilievo la intensa emozione degli spettatori che, senza intervalli e con continui colpi di scena, avevano assistito alle prodezze del debuttante Venditti e del noto Rennella.

### Un emulo di Rennella

Uno stampato, distribuito da una turba di ragazzi nel centro di Caracas, annunciava per domenica 28 marzo alle ore 21:

"Il volo più audace, più rischioso, più difficile!

Questo volo avrà tutte le caratteristiche di una *Meravigliosa Avventura* e ricorderà agli abitanti di Caracas i fantastici personaggi creati da *Giulio Verne*.

Un intrepido aviatore, in una visione fantasmagorica di gloria ed illuminato da luci visionarie come quelle che portarono Colombo alle spiagge del Nuovo Mondo, eseguirà un *Looping the Loop* a soli due metri d'altezza.

Chi sarà questo aviatore? E' un venezuelano!: **RAFAEL GUINAND** il protagonista della comica in un atto e tre quadri di Rafael Otazo, che si intitola:

**Un Emulo di Rennella o il Looping the Loop a terra** e che si terrà al Teatro Calcaño domenica 28 marzo.

Si avverte il pubblico che i voli di **GUINAND** al **CALCAÑO**, non si possono ammirare dal Calvario, bisogna entrare nel teatro".

Un altro esempio, in chiave comica, di intelligente uso di un commediografo venezuelano della popolarità di Rennella.

### Il "Circo Aereo" della Società Rennella - Venditti e Villa: 11 aprile 1920

Sin dai primi giorni del mese di aprile sui muri delle strade di Caracas veniva affissa una grande locandina (ved. foto pag. 58). La prima notizia dei voli si ricava da un annuncio promozionale, pubblicato con grande rilievo dai giornali locali, della bottigliera *La India* del signor Joaquín Canet, che annunciava: "L'estrazione a sorte di sei biglietti, l'undici aprile a mezzogiorno nel suo locale, ognuno dei quali darà diritto ad un volo come passeggero nei prossimi voli degli aviatori Rennella, Venditti e Villa.

La data del sensazionale avvenimento sarà precisata in seguito ed i vincitori, nel caso in cui non vogliano volare, potranno cedere il biglietto a chiunque desiderino".

In seguito altre notizie di stampa sui prossimi voli confermano:

# HIPODROMO NACIONAL

Empresa: Rennella-Venditti y Villa  
DOMINGO 11 DE ABRIL DE 1920

**Verdadero acontecimiento Aéreo**  
**Sensacionales vuelos con pasajeros**

## Tres Aviadores=Tres

### Debut del piloto instructor VILLA

Programa Monstruo! - A las 4 p. m.

PRIMERA PARTE  
Por primera vez en el cielo de Caracas  
**DOS AVIONES**  
UNO DE CAZA

El Macchi "Hanriot" piloteado por Rennella  
y el "Caudron" de exploración por Villa

### Simulacro de Combate

por dos aparatos modernos piloteados por  
Rennella y Villa

Maniobras aéreas, simulando que un avión de combate, al efectuar un vuelo de observación es descubierto por un aparato de caza que lo ataca para derribarlo o hacerlo huir.

**Sensacional! Nunca visto en Caracas**

SEGUNDA PARTE  
Vuelo con pasajeros, en aparatos modernos.

RENNELLA piloteando el "Caudron", se elevará acompañado de una SEÑORITA y si la señorita no resuelve subir en el avión, el aviador escogerá quien lo acompañe.

3a. PARTE  
**VUELO CON PASAJERO**

VENDITTI piloteando el "Caudron" será acompañado por un pasajero de Caracas. El que decida la suerte.

Para el efecto, todo caballero, que compre su entrada recibirá un número para el sorteo del vuelo. Dicho sorteo se efectuará en el mismo Hipódromo y la persona favorecida hará el vuelo con Venditti.

En caso de que el dueño del número premiado, no quiera subir al aparato; tiene perfecto derecho de regalarlo a la persona que sea de su agrado, o venderlo, si encuentra comprador.

El objeto de este sorteo, es no dar la preferencia para este vuelo a persona determinada.

---

**Precios Escandalosos**

Obsequio de Rennella-Venditti y Villa a la  
sociedad y pueblo de Caracas

Tribuna Caballeros.....	Bs. 2,
Niños.....	" 1,
Damas gratis.	
Campo Caballeros.....	" 1,
Niños.....	" 0,50

**DAMAS GRATIS**

---

Importante — Los vuelos con pasajeros serán escoltados por el aparato "Hanriot"

La Empresa se reserva el derecho de cambiar el orden de este programa

---

**NOTAS**

Para facilitar el tráfico de los vehículos, estos podrán entrar a la pista, o por la entrada de campo ya conocida, o por la entrada de campo que se ha destinado a los Anexos a Tribuna.

No se permitirá ni al público ni a los vehículos estacionarse en el frente del Hipódromo.

Los coches y automóviles ocuparán la pista del Hipódromo dejando libre el frente de Tribunas y Campo.

Las localidades estarán a la venta de Traposos a Colón Núm. 44 hasta las 12 p. m. del domingo y desde la 1 1/2 p. m. en el Hipódromo

"Molte persone ci hanno assicurato che sono decise a sollevarsi dal suolo sulle ali di un aeroplano.

Ci informano i signori professore Giuseppe Villa e Luigi Venditti, che domenica prossima eseguiranno dei voli a *El Paraíso*, sui loro rispettivi apparecchi, che offrono una perfetta sicurezza e permettono di trasportare passeggeri".

*(Giuseppe Villa non deve essere confuso con Alfredo Villa da Genova sergente pilota della 115ª Squadriglia Aeroplani da Ricognizione, una medaglia di bronzo guadagnata nei cieli del Medio Piave nell'agosto-ottobre 1918.*

*I piloti italiani Giuseppe Villa ed Enrico Massi ebbero il merito di organizzare i primi servizi aerei nelle Repubbliche di Honduras, Guatemala e San Salvador con apparecchi italiani Aviatik, Balilla, Caudron G.3 bis costruiti dalla Aer di Orbassano (Torino), S.A.M.L. e S.V.A.)*

Ulteriori annunci a lettere cubitali, pubblicati sui quotidiani, ripetono il programma della locandina precisando però che: "I voli con passeggeri sul Caudron saranno eseguiti: il primo da Rennella con una signorina di Caracas, il secondo da Villa con un signore estratto a sorte tra gli acquirenti dei biglietti.

Gli altri estratti a sorte voleranno dopo ma non avranno l'onore di essere la prima donna ed il primo uomo a volare su moderni apparecchi.

Se il sorteggiato non vuole volare, può cedere il suo diritto ad un'altra persona. I voli con passeggeri saranno scortati dall'Hanriot pilotato da Venditti".

*(I favoriti dalla sorte nell'estrazione, avvenuta nei saloni della bottiglieria "La India", e che avevano diritto ad un volo come passeggeri erano: primo volo, sig. Pepino Serno; secondo, sig. Carlos Montauban; terzo, generale Ignacio Ortiz; quarto, sig. Francisco Agüero; quinto, sig. Rafael París; sesto, sig. J. M. Basso)*

Per attirare un numero maggiore di spettatori veniva stampato un volantino che veniva lanciato da Rennella sul centro della città, nel momento in cui la folla usciva dalle chiese dopo aver assistito alla funzione festiva.

Il *volante*, con cui i tre piloti salutavano ed invitavano gli abitanti alle ore sedici all'Ippodromo per assistere ai voli, è stampato su carta leggera, color crema, e misura cm. 15,7 di base per cm. 11,1 di altezza (ved. foto pag. 59).

Quella luminosa domenica di aprile una folla enorme, in cui spiccavano in netta maggioranza i cappellini delle signore, era convenuta all'Ippodromo Nazionale per assistere ai voli dei tre piloti italiani.

Alle sedici precise il Caudron G.3 decolla pilotato da Villa, seguito dal Macchi Hanriot HD-1 con Rennella ai comandi.

I due apparecchi fanno quota, Rennella si allontana dal campo e lascia che Villa si comporti esattamente come un pilota in volo di osservazione su un territorio nemico quindi, con una improvvisa picchiata da alta quota il Macchi piomba sul Caudron come un fulmine, iniziando la lotta.

Gli spettatori a bocca aperta assistono alle schermaglie ed alle acrobazie dei due aeroplani e, anche se è la prima volta che vedono un combattimento simulato, si rendono conto della enorme perizia ed abilità dei piloti e del realismo della scena.

Quando i due aviatori atterrano vengono portati in trionfo tra gli applausi dei presenti.

Purtroppo il treno di atterraggio del Caudron subiva lievi danni nell'atterraggio e quindi non fu possibile trasportare i coraggiosi e fortunati passeggeri. Venditti, per non deludere la folla,



Caracas, 11 aprile 1920.

Volantino lanciato nel cielo della capitale per annunciare lo spettacolo delle ore sedici dei piloti italiani Cosimo Rennella, Luigi Venditti e Giuseppe Villa.

saliva sull'Harriot e decollava velocemente iniziando subito un interminabile serie di acrobazie tra frenetici applausi.

Al termine dell'esibizione tutti gli intervenuti lasciavano i terreni dell'Ippodromo grandemente soddisfatti.

I giornali del giorno seguente lamentano il mancato trasporto di passeggeri: "Avrebbero avuto il merito di essere i primi ed il coraggio di farlo; e dopo il loro volo molti avrebbero vinto ogni timore... molti che, ancor oggi, quando vedono passare sulle loro teste una macchina aerea, scandalosa ed audace, sentono il primitivo impulso di farsi il segno della croce come davanti ad una cosa diabolica...".

#### La nascita della Scuola di Aviazione Militare del Venezuela

Nel marzo 1920 il Generale Gómez, ritornato da San Juan de Los Morros, entusiasta dalle frequenti conversazioni con Rennella sullo sviluppo dell'aeronautica e dal ruolo disimpegnato dalla aviazione nel primo conflitto mondiale, decideva di incorporare la nuova arma nell'Esercito venezuelano.

La Scuola nasceva ufficialmente col Decreto N. 127 del 17 aprile 1920, firmato dal Presidente Incaricato della Repubblica, Dott. Victorino Márquez Bustillos, ed i primi apparecchi a disposizione dei futuri allievi furono i due velivoli italiani ven-

duti al Governo da Rennella, che aveva concluso il suo contratto di spettacoli con l'impresario Eloy Pérez.

Con seguente decreto del 26 giugno veniva acquistato, al prezzo di 60.000 bolivares, un grande appezzamento di terreno, conosciuto col nome di *San Jacobo* ed ubicato a nord-est di Maracay, destinato alla costruzione del nascente campo di aviazione militare.

Oggi in quell'area sono ubicati il Museo Aeronautico, il Municipio ed il Parco Centrale "Aragua".

#### L'omaggio ai piloti italiani

Qualche giorno dopo la Giunta della *Fratellanza Italiana*, un sodalizio che rappresentava gli italiani del Venezuela, si riuniva in serata per festeggiare i piloti.

Trascriviamo dall'*Eco d'Italia* il resoconto della riunione:

"La bicchierata d'onore al Ten. aviatore Rennella si effettuò con un esito che onora la Giunta organizzatrice.

Il degno Presidente della Società, Dott. Tagliaferro con poche ma eloquentissime frasi evocanti la Patria lontana e le sue glorie insuperate, offrì a nome della *Fratellanza* all'ammirato aviatore il primo calice di vino spremuto dai dorati grappoli piemontesi, felicitandolo per essere il primo aviatore che

ondeggiò in questo bel cielo tropicale la fulgida bandiera d'Italia.

Il sig. Ubaldo Chiara in una felicissima improvvisazione con prove palpabili dimostrò che, benché l'Italia economicamente non nuoti in acque di rosa sta ben lungi dalla situazione disperata in cui, per fini che, dal più al meno, si possono immaginare, ce la presenta certa stampa straniera.

Quindi a nome dell'aviatore Rennella e degli altri aviatori presenti, Venditti e Villa, ringraziò la *Fratellanza Italiana* per l'onore che tributava a chi, prima nel cielo rosseggiante della guerra, ed ora simbolo di pace e d'amicizia, in questo fulgido cielo americano, ha la gloria di aver ondeggiato il nostro tricolore sempre con onore..."

Su proposta del socio Francesco Paradisi iniziava quindi una sottoscrizione per offrire un regalo a Rennella.

A questa simpatica riunione dell'Associazione italiana seguiva, la sera dopo, un banchetto in onore di Rennella nel ristorante del Grand Hotel Kindt alla presenza di tutti i membri della Colonia italiana.

"Il locale era adornato di fiori e, tra le bandiere italiana e venezuelana, spiccavano i ritratti del Re d'Italia e del Generale Juan Vicente Gómez.

In una atmosfera di squisita cordialità e tra vari discorsi venne messo in rilievo, con rispetto ed affetto, lo speciale spirito di ospitalità verso gli italiani, che ha sempre distinto il Venezuela, e vennero formulati ferventi voti per la grandezza dell'Italia".

*(L'entusiasmo che i nostri piloti suscitavano nelle folle di molte nazioni non venne mai aiutato dal Governo italiano, che non concedeva nemmeno facilitazioni di trasporto degli apparecchi che svendeva a peso come rottame.*

*Inoltre le nostre autorità consolari non solo non si interessarono di dare ai piloti l'assistenza a promuovere i rapporti con la nostra industria aviatoria in crisi, ma non dettero alcun appoggio o assistenza presso i governi e le autorità locali.*

*La conferma di quella situazione si rileva da una corrispondenza da Maracaibo del 15 novembre 1922, pubblicata ne "La Gazzetta dell'Aviazione", Milano Anno IV, N° 52 del 4 dicembre 1922, pag. 3:*

*"L'attività aerea del Venezuela si limita ancora oggi a voli di piacere e di esibizione, senza che sia stato organizzato ancora un servizio regolare. L'organizzazione dei servizi aerei era stata ideata dai primi piloti italiani Villa e Rennella, venuti in questo Paese, ma causa l'abbandono nel quale li hanno lasciati le autorità governative italiane, essi hanno dovuto cedere il campo ad una missione francese potentemente organizzata, ma che non ha concluso più dei piloti italiani.*

*La missione francese, pagata dal governo del Venezuela, è composta di 3 ufficiali piloti e di due meccanici con 8 apparecchi, e cioè: 6 Caudron G.3, 2 Farman e 4 idrovolanti del tipo Caudron e Farman. La missione ha istruito 12 piloti ed ha organizzato un centro aviatorio a Maracay, nello stato di Aragua, con 2 ufficiali e 63 uomini. Si prevede però che nella primavera dell'anno venturo si inizieranno esperimenti di regolari comunicazioni aeree, per i quali sembra che il governo del Venezuela stia per disporre delle forti somme".*

*La Missione francese venne "protestata" ed obbligata ad abbandonare il Paese dopo che la Scuola era rimasta senza aerei a causa dei numerosi incidenti.*

*Infatti lo stesso capo Missione, durante un atterraggio, aveva investito col suo Farman F.40 ben sette apparecchi, distruggendoli.*

*In quella occasione venne rimesso in efficienza il Macchi Hanriot HD-1 di Rennella, che era stato acquistato dal Governo nel 1920)*

## La seconda medaglia d'argento di Cosimo Rennella

Per aver partecipato a voli di mitragliamento a bassa quota, di crociera e di scorta, per sette giorni continui, nel cielo del Montello dal 15 al 23 giugno 1918, veniva conferita al Serg. Cosimo Rennella della 78<sup>a</sup> *Squadriglia Aeroplani*, con Regio Decreto 4 luglio 1920, la seconda medaglia d'argento al valor militare.

Rennella si trovava in Venezuela e al Deposito Aviatori di Torino non avevano il suo indirizzo quindi avranno comunicato la notizia al comune di nascita di Secondigliano (Napoli) per le opportune ricerche. Infatti il giornale *Il Mattino* di Napoli pubblicava:

**"MEDAGLIE AL VALOR MILITARE NON RITIRATE DAGLI INTERESSATI**

Il 7° Ufficio del Municipio di Napoli, comunica:

Sono ancora giacenti presso quest'ufficio numerose medaglie al Valor Militare per la guerra 1915-18, come dall'elenco che segue, la cui consegna non si è potuto effettuare essendo riuscite infruttuose tutte le indagini per rintracciare gli interessati.

Gli insigniti di tale onorificenza o persone di loro famiglia sono vivamente premurati di portarsi in questo ufficio per ritirare le cennate medaglie o fornire indicazioni circa l'attuale residenza degli aventi diritto".

Segue l'elenco delle medaglie d'argento, tra cui quella del "Serg. Magg. Deposito Aviatori Torino Rennella Cosimo", ed un lungo elenco di insigniti di medaglie di bronzo e medaglie di bronzo ai benemeriti della salute pubblica.

*(Dal testo dell'annuncio si evince che dopo l'armistizio l'asso Cosimo Rennella era stato elevato al grado di sergente maggiore)*

Anche a Caracas *Eco d'Italia* pubblicava la notizia sotto la famosa fotografia di Rennella accanto al Macchi Hanriot HD-1 col numero della squadriglia: "Il celebre Asso italiano Cosimo Rennella ha recentemente ricevuto dal Governo d'Italia un meritato riconoscimento che, con quelli già ricevuti in passato, costituisce un ulteriore motivo di gloria a ricompensa dei suoi numerosi trionfi.

Tra le sue numerose imprese della passata Grande Guerra, menzioniamo quella di aver contrastato l'invasione austriaca distruggendo con le sue bombe lo storico ponte sul Tagliamento, rimanendo in volo quel giorno per 14 ore senza un attimo di riposo, se non per rifornirsi di carburante.

ECO D'ITALIA compie un dovere patriottico a tributare meriti elogi a coloro che, come Rennella, hanno lottato eroicamente per la Patria rischiando la vita. Le nostre più cordiali felicitazioni per la nuova meritata ricompensa".

Pochi giorni dopo Cosimo Rennella indirizzava, al direttore del giornale *El Universal*, la lettera seguente:

"Egregio Direttore:

Avendo deciso di ritornare in Italia, approfitto della sua gentilezza chiedendole di far da tramite per estendere la mia riconoscenza a tutte le persone che, in qualunque modo, mi hanno dimostrato la loro stima ed applaudito la mia modesta persona per i miei voli nella dotta Repubblica del Venezuela.

Spero di ritornare presto in questo bel Paese, poiché sono pienamente convinto che, dato il suo attuale stato di progresso, sia chiamato a grandi destini.

La prego accettare il mio ringraziamento per tutte le prove di gentilezza che ho ricevuto dai suoi collaboratori.

Suo grato, Cosimo Rennella.

Con piacere pubblichiamo la lettera suddetta ed auguriamo al signor Rennella, che oggi si imbarca su un vapore italiano, un felice viaggio ed i migliori voti per la sua rischiosa carriera, al cui servizio ha posto la sua intelligenza e tutti gli entusiasmi della sua gioventù".

Rennella, ritornava in seguito in Venezuela e, nel 1922, veniva inviato dal Capo dello Stato, Gen. Juan Vicente Gómez, in Europa a visitare Spagna, Francia ed Italia per specializzarsi nel neonato ramo della Aviazione Civile e contribuire a fondare una linea aerea in Venezuela, dove presterà la sua faticosa opera sino all'ottobre 1924.

Egli però non riuscì ad essere nominato direttore della nascente Scuola di Aviazione di Maracay, della quale può essere considerato il fondatore, poiché venne chiamato in Ecuador dal nuovo Presidente della Repubblica Dott. Gonzalo S. Córdova, ed anche per divergenze personali col Generale Gómez.

*(Rennella conobbe il futuro Presidente ecuadoriano a Caracas nel 1923, quando era Ministro Plenipotenziario dell'Ecuador in Venezuela.*

*Non conosciamo la ragione delle divergenze con Gómez, ma il Generale disse di lui: "Indiscutiblemente este hombre es una maravilla dentro del avión, pero su manera de actuar en lo personal no creo sea la más correcta, para nombrarlo instructor de la aviación venezolana")*

*(Cfr. Luis H. Paredes in "Historia de la Aviación Militar Venezolana", pag. 138)*

## Parte quarta - L'arrivo dei piloti italiani in Ecuador e gli albori della aviazione militare

**I**l 1920 è stato un anno decisivo per la nascita della Aviazione Militare in Ecuador.

Negli ambienti militari si credeva fermamente che, in caso di conflitto internazionale, l'Arma Aerea poteva essere efficace in Europa ma non in Ecuador...

Del resto i pochi aviatori che avevano volato nel Paese dal 1912 al 1920 erano caduti al suolo.

Nell'Alto Comando militare della capitale c'era una corrente conservatrice che si opponeva ad ogni cambiamento.

La Campagna di Esmeraldas, una guerra civile che aveva insanguinato la nazione, aveva traumatizzato lo Stato Maggiore Generale ed, inoltre, a Quito non avevano mai visto volare un aeroplano...

Stando così le cose, il ten. **Pedro Pablo Traversari Infante** avrebbe continuato a lavorare in un ufficio se non fosse arrivato in Ecuador, verso la metà del maggio 1920, un giovane italiano, il ten. osservatore dall'aeroplano Adolfo Bossio...

Verso la metà del maggio 1920 Bossio sbarca a Guayaquil e, senza perder tempo, si reca a Quito, tramite la ferrovia che parte dalla vicina cittadina di Durán.

Nella capitale egli prende contatto coi funzionari del Ministero degli Esteri, che lo inviano a quelli della Guerra e Marina, che sembrano molto interessati all'idea che degli ufficiali italiani vengano ad istruire gli ufficiali ecuadoriani per dar vita all'Arma Aerea.

Il direttore della Scuola Militare, A. I. Chiriboga N., tramite il seguente invito pubblicato su *El Comercio* annunciava la prima conferenza aviatoria tenuta in Ecuador:

"Quito, 30 giugno 1920. Signori Direttore e Redattori.

Ho l'onore di annunciare che domani, 1° luglio, alle 8 p.m. il Tenente Osservatore del Regio Esercito Italiano, Don Adolfo Bossio, terrà una conferenza sull'aviazione illustrata con proiezioni, nel Teatro Cinema della Scuola Militare.

La direzione apprezzerà moltissimo la vostra presenza ad un evento che, per molte ragioni, è altamente patriottico. Parteciperà il Comitato Pro Aviazione e Comandanti ed Ufficiali dell'Esercito, e a tutti coloro che si interessano all'Aviazione Nazionale, l'ingresso è libero".

(*"El Comercio"* - Quito, 1° luglio 1920.

*Anche se Bossio aveva capito che non sussistevano concrete possibilità di veder accolta la sua proposta, egli tenne, comunque, una brillante conferenza tecnica illustrata da proiezioni cinematografiche in cui si esibivano gli aerei italiani in azione, con rare immagini riprese durante la guerra, che oggi sarebbero l'orgoglio di ogni cineteca)*

Inoltre si discute anche il progetto di fondare una Compagnia Aerea per il trasporto di merci e posta ma, poiché si debbono prima fare degli studi di localizzazione e costruzione dei campi d'aviazione, e il governo presieduto dal Dr. Alfredo Baquerizo Moreno sta per terminare il suo mandato, nulla di positivo può concretarsi.

Constatato il fallimento della sua proposta, che il fondo spese a sua disposizione era quasi esaurito e che era già la metà di luglio, il ten. Bossio ritornava a Guayaquil con l'intenzione di imbarcarsi per il Perù e fare la sua proposta al governo di quella nazione.

Giunto al porto, egli si reca a mangiare nel ristorante del Sig.

Bettino Berrini, un italiano residente in Ecuador da molti anni, e gli manifesta la delusione subita a Quito e la sua intenzione di imbarcarsi per Callao.

Inoltre gli spiega che, avendo confidato di convincere l'Alto Comando della capitale, aveva telegrafato ai suoi colleghi di partire e loro si erano imbarcati a Genova ed erano già in alto mare, diretti in Ecuador...

Berrini, padre di figli ecuadoriani ed uomo decisamente animato da spirito patriottico per la nazione che lo ospita, ascolta, angosciato ed indignato, il racconto sull'attitudine negativa del governo e propone a Bossio di presentargli un suo amico, proprietario di un importante giornale della città, allo scopo di informare l'opinione pubblica.

Il 20 luglio entrambi si recavano alla redazione del quotidiano *El Telégrafo* e venivano ricevuti da don José Abel Castillo il quale, appreso del diniego del governo, si interessava subito alla proposta di Bossio e, nell'ultimo incontro del 22 luglio, accettava, come privato, le proposte rifiutate dal governo.

*(José Abel Castillo, con rara intuizione manageriale, era disposto a finanziare una società aeropostale, al fine di trasportare la posta ed il suo giornale "El Telégrafo" in tutta la nazione, dove poteva esser letto lo stesso giorno di pubblicazione.*

*Logicamente l'aumento della tiratura del quotidiano e gli spettacoli di acrobazia aerea avrebbero finanziato l'impresa)*

La documentazione necessaria veniva subito preparata e si formalizzava un contratto in virtù del quale la società proprietaria del giornale acquistava l'aereo da caccia personale di Elia Liut, donatogli dal governo italiano alla fine delle ostilità, con cui aveva combattuto nella 78ª Squadriglia Aeroplani nei cieli del Trentino e del Carso.

Il 26 luglio 1920, dal vapore italiano *Bologna*, sbarcano a Guayaquil il sergente **Elia Liut**, il meccanico **Giovanni Fedeli** e, imballato, il Macchi Hanriot HD-1 di Liut.

*(Elia Liut recandosi in Ecuador, come Cosimo Rennella in Venezuela, aveva optato per il Macchi non solo perché quel fedele compagno di tante battaglie era stato loro assegnato, ma anche per la buona disponibilità di un notevole numero di pezzi di ricambio che avevano potuto prelevare dai magazzini delle squadriglie del Regio Esercito italiano)*

Sullo stesso piroscalo viaggiava anche il tenente pilota italiano **Giovanni (Giannino) Ancillotto**.

*(Giannino Ancillotto, medaglia d'oro e specialista nell'abbattimento di draken nemici, che il 2 maggio dell'anno seguente trasvolerà le Ande peruviane, atterrando a Cerro de Pasco, situato a 4.330 metri sul livello del mare)*

I cassoni contenenti le ali e la fusoliera dell'apparecchio vengono trasportati, a mezzo di carri tirati da muli, sino al *patio* del collegio salesiano *Cristóbal Colón*.

I Padri Salesiani, quasi tutti di origine italiana, accolgono i loro connazionali con grande gioia e li alloggiavano con patriottica generosità.

I sacerdoti ed il personale del collegio, nei giorni seguenti, lavorarono insieme a Liut, Ancillotto e Fedeli, sotto l'abile guida del direttore padre Guido Rocca, senza la cui assistenza sarebbe stato impossibile tener lontani i curiosi, che volevano assistere al montaggio del biplano e preparare, in così poco tempo, il campo d'aviazione nei terreni del *Jockey Club* di Guayaquil.

L'azienda del giornale *El Telégrafo* inviava, ad aiutare Fedeli,

## Capitolo primo - Nasce la prima Scuola di Aviazione a Guayaquil



Guayaquil, 7 agosto 1920.

*Il pilota italiano Elia Liut si accinge ad eseguire il primo volo sulla città col biplano Macchi Hanriot HD-1, costruito in Italia e denominato "TELEGRAFO I°", acquistato da José Abel Castillo proprietario del giornale "El Telégrafo".*

un dipendente falegname di nome Salazar.

*(Jacinto Salazar da molti anni lavorava con la mansione di falegname alle dipendenze della redazione del giornale "El Telégrafo" a Guayaquil.*

*Era un ottimo artigiano: preparava le basi di legno per i clichés, costruiva mobili e scrivanie.*

*All'arrivo del vapore "Bologna", veniva incaricato di sballare i cassoni con precauzione per non rompere le assi che dovevano servire per costruire l'hangar del biplano.*

*In quella circostanza conosceva il meccanico Giovanni Fedeli e diveniva il suo aiutante arrivando a conoscere, nei minimi dettagli, e con la terminologia italiana, ogni particolare del Macchi)*

Venerdì 6 agosto il montaggio era terminato e veniva provato con successo il motore del biplano, sul quale era stato dipinto il nome di "TELEGRAFO I°".

Assistevano alla semplice cerimonia privata José Abel Castillo e due dei suoi figli, José Santiago e Manuel Eduardo, ed altri membri della famiglia.

Tra gli invitati possiamo citare: Amalio Puga, Intendente della Provincia del Guayas, padre Guido Rocca, i piloti Liut ed Ancillotto, il meccanico Fedeli, il Ten. Bossio.

### Il primo volo del "TELEGRAFO I°" ed il suo battesimo

Sabato 7 agosto 1920, alle 16.30, veniva rimossa la recinzione di canne, posta per delimitare la proprietà dei Salesiani e per evitare i curiosi, ed il "TELEGRAFO I°" veniva fatto uscire

dal suo hangar di legno e paglia e trainato, dai sacerdoti e da alcuni soldati, sulla pista.

Mentre il meccanico Fedeli, aiutato da Salazar, eseguiva gli ultimi controlli alla presenza degli aviatori italiani, una piccola folla seguiva con curiosa ansietà i preparativi.

Tra di loro vi erano, oltre a tutti i membri della famiglia Castillo, il col. Francisco Gómez de la Torre, Comandante della zona militare, Amalio Puga, Intendente della Provincia, César Aray Santos, Commissario municipale, il Console d'Italia a Guayaquil, Alfonso Roggiere, e molte personalità della Colonia italiana della città, tra cui Bettino Berrini, che, con la sua intelligente iniziativa, aveva reso possibile la conclusione del contratto.

Alle 17.00, **il Macchi Hanriot HD-1 pilotato da Elia Liut** decolla ed esegue diverse figure acrobatiche.

Quindi, allontanatosi dal campo, vola sul golfo sino all'isola Santay e su Guayaquil dove una grande moltitudine di gente ammira, dalle terrazze e nelle vie, il biplano, che **per la prima volta sorvola la città.**

Ritornato al campo, Liut atterra con grande perizia e ricovera l'aereo nel suo hangar del collegio salesiano.

Il colonnello Francisco Gómez, enormemente impressionato dal volo di prova, inviava, la sera stessa, un telegramma a Quito in cui esternava alle autorità la speranza che venisse fondata una scuola d'aviazione ed organizzata una nuova arma per la difesa del territorio patrio.

## Parte quarta - L'arrivo dei piloti italiani in Ecuador e gli albori della aviazione militare

(Ecco il testo dello storico messaggio: "Presidente de la República y Jefe del Estado Mayor General.

Acabo de presenciar vuelo de ensayo por aviador Elia Liut en aparato TELEGRAFO I°.

Debo manifestarle, obligatoriamente que tanto yo, como el publico espectador, hemos quedado sumamente complacidos.

Elia Liut es un maestro y presenciando su ensayo, me ha hecho entrever mejores días para la Patria con la instalación de una escuela, para que nuestros conciudadanos aprendan a dominar el aire y quede organizada la nueva arma de combate para la defensa del territorio que nos legaron nuestros antepasados.

Ojalá que la feliz iniciativa del propietario de "El Telégrafo" halle eco, para que, cuanto antes sea una realidad la aspiración de los Ecuatorianos que, por hoy debemos reconocer como un acto de verdadero amor patrio, toda labor de esta clase.

Saludo. Jefe de Zona - Coronel Gómez de la Torre")

Domenica 8 agosto, aveva luogo la cerimonia del battesimo del biplano e facevano da padrini il neo-eletto Presidente dell'Ecuador, Dr. José Luis Tamayo e sua moglie Esther Concha de Tamayo, il console generale d'Italia, Sig. Alfonso Roggiero e la sua signora Victoria Benítez de Roggiero, rappresentata dalla signorina Carlota Illingworth Ycaza; inoltre il Sig. Lorenzo Tous e la signora María Cordero de Tous, il Dr. Manuel Tama, rappresentato dal Sig. Adolfo Zohrer, Octavio G. Ycaza, Ministro della Guerra e Marina e la poetessa María Piedad Castillo de Leví.

La cerimonia iniziava col patriottico discorso di José Abel Castillo, proprietario del "TELEGRAFO I°", che dichiarava la sua disponibilità a donare l'apparecchio per dare inizio ad una scuola aeronautica ed alla navigazione aerea.

Prendeva poi la parola la poetessa María Piedad Castillo de Leví, elogiando l'opera paterna e le possibilità che rappresentava l'aviazione per il futuro dell'Ecuador.

Quindi il Presidente della Repubblica pronunciava un discorso in cui metteva in evidenza l'iniziativa patriottica del proprietario dell'aereo, che aveva acquistato un apparecchio che sarebbe servito per dare inizio alla prima scuola di aviazione, e concludeva con questa profetica frase: "Da parte mia mi sentirei molto lieto di assecondare favorevolmente una iniziativa tanto patriottica e porrei il mio maggiore impegno per far sì che la fondazione di una scuola d'aviazione divenga una positiva realtà".

Al termine della cerimonia venivano distribuite ai presenti delle cartoline commemorative, mentre Liut si accingeva ad entrare nella carlinga dando ordine di avviare il motore.

Alle 16.45 il pilota decolla ed esegue un programma di acrobazie aeree, specialità in cui egli era stato istruttore nel campo di aviazione di Furbara (Roma).

Le figure acrobatiche lasciano veramente sbalorditi gli spettatori che mai avevano visto volare un aereo moderno ed, al momento in cui esegue un perfetto atterraggio, la folla, che la polizia ed i soldati non riescono più a trattenere, si lancia sul biplano e a viva forza strappa Liut dal seggiolino e lo porta in trionfo sulle spalle sino alle tribune.

Il Presidente e la sua signora si complimentarono con l'aviatore italiano per la sua destrezza, offrendogli un elegante cesto di fiori.

Frattanto poiché la folla, che circondava ammirata il biplano, non voleva lasciare il campo, non era possibile decollare di

nuovo e terminava così lo spettacolo.

Il giornale *Los Andes* di Riobamba, martedì 17 agosto 1920, pubblicava la seguente notizia: "È partito ieri da Guayaquil, diretto alla nostra città per recarsi alla capitale, l'aviatore italiano Elia Liut.

Lo accompagnano il signor Santiago Castillo y Castillo, amministratore de *El Telégrafo*, e l'aviatore cartografo Adolfo Bossio; scopo del viaggio a Quito è la scelta e la preparazione del terreno adatto all'atterraggio del biplano.

Quando tutto sarà stato convenientemente preparato, verrà eseguito il raid Guayaquil-Quito".

Come vedremo in seguito le cose si svolgeranno in modo diverso però la notizia è importante poiché dimostra che Liut aveva già chiaramente pensato al raid aereo transandino.

Ritornato a Guayaquil, giovedì 26 agosto, Liut faceva delle evoluzioni col "TELEGRAFO I°" in onore degli ufficiali e dei passeggeri del vapore *Bologna*, eseguendo ardite acrobazie ed elevandosi sino alla quota di 2.300 metri.

All'inizio di settembre anche il pilota italiano **Ferruccio Guicciardi**, dimessosi dal campo d'aviazione di Montecelio in luglio, sbarcava a Guayaquil unendosi ai colleghi italiani.

### L'istituzione della prima Scuola di Aviazione

Il Ministro della Guerra e Marina, Octavio G. Ycaza, dopo aver assistito alla cerimonia del battesimo ed al volo del "TELEGRAFO I°", faceva le seguenti dichiarazioni, pubblicate dal decano della stampa nazionale: "È arrivato il momento dell'Aviazione nella Repubblica.

È toccata a *El Telégrafo* la gloria di far risaltare nei nostri cieli i suoi progressi ed i suoi trionfi; il patriottismo nazionale si è impegnato a fondare la prima Scuola per inaugurarla, come obiettivo prominente del programma delle feste di ottobre.

Il nuovo Presidente è un deciso partigiano del suo sviluppo; nell'Ecuador abbondano cuori per le imprese più arrischiate; e poiché l'Aeronautica ha conseguito un sommo sviluppo, io credo come molti miei compatrioti che al Paese conviene crearsi un posto distinto, con una flotta aerea, tra i popoli sudamericani; l'aeroplano costa poco e rende molto, quando è guidato da mani abili e cuori coraggiosi".

("El Telégrafo" - Guayaquil, 13 settembre 1920)

Il 20 settembre 1920 il Ministro della Pubblica Istruzione, incaricato del portafoglio di Guerra e Marina, Pablo A. Vázconez, faceva una interpellanza al Congresso Nazionale affinché concedesse all'Esecutivo l'autorizzazione a concludere, in tempi brevi, degli accordi con esperti stranieri che si dedichino all'insegnamento dell'aviazione.

Inoltre precisava il progetto di una Scuola d'Aviazione a Guayaquil, dove esisteva già un campo, sotto la direzione tecnica degli italiani presenti nel Paese, che avevano già ampiamente dimostrato la loro competenza.

È interessante notare che, nell'elenco dei fondi statali destinati a coprire le spese della Scuola, venivano menzionati anche i seguenti generosi apporti privati:

1) - la *Colecta Guayaquileña*, che aveva raccolto le offerte

degli abitanti della città.

2) - gli apparecchi offerti dalle Colonie italiana, siriana, cinese, due dagli universitari e tutti quelli che si sarebbero potuti acquisire dalle offerte di associazioni o di privati cittadini.

Il 27 ottobre 1920 il Congresso Nazionale decretava l'istituzione della Prima Scuola di Aviazione.

(Il testo del decreto :

*"EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*

*CONSIDERANDO :*

*Que el servicio de Aviación es de indispensable necesidad en la República*

*DECRETA:*

*Art. 1° - Autorízase al Ejecutivo para que, a la brevedad posible, proceda a crear una Escuela de Aviación en la ciudad de Guayaquil.*

*Tan pronto como sea posible procederá también a establecer otra Escuela en la Capital.*

*Art. 2° - El Ejecutivo podrá contratar expertos extranjeros para los servicios que demandan la dirección, enseñanza, talleres y sostenimiento técnico de la mencionada Escuela.*

*Art. 3° - Los alumnos de la Escuela podrán ser Oficiales del Ejército y de la Marina, Cadetes de la Escuela Militar o particulares, siendo preferidos en igualdad de condiciones, los de las primeras categorías.*

*Art. 4° - El Congreso faculta al Ejecutivo para que dicte los Reglamentos de Planta, Instrucción, Talleres y los más que requiere la organización de la citada Escuela.*

*Art. 5° - Se destina para la Escuela, además de las colectas especiales acordadas por los ciudadanos para la Aviación, la parte de fondos recogidos en la República para la Defensa Nacional, que la Junta Central de Defensa Nacional, de acuerdo con el Poder Ejecutivo creyere conveniente, y luego la partida que se fijará oportunamente, y de acuerdo con la exposición del Poder Ejecutivo, en el Presupuesto de Guerra, a partir del año de 1921.*

*Dado en Quito, Capital de la República, a veinte y siete de Octubre de mil novecientos veinte.*

*El Presidente de la Cámara del Senado, - (f) José J. Andrade*

*El Presidente de la Cámara de Diputados, - (f) Luis Vernaza*

*El Secretario de la Cámara del Senado, - (f) Antonino Sáenz*

*El Secretario de la Cámara de Diputados, - (f) Luis A. Larenas")*

Analizzando il decreto possiamo notare che si prevedeva anche una scuola d'aviazione a Quito.

Certamente nel Congresso Nazionale si scontravano gli interessi politici ed economici delle province interandine e di quelle della costa, resi ancora più acuti dalla recente Guerra di Esmeraldas che poteva far temere una eventuale egemonia militare, rafforzata dall'Arma Aerea, delle province costiere.

(Non è illogico supporre che i deputati delle province interandine pensassero che un'Arma Aerea, ben organizzata, potesse sconfiggere qualsiasi movimento armato che, provenendo dalla Sierra, si prefiggesse di imporre o difendere la politica regionalista dei proprietari terrieri dell'Altipiano contro i ricchi coltivatori di cacao della Costa.

Questi ultimi erano appoggiati dall'egemonia economica del Banco Comercial y Agrícola di Guayaquil - che a quel tempo dirigeva le finanze del governo ecuadoriano, emettendo persino carta moneta - basata sulle sue forti riserve in lingotti d'oro, che in seguito vennero trasportate a Quito e depositate nei forzieri del Banco Central del Ecuador.

Negli anni venti l'Ecuador era una nazione ricca in cui circolavano liberamente tutte le monete d'oro estere ed un sucre equivaleva a 50 centesimi d'oro statunitensi)

El Guante, il pungente quotidiano di Guayaquil, nella prima pagina della sua edizione di sabato 30 ottobre, critica aspramente il modo di operare del governo puntualizzando che:

"Il Congresso non prende provvedimenti per la Scuola, la permette, nulla più, come potrà giudicare il lettore dai fondi che indica per la sua creazione:

1° - Le offerte speciali che i cittadini faranno per l'aviazione.

2° - Le collette raccolte per la difesa nazionale.

3° - Quanto sarà votato per questo servizio nel bilancio di previsione della guerra del 1921.

In parole povere, lo Stato non dà nulla per la Scuola di Aviazione di Guayaquil.

Siamo abituati al fatto che Guayaquil non ottenga facilmente dalle Legislature delle opere di progresso...

La legge è un precetto della suprema autorità in cui si comanda o proibisce qualche cosa; però non ammettiamo che questa suprema autorità abbia il diritto di disporre delle sottoscrizioni popolari, volontarie, come se fossero proventi dello Stato".

Dopo l'approvazione del decreto il Presidente della Repubblica, José Luis Tamayo, tramite il Sotto-Segretario della Guerra e Marina col. Angel Isaac Chiriboga, inviava il seguente telegramma a José Abel Castillo:

"Quito, 31 ottobre 1920 - Mi è gradito annunciarle che il Sig. Presidente della Repubblica ha approvato oggi le basi del contratto con l'aviatore Liut e col meccanico Fedeli, che da oggi devono iniziare i lavori preliminari per la fondazione della prima Scuola di Aviazione Ecuatoriana che, Dio voglia, quanto prima sia una positiva realtà. Il Presidente della Repubblica ed il Ministro della Guerra concedono ogni genere di agevolazioni - Saluti -

(f) Colonnello Chiriboga"

### Elia Liut vuole trasvolare le Ande

Nel mese di ottobre 1920 la città di Guayaquil celebrava il Centenario de la Gesta Octubrina ed i festeggiamenti assunsero ad importanza nazionale.

(La città di Guayaquil, il 9 ottobre 1820, era insorta ed i ribelli avevano sconfitto la guarnigione spagnola, dichiarando l'indipendenza e nominando governatore José J. Olmedo.

Gli insorti, organizzato un esercito sotto il comando di Luís Urduñeta, invase- ro l'Audiencia di Quito.

Il presidente di Quito, generale Melchor Aymerich, li affrontò con le sue truppe spagnole, ma fu definitivamente sconfitto con l'aiuto delle forze peruviane e colombiane guidate dal tenente Antonio José de Sucre, inviato dal libertador Simón Bolívar, nella battaglia di Pichincha il 24 maggio 1822.

Dopo quella vittoria tutto l'Ecuador era libero ed, il 26 luglio 1822, venne quindi incorporato, con il nome di "Dipartimento del Sud", nello stato della Gran Colombia di cui faceva parte anche il Venezuela ma, disciolta la Grande Colombia nel 1830, la Repubblica dell'Ecuador fu dichiarata indipendente ed il generale Flores venne eletto suo primo Presidente)

Arrivarono delegazioni di tutte le province ed il Municipio della città di Cuenca inviava, come delegati, Remigio Crespo Toral, Remigio Romero y Leon, Remigio Tamariz Crespo, Miguel Heredia Crespo, Luis Cordero Dávila e Roberto Crespo Ordóñez.

Terminate le celebrazioni del Centenario il 9 ottobre, il Dottor Luis Cordero Dávila e Roberto Crespo Ordóñez, rimasero a Guayaquil invitati da Don José Abel Castillo, direttore e proprietario del giornale *El Telégrafo*.

Nell'edizione di domenica 10 ottobre, del suddetto decano della stampa ecuadoriana, si annunciava a lettere cubitali:

**GRAN ESPECTACULO DE AVIACION**

*El día 11 del presente a las 4 p.m., en el Jockey Club, en honor de los dignos huéspedes y visitantes de Guayaquil.- El intrépido aviador Elia Liut en el biplano TELEGRAFO I°, ejecutará todas las pruebas más arriesgadas de la aviación, nunca vistas hasta ahora en Guayaquil. Este día se realizará el record de velocidad SOLAMENTE A QUINCE METROS del nivel del suelo.*

In effetti il pomeriggio dell'11 ottobre il pilota italiano, dopo aver entusiasmato il pubblico che affollava le tribune ed il recinto dell'Ippodromo con numerose figure acrobatiche, eseguiva due passaggi a bassa quota ed ad alta velocità.

Il risultato cronometrato della media delle due prove fu di km. 178,3 ed **Elia Liut col Macchi Hanriot HD-1 aveva stabilito il record ecuadoriano di velocità.**

Non pago di quel risultato, martedì 12 ottobre, egli stabiliva anche il **record di altezza**, ufficialmente controllato, con 6.030 metri.

Quella sera Liut, Castillo ed i due ospiti di Cuenca, assistevano ad uno spettacolo al teatro *Olmedo*.

Durante l'amichevole conversazione col pilota italiano, i notabili cuencani proponevano al proprietario del biplano di organizzare uno spettacolo aereo nella loro città, dove tutti erano ansiosi di vedere un aereo, e dove si sarebbe celebrato il Centenario della Indipendenza il 3 novembre.

L'idea degli ecuadoriani era che si realizzassero dei voli locali a Cuenca dove il "TELEGRAFO I°" sarebbe stato trasportato, smontato, in treno sino ad Huigra e sulle spalle degli indios *Huanderos* in città.

*(All'epoca tra Huigra e Cuenca esistevano solo delle mulattiere ed ogni sorta di merci veniva trasportata in "huando", cioè praticamente sulle spalle degli indios che per tale ragione erano chiamati "los Huanderos".*

*Essi, sin dai tempi antichi dell'Impero Inca ed in quelli del periodo coloniale in cui l'Ecuador faceva parte della "República de Colombia", trasportavano di tutto con delle specie di barelle o di lettighe)*

Liut faceva presente che, anche se non conosceva la rotta, preferiva andare a Cuenca in volo, che aveva acquisito una notevole esperienza sulle Alpi col medesimo apparecchio e che se l'attuale proprietario del biplano lo permetteva, lui si sentiva pronto a fare un volo diretto.

Inoltre spiegò che un apparecchio di legno e tela poteva essere anche danneggiato nel trasporto, che si sarebbe perso tempo nel rimontarlo e che era vergognoso per un pilota, che aveva un ottimo aereo pronto per volare e che aveva già dimostrato cosa sapeva fare, viaggiare a dorso di mulo...

Il 17 ottobre, a Cuenca, si riuniva la Giunta del Centenario, presieduta dal Governatore della Provincia dell'Azuay, Don Alfonso Ordóñez Mata, ed ascoltava la proposta di Roberto Crespo Ordóñez di includere, nel programma delle celebrazioni del Centenario, dei voli del "TELEGRAFO I°".

La proposta veniva approvata con entusiasmo e si deliberava di inviare telegraficamente 5.000 sucres a José Abel Castillo per

le spese, ed inoltre si ordinava che 50 indios *Huanderos* si tenessero pronti a partire da Paccha per Huigra per trasportare l'apparecchio.

Inoltre si stabiliva che, nel programma dei festeggiamenti, venisse inserito un numero straordinario con la dicitura: "Aviación en Cuenca".

Approvato il numero straordinario, la *Junta del Centenario de la Independencia de Cuenca* commissionava al topografo Dr. Emmanuel Honorato Vásquez Ochoa uno studio per localizzare il luogo più adatto "para las maniobras del aeroplano".

Egli ispezionò con cura tutte le zone pianeggianti di Ejido, Machangara, Tarqui e Baños, concludendo che la zona più idonea era quella di *El Salado*, nel campo di *Jericó*, di proprietà del sacerdote, Dr. Víctor J. Cuesta Vintimilla.

Frattanto Ferruccio Guicciardi partiva da Guayaquil per seguire i lavori di adattamento del campo.

A Cuenca nessuno sapeva in che modo e per che via sarebbe arrivato il Macchi, ma comunque l'aereo era nel programma e tutti lo aspettavano con ansia...

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I°"

Alla fine del mese di ottobre 1920, la Giunta del Centenario comunicava alla direzione del giornale *El Telégrafo* che, se l'aereo arrivava a Cuenca via terra, avrebbe pagato solo i 5.000 sucres stabiliti, ma, se arrivava in volo, lo attendeva un'accoglienza grandiosa e moltissimi premi in denaro.

Il 2 novembre la Giunta riceveva, da Guayaquil, il seguente telegramma: **"Ha prevalso il mio progetto. Signor Castillo permette volo diretto. Parto domani - Elia Liut."**

Fratanto, sotto la direzione di Guicciardi, si costruiva una tettoia di paglia nel campo di *Jericó*, si collocava un'asta con una bandiera per segnalare la direzione del vento e si evidenziavano i limiti del campo con la calce.

È indubbio che i voli del biplano "TELEGRAFO I°", abilmente pilotato dall'aviatore italiano Elia Liut, ed ancor più quelli che egli ed il suo compatriota Ferruccio Guicciardi avrebbero realizzati in seguito, furono decisivi per il risveglio, nel governo e nella nazione, di una coscienza aviatoria e della significativa importanza dell'aviazione in una nazione senza mezzi di comunicazione ed in cui, negli anni venti, la regione costiera era quasi isolata dall'altipiano andino.

Non possiamo esimerci dal citare le parole di Juan Peña Herrera che, come storico ed ecuadoriano, meglio di chiunque altro può analizzare l'importanza che ebbero i voli dei piloti italiani per l'Ecuador:

*"En realidad, los intentos llevados a cabo hasta esta fecha, sólo habían podido dar la idea de lo que es un vuelo, pero no habían hecho sentir la emoción indescriptible, el delirio que Liut supo inspirar a bordo del histórico TELEGRAFO I°. A sus antecesores no puede negárseles el título de Precursores de la Aviación Ecuatoriana.*

*Mas, por justicia, es preciso reconocer que sólo a partir de los raids soberbios de Liut y Guicciardi, el Gobierno y el pueblo se dieron cuenta de lo que era la Aviación y lo que podía llegar a ser en el Ecuador".*

E ciò, giustamente, senza per altro dimenticare gli sforzi di coloro che li avevano preceduti e che debbono essere considerati i veri Pionieri della Aviazione Ecuatoriana: i piloti **Cosimo Rennella Barbatto** e **Pedro Traversari Infante**, ai quali va aggiunto di diritto il nome di Don José Abel Castillo, proprietario del biplano "TELEGRAFO I°", con cui Elia Liut aveva abbattuto tre aerei austriaci nei cieli italiani, il quale è stato ufficialmente riconosciuto, nel 1949, dal Congresso della Repubblica, *Precursor de la Aviación en el Ecuador*.

### IL RAID GUAYAQUIL-CUENCA DI LIUT: 4 novembre 1920

#### I preparativi a Guayaquil e la prima posta aerea dell'Ecuador

Martedì 2 novembre nella città di Guayaquil regna una straordinaria aspettativa: è stato annunciato sul quotidiano *El Telégrafo* che il biplano "TELEGRAFO I°", pilotato dal ser-

gente italiano **Elia Liut**, tenterà di realizzare il raid Guayaquil-Cuenca il 3 novembre 1920, giorno anniversario del Centenario della Indipendenza della città di Cuenca. La redazione del giornale viene letteralmente invasa dal pubblico che vuole conoscere le ultime notizie su quello straordinario progetto: per la prima volta nella storia dell'Ecuador un aereo trasvolerà le Ande e collegherà due città del Paese.

Liut aveva studiato la rotta su un foglio di una carta geografica in uso nelle scuole, che avrebbe usato nel volo, tratta dal libro *Geografía del Ecuador* di Teodoro Wolf, nella quale erano indicate con precisione le altezze dei picchi della Cordigliera andina.

*(Il libro era stato pubblicato a Lipsia nel 1892 e conteneva la più precisa carta geografica dell'Ecuador disponibile a quel tempo.*

*Il territorio della Repubblica era rappresentato in sei fogli, scala 1:445.000.*

*Il pilota italiano Tullio Petri, del quale ci occuperemo più avanti, scriveva in un suo rapporto del 9 maggio 1921: "Nei voli sulle Ande ecuadoriane si debbono superare difficoltà di terreno ed atmosferiche impensate, oltre a difficoltà di orientamento, comprensibili solo colla conoscenza dell'imperfezione delle carte (se così si possono chiamare) che si hanno di questi luoghi, che su percorsi di 150 km. presentano differenze di 25 o 30".)*

Infatti l'altezza delle montagne era importante per il pilota per il fatto che il suo biplano Macchi Hanriot HD-1 aveva una quota massima operativa di 5.900 metri. Del resto egli aveva molta esperienza di voli d'alta quota e di velocità poiché aveva volato sulle Alpi durante la Prima Guerra Mondiale ed aveva battuto il record del mondo di velocità il 9 dicembre 1918.

*(Nel Cielo, Milano - Anno III°, N°3 - 10.2.1919, pag. 39:*

**"Il record del mondo di velocità battuto in Italia.  
Un'altra gloria dell'aviazione italiana.**

*Il record mondiale di velocità è stato conquistato da un nostro aviatore: Elia Liut, che già si era affermato come uno dei più brillanti assi durante la guerra. L'uomo che ha offerto così una nuova ragione d'orgoglio a quanti credono nel divenire aviatore del nostro paese non è dunque un "homo novus".*

*È stato temprato e preparato alle prove più difficili - come quest'ultima, magnifica - dalle battaglie e dal pericolo. La macchina? È un biplano Marchetti-Vickers-Terni munito di motore S.P.A. di 200 C.V., di tipo uguale a quello che portò le ali tricolori nel cielo di Vienna. Uomo e macchina eccezionali. Risultato: una performance stupefacente, che ha sorpassato tutte le precedenti del genere. Il biplano guidato da Elia Liut ha raggiunto la velocità di 260,8 chilometri all'ora. Il record è stato ufficialmente controllato dal maggiore aviatore Minellone dell'Aero Club d'Italia, assistito dai suoi cronometristi di fiducia Capitano Ingegnere Mastromatteo, Ispettore della Direzione Sperimentale d'Aviazione e tenente Tamburino, Commissario ai collaudi di volo. Le prove di velocità dell'aeroplano guidato dal Liut furono effettuate sui traghetti militari del Campo di Coltano (Pisa), ed esattamente nelle forme e secondo le modalità militari" (ved. foto pag. 70).*

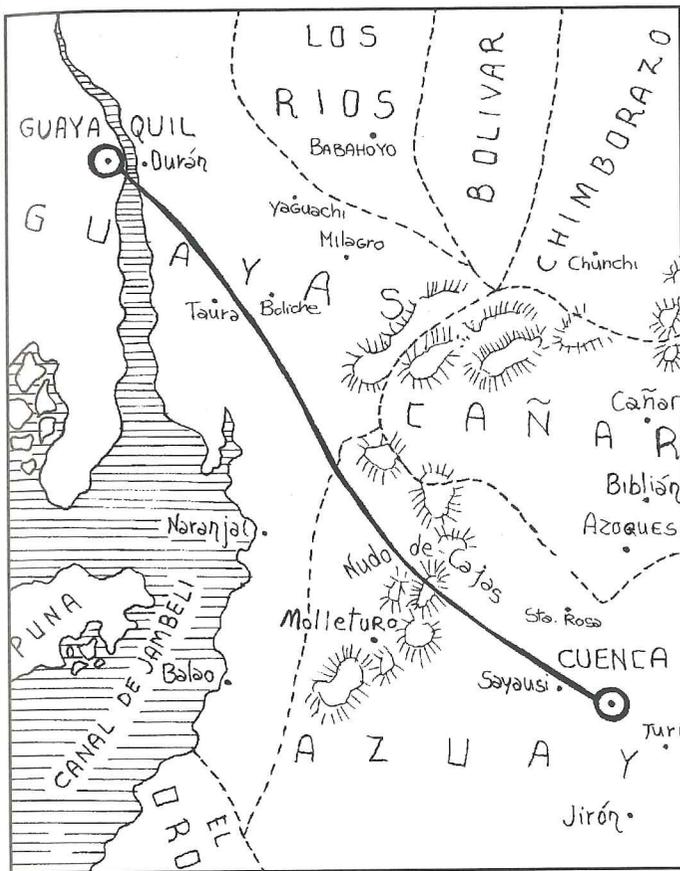
*Vickers-Terni M.V.T. : Biplano da caccia terrestre, monoposto, azionato da un motore S.P.A. 6A semisurcompressore in linea da 220 C.V. raffreddato a liquido. Costruito dalla industria siderurgica Vickers-Terni di La Spezia. Caratteristiche principali: apertura alare m. 8,40; lunghezza m. 6,50; altezza m. 2,51; peso a vuoto kg. 670; peso totale kg. 890; velocità massima: km./ora 254 a metri zero; plafond: m. 7.700.*

*Progettato dall'ing. Alessandro Marchetti nel 1917, era l'apparecchio da caccia più tecnologicamente progredito, di grande finezza aerodinamica e con struttura interamente metallica. La cellula biplana aveva le due superfici con bordo d'uscita rastremato e due soli montanti. La fusoliera molto profilata, risultava "sospesa" fra le due ali. La stabilità laterale era assicurata median-*

*te svergolamento)*

La passione per il volo e la sete d'avventura avevano portato Elia Liut in Ecuador ed ora era pronto ad affrontare il primo volo transandino su una rotta pericolosa e sconosciuta,

# Capitolo primo - Il raid Guayaquil-Cuenca di Liut: 4 novembre 1920



Cartina della rotta prevista del raid Guayaquil-Cuenca, del 4 novembre 1920.

rischiando la sua vita per conseguire gloria e denaro. La rotta prevista dal pilota era: Guayaquil-Naranjal-Molleturo-Cuenca per un totale di 128 km., passando sul *nudo de Cajas* che si eleva a 4.135 metri sul livello del mare.

Giovanni Fedeli, il meccanico che durante la Prima Guerra Mondiale prestava servizio nella Squadriglia di Liut, la 78<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da caccia, aveva approntato un compartimento speciale per la corrispondenza nella carlinga dell'aereo. L'italiano Fedeli e il suo aiutante ecuadoriano Salazar avevano impiegato tutto il due novembre a revisionare l'apparecchio, a pulire le candele con la benzina, a provare il motore, i comandi, i tiranti delle ali ed a verificare il carrello ed i pneumatici.

*(La cronaca dell'epoca ci narra che la personalità del bravo falegname si ingigantiva nel dare ordini e nell'udire che lo chiamavano "mecánico de aviación")*

Nella carlinga venivano posti anche, in un secondo compartimento, razzi segnaletici, cibo ed una cassetta del pronto soccorso. Liut, saputo che era stato caricato anche questo materiale, sorride e dice ai presenti: "Riporterò tutto intatto a Guayaquil".

Lo scopo principale del volo era di realizzare il primo trasporto di giornali e di posta aerea dell'Ecuador.

Vengono caricati circa 600 pezzi postali, incluse 500 cartoline speciali del giornale *El Telégrafo* con al recto la fotografia del "TELEGRAFO I<sup>o</sup>" ed, in un medaglione in alto a sinistra, il ritratto del pilota.

Al verso, è stampata in inchiostro nero, l'intestazione seguente:

Tarjeta Postal de "EL TELÉGRAFO"  
DIARIO DE LA MAÑANA. - FUNDADO EN 1884.  
GUAYAQUIL, ECUADOR., S. A.  
CALLE DE AGUIRRE 421-423-425-427.- APARTADO DE CORREO 415  
CABLES: JACASTILLO.

Primer raid del biplano TELÉGRAFO I, pilotato per el aviador italiano Elia Liut, de Guayaquil a Cuenca pasando por encima del nudo de / Cajas a 4.135 metros sobre el nivel del mar, en el lado occidental de la / Cordillera de los Andes.



Campo d'aviazione di Coltano (Pisa), 9 dicembre 1918.

Il sergente pilota Elia Liut durante una pausa delle prove del record di velocità con il biplano M.V.T. I tre signori con la fascia sul braccio sono i controllori ufficiali: il magg. pilota Minellone dell'Aero Club d'Italia ed i suoi cronometristi di fiducia cap. ing. Mastromatteo, ispettore della Direzione Sperimentale d'Aviazione e ten. Tamburino, commissario ai collaudi in volo.

## EL SENSACIONAL RAID AEREO GUAYAQUIL-CUENCA



Foto GRAU. Interessante instantánea tomada en el campo de aviación, momentos después de la entrega al aviador Liut, de una medalla de oro, por el entusiasta juriconsultante anasayo, señor doctor L. F. Lazo, quien aparece en el extremo izquierdo, siguiendo a continuación los señores Alfonso Roggerio, Cónsul de Italia; Elia Liut, piloto aviador del biplano TELÉGRAFO I; José A. Castillo, Director de EL TELÉGRAFO; doctor Cesáreo Carrera y M. Eduardo Castillo, de la Redacción de este diario y señor Alberto Benites Noboa.

Guayaquil, 3 novembre 1920.

Al campo del "Jockey Club" dopo la consegna al pilota italiano della medaglia d'oro e dei volantini del dottor L. F. Lazo, il primo a sinistra, ed accanto a lui: Alfonso Roggerio, Console d'Italia; Elia Liut; José A. Castillo, direttore del giornale *El Telégrafo*; dottor Cesáreo Carrera e M. Eduardo Castillo, redattori del giornale; Alberto Benites Noboa. M. Eduardo Castillo tiene tra le mani la bussola.

### Il record di velocità

DATA	PILOTA	APPA- RECCHI	LOCALITÀ	VELO- CITÀ ORARIA
				metri
12-11-1906	S. Dumont	---	---	41.292
26-10-1907	H. Farman	---	Issy les M.	52.700
20-5-1909	Tissandier	---	Font-Long	54.810
23-8-1909	Curtiss	---	Reims	69.821
24-8-1909	Bleriot	---	Reims	74.318
28-8-1909	Bleriot	---	Reims	76.955
10-7-1910	Morane	---	Reims	106.508
29-10-1910	Leblanc	Bleriot	New York	109.956
12-4-1911	Leblanc	Bleriot	Pau	111.801
11-5-1911	Nieuport	Nieuport	Châlons	119.760
12-6-1911	Leblanc	Bleriot	Etampes	125.000
16-6-1911	Nieuport	Nieuport	Châlons	130.057
21-6-1911	Nieuport	Nieuport	Châlons	133.136
13-1-1912	Vedrine	---	Fa.	145.177
22-2-1912	Vedrine	---	Pau	161.290
29-2-1912	Vedrine	Morane	Pau	162.454
1-3-1912	Vedrine	Saulnier	Pau	166.821
2-3-1912	Vedrine	---	Pau	167.917
17-7-1912	Vedrine	---	Reims	170.770
17-6-1912	Prévost	Deper-	Reims	179.820
29-9-1913	Prévost	dussin	Reims	203.500
9-12-1919	Liut	Marchetti Vickers	Collano (Pisa)	260.869

Nella tabella mancano alcuni records, che non sappiamo però se fossero stati regolarmente omologati. Ricordiamo che nei primi mesi del 1914 il record di velocità fu portato a 208 chilometri all'ora: poi durante la guerra vi furono apparecchi che dettero alla prova velocità di 240 chilometri mentre dall'America perveniva la notizia che il record del mondo di velocità era stato battuto con 223 chilometri.

Ora questo del record italiano taglia ogni dubbio, stabilendo ufficialmente un nuovo estremo punto di partenza per l'inevitabile scala ascensionale.

Ecco a noi dunque finalmente un vero record mondiale, e dei più ambiti. Il record della velocità battuto sul nuovo biplanino da caccia Marchetti-Vickers-Terni dal sergente Elia Liut.

Durante la guerra non ci si è potuti mai fermare con sicurezza in nessun dato preciso che le notizie sulle velocità ascensionali e rettilinee dei diversi apparecchi ci venivano sempre riportate attraverso il vaglio delle antipatie o la lentezza della simpatia dei diversi piloti.

Inoltre ogni record era affermato in separata sede e quasi mai (e mai ufficialmente) è avvenuto di veder due apparecchi cimentarsi insieme nel medesimo record in modo da poter fornire i dati per un eventuale confronto.

Ad onor del vero anche l'attuale record risente del difetto comune e in particolare del modo di effettuare le prove.

Infatti noi annottiamo il nuovo bellissimo record (che si stacca nettamente anche da quello che si diceva di altri apparecchi) sotto all'ultimo record di velocità che venne omologato prima della guerra — il record di Prevost su monoplano Deperdussin — ma dobbiamo far notare però che il modo di effettuare la prova d'allora è stata ben diversa.

La prova di velocità della Gordon Bennet veniva disputata su duecento chilometri in circuito chiuso limitato da piloni intorno ai quali gli apparecchi dovevano girare e girare sino ad aver coperto il percorso ad un'altezza non superiore a quella dei piloni stessi ai piedi di ciascuno dei quali stava un commissario segnalatore.

Il record dava dunque la velocità media, compresi i «virages» su duecento chilometri e non come attualmente il valore di uno spunto di massima velocità rettilinea.

Infatti la prova di velocità del nuovo apparecchio è stata effettuata in passaggi rettilinei (in numero di 8) sui traguardi militari di base controllata Km. 1 e i tempi rilevati, che qui sotto riportiamo sono la media di ogni coppia di passaggi, una in favore e una in contrasto di vento per le necessarie compensazioni, risultando così relativi ad una base di Km. 2.

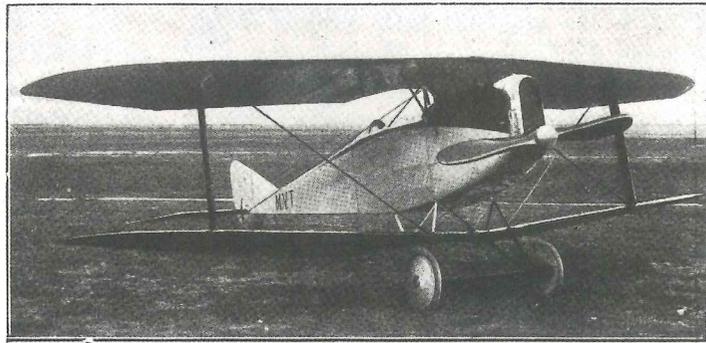
1. Coppia di passaggi: Km. 2 — 27''  $\frac{3}{4}$
2. " " " " " 2 — 27''  $\frac{3}{4}$  (media)
3. " " " " " 2 — 27''  $\frac{3}{4}$  (260.869)
4. " " " " " 2 — 27''  $\frac{3}{4}$

I tempi si distinguono per una regolarissima continuità.

Per la cronaca — l'apparecchio sul quale venne battuto l'ultimo record omologato in Km. 204.500 all'ora era un monoplano Deperdussin monocoque motore 160 HP. Gnome e di mq. 9 (nove) di superficie portante. — Era un apparecchio di pura velocità; il padre dell'attuale Spad che altro non è che una biplanizzazione del Deperdussin d'allora con motore Hispano-Suiza.

L'apparecchio del record attuale è un biplano da caccia dovuto all'ing. Marchetti munito di un motore 200 HP. Spa e di 21 mq. di superficie. Presenta anche all'occhio particolarità di concetto e di costruzione dei quali sarebbe vero peccato parlare superficialmente.

P. C. B.



Il biplano Marchetti-Vickers-Terni 200 HP.

## Il record del mondo di velocità battuto in Italia (Km. 260.8)

UN'ALTRA gloria dell'aviazione italiana. Il record mondiale di velocità è stato conquistato da un nostro aviatore: Elia Liut, che già si era affermato come uno dei più brillanti «assi» durante la guerra.

L'uomo che ha offerto così una nuova ragione d'orgoglio a quanti credono nel divenire aviatore del nostro paese non è dunque un homo novus. È stato temprato e preparato alle prove più difficili — come quest'ultima, magnifica — dalle battaglie e dal pericolo.

La macchina? È un biplano Marchetti-Vickers-Terni munito di motore S.P.A. di 200 HP., di tipo uguale a quello che portò le ali tricolori nel cielo di Vienna. Uomo e macchina eccezionali. Risultato: una performance stupefacente, che ha sorpassato tutte le precedenti del genere. Il biplano guidato da Elia Liut ha raggiunto la velocità di 260.8 chilometri all'ora. Il record è stato ufficialmente controllato dal maggiore aviatore Mi nell'Ono dell'Aero Club d'Italia, assistito dai suoi cronometristi di fiducia Capitano Ingegnere Mastromatteo, Ispettore della Direzione sperimentale d'Aviazione e tenente Tamburini, Commissario ai collaudi in volo.

Le prove di velocità dell'aeroplano guidato dal Liut furono effettuate sui traguardi militari del Campo di Collano (Pisa), ed esattamente nelle forme e secondo le modalità militari.

### Chi è il nuovo recordman

Elia Liut si è brevettato su apparecchio «Bleriot», al Campo di San Giusto, nel 1915. Passò subito all'aviazione da caccia su «Bebé-Nieuport». Pilotò quindi tutti i diversi modelli di velivoli, dimostrandosi abilissimo. Le sue qualità di virtuoso dell'aria, decisero i suoi superiori ad inviarlo come istruttore d'acrobazia in volo al Campo di Furbara.

Venne poi scelto per il collaudo del biplano Marchetti-Vickers-Terni, la macchina con la quale compì la prova attuale. Di Liut avemmo già occasione di parlare in occasione della classifica per il Premio Pirelli-Secolo Illustrato. Egli fu infatti premiato con la medaglia d'oro.

### Il costruttore dell'apparecchio

L'ingegnere Marchetti, il costruttore del velocissimo biplano, va annoverato tra i primi e più appassionati cultori d'aviazione. Costruì il suo primo velivolo (un biplano denominato «Chime-

ra») a Roma, nel 1910. Autodidatta nell'arte aviatoria egli compì con esso i primi voli. Durante la guerra egli fu incaricato, da parte delle officine Vickers-Terni, di studiare un nuovo tipo di biplano da caccia. Frutto dei suoi studi fu appunto l'aeroplano che ha dato modo a Liut di raggiungere risultati meravigliosi.

### L'impressionante volo

Il volo per la conquista di uno fra i più ambiti records mondiali fu compiuto a un'altezza costante di circa trenta metri, perchè fosse controllata la perfetta orizzontalità della traiettoria. La velocità di 260.8 Km. è la media dei percorsi effettuati alternativamente in favore e in contrasto di vento, per le necessarie compensazioni. Tale metodo — scrupolosissimo — di apprezzamento, è quello seguito dalle commissioni di collaudo e di acquisto, come l'unico che fornisca dati probatori rigorosamente esatti. L'impressionante, fantastico volo di Elia Liut si stacca dal migliore dagli altri, compiuti con lo stesso intento, con uno straordinario vantaggio: quasi trenta chilometri. Tale, cioè, da far ritenere ch'esso non sarà colmato tanto facilmente.

L'apparecchio — un monoplano del peso di 800 Kg. — è indubbiamente di grande perfezione pratica e scientifica insieme: per la moderata potenza di cui usufruisce e per l'altissimo rendimento. Si distingue dagli altri per l'assoluta originalità di concezione, le cui applicazioni — è prevedibile — porteranno un grande vantaggio nella economia di costo e di esercizio e nella conquista della velocità.

Per ora registriamo con legittimo compiacimento questa nuova prova della potenza e della ricchezza di giovani e operanti energie della nostra aviazione. Essa costituisce oggi una gloriosa impresa, ed è di sicuro affidamento per il domani.



Il recordman sergente pilota ELIA LIUT con a fianco l'ideatore del biplano ten. ing. ALESSANDRO MARCHETTI di Roma.



### RAID AEREO GUAYAQUIL-CUENCA

PRIMER VIAJE TRASANDINO DEL BIPLANO "TELEGRAFO I" PILOTEADO POR EL AUDAZ AVIADOR ITALIANO ELIA LIUT.

Hoy a las 7 de la mañana, se elevará de los terrenos del Jockey Club, el biplano TELEGRAFO I., pilotado por el audaz aviador Elia Liut, quien intentará el paso de la cordillera occidental de los Andes en viaje a la Capital del Azuay. Entrada general: UN SUCRE.

Guayaquil, 3 noviembre 1920.

Annuncio pubblicato nella prima pagina dell'edizione speciale del giornale "El Telégrafo" per avvisare il pubblico che alle sette del mattino il biplano "TELEGRAFO I", pilotato dall'audace aviatore Elia Liut, volerà verso Cuenca, capitale dell'Azuay, attraverso la cordigliera occidentale delle Ande.



### RAID AEREO GUAYAQUIL-CUENCA

PRIMER VIAJE TRASANDINO DEL BIPLANO "TELEGRAFO I" PILOTEADO POR EL AUDAZ AVIADOR ITALIANO ELIA LIUT.

A causa de las malas condiciones atmosféricas, no pudo ayer efectuarse el anunciado raid del biplano TELEGRAFO I. pilotado por el aviador Elia Liut, el que se intentará nuevamente hoy, si el tiempo lo permite.

Guayaquil, 4 noviembre 1920.

Annuncio pubblicato nella prima pagina del giornale "El Telégrafo" per avvisare il pubblico che il raid del biplano "TELEGRAFO I" verrà nuovamente tentato in giornata.

(Le cartoline vennero stampate nella tipografia del quotidiano "El Telégrafo" e poste in vendita nei suoi uffici amministrativi. Dagli annunci pubblicati si può rilevare la tiratura ed il numero di pezzi venduti:

"RAID AEREO GUAYAQUIL-CUENCA

PRIMO VIAGGIO TRANSANDINO DEL BIPLANO TELEGRAFO I° PILOTATO DALL'AUDACE AVIATORE ITALIANO ELIA LIUT

Affrettatevi a comprare una delle uniche cartoline postali che trasporterà in questo storico viaggio. - In vendita nella Amministrazione di questo quotidiano. -

Tiratura: 1000 - Vendute ieri: 321")

(Lunedì, 1 novembre 1920 - prima pagina)

"Le cartoline postali che trasporterà il biplano TELEGRAFO I°, nel suo viaggio di domani a Cuenca, dovranno essere depositate nella Amministrazione di questo giornale oggi, sino alle 6 del pomeriggio. Oggi è l'ultimo giorno che potete comprare la vostra.

Edizione limitata: 1000 - Vendute sino ad ieri: 767"

(Martedì, 2 novembre 1920 - prima pagina)

Le cartoline, regolarmente affrancate, recavano, oltre all'annullo delle poste di Guayaquil anche il timbro speciale su tre righe:

PRIMER  
CORREO AEREO  
DEL ECUADOR

apposto in inchiostro nero, che era stato composto colla linotype della tipografia del quotidiano (ved. foto pag. 76).

(Nel suo libretto sul volo del "TELEGRAFO I°" a Cuenca, pubblicato nel 1980, il Dr. Abel Romeo Castillo narra: "Tutto era pronto per il volo previsto per il 3 di novembre, anniversario del centenario di Cuenca.

Si sollecitò alla Amministrazione delle Poste di Guayaquil la autorizzazione a trasportare il primo corriere aereo tra le due città, ed a tale scopo vennero stampate le cartoline nella tipografia del Telégrafo e si improvvisò il timbro: PRIMER / CORREO AEREO / DEL ECUADOR,, formato da tre barrette di piombo composte sulla macchina linotype, impresso in inchiostro nero, su tre righe.

Fui incaricato personalmente di apporre il timbro suddetto, ed è ciò che feci, con poca precisione, poiché era difficile maneggiare tre barrette di linotipia".

Quanto sopra conferma e precisa, con maggiori particolari tecnici, il racconto che il Dr. Castillo mi ha fatto, durante il nostro incontro del maggio 1977, a Guayaquil.

Durante il colloquio non mi è sfuggita la sua emozione nel ricordarsi, apprendista sedicenne nella tipografia paterna, tutto teso ed orgoglioso di quell'importante incarico.)

Alla corrispondenza vengono aggiunti giornali, pergamene e saluti inviati da cuencani residenti a Guayaquil ai rappresentanti del Municipio di Cuenca per celebrare il Centenario dell'Indipendenza Azuaya.

Il collega di Liut, il sergente pilota Ferruccio Guicciardi, era salito a Cuenca a dorso di mulo per preparare il campo di atterraggio insieme al signor José Santiago Castillo, figlio del direttore del giornale *El Telégrafo*.

Guicciardi era stato veramente scrupoloso nel preparare il campo d'atterraggio dirigendo il lavoro di operai indigeni pagati dal Municipio di Cuenca in una località pianeggiante del podere della famiglia Cuesta Vintimilla, chiamata *Jericó*, sei chilometri a sud della città, nel settore di *El Salado*.

Veniva anche allestito un ricovero coperto di paglia per proteggere l'aereo dai venti della Cordigliera (ved. foto pag. 78).

Quando tutto è pronto per l'atterraggio di Liut, il 3 novembre, Guicciardi invia un telegramma a Guayaquil indicando che le condizioni atmosferiche sono ideali sulla città di Cuenca.

Intanto a Guayaquil Elia Liut, nella uniforme di aviatore del Regio Esercito Italiano, aveva assistito alla messa coi meccanici e gli amici e si era recato al campo del *Jockey Club* dove avrebbe decollato per Cuenca.

Il pubblico poteva assistere allo storico evento pagando un diritto d'entrata di un sucre.

Fedeli stava ispezionando ancora il velivolo e Liut si accingeva ad entrare nell'abitacolo quando, improvvisamente, gli si avvicina lo scrittore cuencano Dott. Luis F. Lazo che pronuncia una breve allocuzione patriottica felicitandosi per l'idea del raid alla sua città natale nel giorno della indipendenza; poi appunta sul petto del pilota una medaglia d'oro con la seguente iscrizione: al recto, in rilievo, il monogramma dell'aviatore: E.L. e al verso: A Elia Liut / Pro éxito primer raid aéreo / Guayaquil - Cuenca, / Ofrece / L.F.Lazo / en honor del Centenario del 3 / Nov. 1920 (ved. foto pag. 69).

Liut abbraccia l'avvocato e lo ringrazia per la sua generosità accettando di lanciare un pacchetto di volantini che Lazo aveva fatto stampare come suo saluto a Cuenca.

Subito dopo Liut entra nella carlinga del Macchi, sistema l'altmetro alla gamba sinistra e la bussola alla destra, e si prepara a partire: erano le 10.35.

Due minuti dopo il "TELEGRAFO I°" decolla in direzione sud fra gli evviva di un migliaio di spettatori.

### Il fallimento del primo tentativo

L'aereo si alza rapidamente in direzione della cittadina di Naranjal, sino a quando non diventa un piccolo punto nel cielo e quindi sparisce dalla vista dei presenti.

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I°"

Non sono trascorsi che ventisette minuti circa, quando si ode di nuovo il ruggito del motore ed appare il "TELEGRAFO I°" che inizia la discesa.

L'enorme pubblico che già sta ritornando in città dal campo del *Jockey Club* di Guayaquil, che in quel tempo era molto lontano dal centro, ritorna sui suoi passi, avido di sapere cosa è accaduto. Liut atterra e dice: "Non posso passare, la Cordigliera è chiusa".

Infatti le nuvole basse gli impedivano la visibilità e, per evitare di porre in pericolo la sua vita ed il biplano, aveva deciso di ritornare al punto di partenza.

Era la decisione saggia di un pilota esperto che preferiva posporre il raid piuttosto che fracassarsi sulla Cordigliera Andina che tante esistenze avrebbe spezzato a coloro che, con poca prudenza, avrebbero rischiato le loro vite ed i loro aerei negli anni seguenti.

### La prima trasvolata delle Ande ecuadoriane

Giovedì 4 novembre 1920, dopo una completa revisione dell'aereo e ripetute prove del motore del meccanico Giovanni Fedeli, il "TELEGRAFO I°" è pronto a decollare di nuovo.

Qualche cartolina postale ed alcuni periodici si erano aggiunti al quotidiano *El Telégrafo* di Guayaquil che aveva stampato, il 3 novembre, una edizione speciale con impresse sulla testata, in alto a destra le parole:

#### Primer raid aereo ecuatoriano á través de los Andes, EDICION ESPECIAL

Sotto la testata a sinistra vi era un riquadro con il messaggio di Cesareo Carrera che iniziava con queste parole:

#### A CUENCA

En alas del biplano TELEGRAFO I°, va hacia tí la edición del Decano / de la Prensa Nacional del día de hoy ...

Nel centro spiccava una poesia della poetessa María Piedad Castillo de Leví dedicata a Cuenca, nel primo centenario della sua indipendenza.

A destra vi era una bella fotografia di Liut col titolo "EL HOMBRE DEL DIA" e, nella didascalia sotto la foto, si dava notizia che il pilota, che si accingeva a portare il saluto del quotidiano a Cuenca, aveva firmato pochi giorni prima un contratto col Governo dell'Ecuador per dirigere la Scuola di Aviazione di Guayaquil (ved. foto pag. 73).

Liut arriva al campo nella sua divisa di volo, stringe la mano al direttore de *El Telégrafo* ed ai suoi familiari, agli amici ed alle autorità civili e militari che si sono riuniti per augurargli buon viaggio.

Indi assicura l'altimetro e la bussola e, dopo aver provato di nuovo il motore, alle 9.35 decolla in direzione sud-est, facendo quota e scomparendo dalla vista dei presenti.

Alle 9.50 non si udiva più il rombo del motore.

A Cuenca, dalle prime ore del mattino, la gente di ogni classe



EL RAID A CUENCA DEL BIPLANO TELEGRAFO I. — El valiente aviador italiano Elia Liut, momentos antes de la partida a la capital azuaya, hazaña que ha afianzado su prestigio de "as" de la aviación mundial. El viaje de Liut a través de la cordillera de los Andes, es, sin lugar a duda, un acontecimiento de importancia trascendental, que marcará una etapa de triunfos a la aviación ecuatoriana. En el círculo de la izquierda, aparece el biplano TELEGRAFO I a una altura aproximada de 1.600 metros, en pleno vuelo hacia la ciudad de Cuenca.

Guayaquil, 4 noviembre 1920.

Elia Liut prima del decollo per Cuenca: si nota, assicurato alla sua gamba sinistra, l'altimetro; la bussola verrà invece legata alla gamba destra poiché l'apparecchio non disponeva di strumenti.

### EL SENSACIONAL RAID AEREO GUAYAQUIL-CUENCA

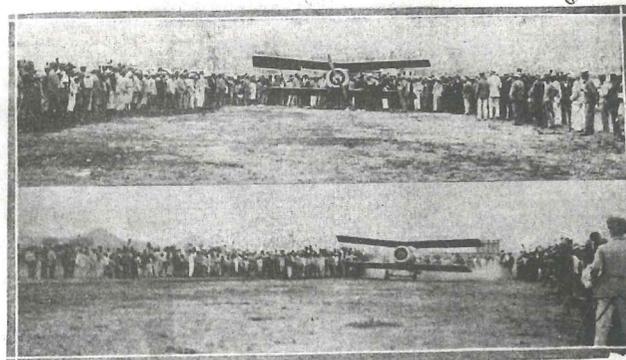


Foto GRAU.  
1.—Aspecto del campo de aviación en el Jockey Club, momentos antes de poner en movimiento la hélice del TELEGRAFO I, para efectuar el sensacional vuelo a Cuenca, en la mañana de ayer.  
2.—En el campo de aviación del Jockey Club, el biplano TELEGRAFO I, en momentos de partir a Cuenca en la mañana de ayer. El foto contempla la numerosa concurrencia que presencié el descollage.

Guayaquil, 4 noviembre 1920.

La folla attende la partenza del "TELEGRAFO I°" al campo del "Jockey Club"; il biplano poco dopo inizia a rullare sulla pista per poi decollare alla volta di Cuenca.

sociale affollava le strade e molte persone uscivano dalla città su ogni tipo di veicolo, con cavalli e muli, per arrivare al campo di *Jericó* e vedere da vicino "el hombre-pájaro", l'uomo volante, di cui tanto si parlava.

Frattanto Liut sperduto nelle nubi, più basse delle cime delle Ande circostanti, impiegava in giri e tentativi di passare le barriere che gli ostacolavano il cammino, un tempo doppio di quello necessario a compiere il tragitto, lasciando con l'animo sospeso la moltitudine che l'attendeva, e che intuiva la lotta immane che quell'uomo stava combattendo contro gli elementi, per segnare quella tappa nel progresso del Paese e compiere il primo volo da luogo a luogo che si verificava in Ecuador.

Alle 11.20 l'aeroplano era avvistato sul paese di Biblián e

# EL TELÉGRAFO

EDICIÓN DE LA MAÑANA

Primer raid aereo ecuatoriano a través de los Andes, EDICION ESPECIAL.

FUNDADO EN 1894

Guayaquil, Ecuador, - Miércoles 3 DE NOVIEMBRE DE 1920

NUM. 13. 075

## A CUENCA

En este día del hito del TELEGRAFO I, va hacia tí la edición del Decano de la Prensa Nacional del día de hoy, fresca la tinta y tibia, todavía, el papel, con el roce de los cilindros de la Rotativa del Diario. No pudiendo consentir en que la ciudad hospitalaria y riente donde pasó los más felices años de mi adolescencia, vea esta edición de EL TELEGRAFO sin una palabra más que le exprese cuánto es mi júbilo, en estos momentos en que, adornada con sus mejores y más lucientes galas, celebra el Centenario de su adelantamiento a la vida de la Libertad, con la conquista de su independencia, envíe este mensaje cariñoso y entusiasta, para expresarle que quien se enorgullece gloriosamente hijo suyo de corazón, participa siempre de sus alegrías y tristezas. En un día de gloria como este, no podía, no debía, fallarle mi recuerdo y sereto lo consigno aquí, rogándole que lo acepte como el más sincero homenaje de mis simpatías y mi adhesión

CESAREO CARRERA.

Guayaquil, Noviembre 3 de 1920.

## EL CENTENARIO DE CUENCA

En el presente mes de noviembre se cumplen los centenarios de varios acontecimientos gloriosos y hechos memorables, sucesivos a raíz de la traza formación política alcanzada por Guayaquil el 9 de octubre de 1820, fecha inmemorial en los fastos cívicos que se celebra con entusiasmo y entusiasmo. Hoy le corresponde a Cuenca, la hermosa capital azuaya, la ciudad de las flores y de los ríos, conmemorar el aniversario del 3 de noviembre del pasado año, en que sus valerosos hijos decidieron sacudirse del yugo español, sin reparar en sacrificios de ninguna clase, para conquistarse a la propia luz de la independencia que fue llevada a cabo más tarde en Pichincha y Ayacucho.

sol de la gloria: los hijos de la heroica Cuenca, en solidaridad patriótica con los de Guayaquil, Pichincha, esa libertad consagrada con la sangre del invicto Calles y otros héroes. El recuerdo de los hechos eminentes de la magna guerra de la independencia llena de júbilo los corazones y hace evocar los más altos y sublimes sentimientos de admiración y gratitud hacia los héroes de la emancipación americana. Saludamos reverentes esta fecha gloriosa y a través de la distancia le enviamos nuestras más sinceras felicitaciones a nuestros hermanos de Cuenca, cuyo regocijo nos animó en esta fecha luminosa, en que se cumple el primer centenario de su emancipación.

Dr. Dn. CESAREO CARRERA

Por segunda vez se honra "El Pueblo Católico" con presentar a sus lectores el folleto de este ciudadano azuayo. El folleto moral parece que fuera tallado en el granito de las leyes en la augusta libertad, rouse espantoso. Talento y virtudes físicas, carácter indomable, incansable laborioso. He aquí las peculiaridades más resaltantes de la personalidad pública del este querido ecuatoriano. Periodista de fustes impresionantes, ciudadano honrado a carta cabal. Este es el conjunto moral de nuestro distinguido amigo, a quien

## A CUENCA

### EN EL 1er. CENTENARIO DE SU INDEPENDENCIA

Ciudad de mis amores, lloraba aucha y florida, la hermosa Panear-bamba del Inca, Hijo del Sol, Por la que mis abuelos, al ofrendar su vala, Rompiéron las cadenas que atara el español.

Oh Cuenca, que coronada por tus rímelas montes fíase como la perla de una diadema real, Y ofrece al poeta, colajes y horizontes, Dignos de ser cantados por lirvas de cristal!

Morada inabarcable de nobles caballeros Y dadas, cuyos ojos espían tu cielo azul O el brillo transparente de filiginas luceros, ¡Quién fuera de tus valles un grácil abedul!

Y proyectar su sombra pudica en la amplia vega, Donde su grave canto modulaba la torcaz; O ser rayo de luna que entre la fronda juega Y viene en los reflejos su resplandor fugaz!

¡Oh patria, a tus propositos de independencia fiel, Haciendo de tus cuerpos y tu voler esendo, Donde estrellóse el colosal tropez!

¡Oh patria, a tus propositos de independencia fiel, Haciendo de tus cuerpos y tu voler esendo, Donde estrellóse el colosal tropez!

Lo pes y libertades por que brogaran todos Los héroes de esa lucha tremble y periosa; ¡Gusta, cuyos sublimes haz años y jornadas Exijan otra huida de un bando traquet!

Y cuando en la mañana, acherbí y fulgurante, El sol se alza en tu cielo como una borbotón, Luce hacia los espacios sin duelos y trunfante Sobre la andina brisa se ignó tu pabellón!

El lébano primero, que con su cauda leve Haró del férreo hispano la rubicunda faz, Hasta que tras la lucha, desposada y breve, Alzó inmortal Bolívar, sobre su frente audaz,

El iris de Colombia; la asneña victoriosa Cuyo matiz de guinda, de púrpura y azul Como una flor sublesta, sacra, maravillosa, Tendiose inmemorable del éxit al nado,

Cubriendo tres naciones! Y fue el celeste matiz Porque sufrieron tantos, hermosa realidad, Y de millares de almas hecú el gigante grito Que atronó los espacios: Libertad! Libertad!

Y si con tibia sangre el ódalo valiente, Tus ríosos y tu hundoos valles fertilizó, ¡Fizo los resplandores rímelas del poniente Luce, feliz y altiva, al espirar tu vío.

Cien años transcurrieron, como un leve suspiro Desde que sacudida la esclavitud servil Tu rápido progreso, tu bienestar admino, Y tu actitud serena, patriótica y viril.

## EL HOMBRE DEL DIA



Elia Liut, piloto del TELEGRAFO I, quien en las primeras horas de la mañana partirá a Cuenca, cuyo Centenario celebramos hoy, a formar parte en los festejos organizados por la Junta del Centenario de esa capital, verificando al mismo tiempo el primer raid aereo ecuatoriano a través de los Andes en un trayecto de más de 120 kilómetros por sobre tembladerales y terreno montañoso de difícil aterrizaje. Como recordarán nuestros lectores, Elia Liut, ha sido contratado hace pocos días por el gobierno del Ecuador para que dirija la Escuela de Aviación de Guayaquil, en vista de su notable competencia que se demostrará con el arriesgado vuelo que hoy realizará y que nosotros le deseamos sea rápido y feliz.

Los precios, rosari de modo excelente sobre los productos. El comercio de Guayaquil ha de ser rado solemnemente, que nuestra Ins titución lejos de extrañarse con el suministro de giro sobre el exterior, se los ha proporcionado a la ppa libérales y razonables y sujetos dese exclusivamente a la ley de saldaos. Entre tanto esta suada, entre tanto sigamos pacientemente entregados a nuestras tareas agrícolas, entre tanto no disminuamos nuestra cotribución tributaria al alivio de las cargas del Estado, el fomento de nuestra Institución y su objeto de ser el caso sin intermediarias que el encauzaran y dificulten más la colocación del mismo en el extranjero, no representando un máximo alguna cuestión que atente a los intereses nacionales, sino a la suma a los individuos contra los cuales los primeros Polares, Edificios de la Nación, evoran y autorizan nuestra acción defensiva. Los mandatos punitivos, no inde peñaban las opiniones e intereses personales de quienes los aseró, hasta el punto de contrariar abiertamente los compromisos de la colectividad y oponerse a las aspiraciones de las mayorías conscientes cuya representación se ejerce. En tal virtud, los señores comisionados de fondos de obras de las provincias de la Costa, debemos constar ante usted: 1o. Que deseamos y solicitamos la prórroga del impuesto destinado a la defensa del campo. 2o. Que es altamente perjudicial a nuestros intereses la liquidación de la Asociación de Agricultores, fundada por los señores Comisionados de Quito y Guayaquil, Comisionados a las cuales no podemos reconocer el derecho de ejercer la producción agrícola. 3o. Que estimamos debidamente la compensación moral del postulario de un interventor para que subservie las necesidades de nuestra sociedad y la pronta inversión del impuesto. 4o. Que consideramos como preparación de nuestra mira, los artículos de la ley que actualmente posee días por el gobierno del Ecuador para que dirija la Escuela de Aviación de Guayaquil, en vista de su notable competencia que se demostrará con el arriesgado vuelo que hoy realizará y que nosotros le deseamos sea rápido y feliz.

Edizione speciale del quotidiano "El Telégrafo" del 3 novembre 1920, trasportata il giorno seguente dal pilota italiano Elia Liut nel primo volo transandino da Guayaquil a Cuenca.

pochi minuti dopo si avvicinava a Cuenca. Passando sulla città Elia Liut lancia i volantini con il seguente saluto del dottor Lazo:

**"A CUENCA, ciudad invicta, del patriotismo, del arte y la belleza, en donde vi la luz primera, de su cielo, puro como el corazón de sus mujeres, sereno como la conciencia de sus habitantes; A CUENCA, tierra del valor, de la lealtad y la hidalguía, en donde aprendí el amor a la Patria, a la Libertad y al Trabajo, SALUDA en el glorioso Centenario de su Independencia, el más amante de sus hijos; aquel que lleva estereotipada en la mente, la visión radiosa de ese jirón querido del suelo ecuatoriano.**

L.F.LAZO

Guayaquil, 3 - XI - 1920.

Imp. La Reforma."

La gente corre per le strade raccogliendo i fogli volanti in un indescribibile, eccitato entusiasmo. (Il dottor Luis Fidel Lazo, uno dei più entusiasti patrocinatori del raid, avvocato, giornalista, deputato della provincia dell'Azuay e nella sua giovinezza

poeta, risiedeva a Guayaquil. Liut, primo postino aereo dell'Ecuador, lanciando il saluto di Lazo, si aggrida anche il record del primo lancio, dall'aereo, di volantini in quella Repubblica.

"El Observador", un settimanale di Riobamba, in una corrispondenza del 6 novembre, scrive: "Liut volò sopra Cuenca arrojando hojas de salutación a la ciudad".

"El Telégrafo" riporta, nella stessa data, il testo del telegramma inviato al Dr. Lazo da giovani intellettuali di Cuenca: "Cuenca, 4 de Noviembre de 1920 - Diputado doctor Luis Fidel Lazo - Desde cielo azuayo intrépido aviador Elia Liut nos envió patriótica y noble salutación dirigida por usted a nuestra hermosa tierra - Gracias inolvidable ciudadano..."

Liut mantenne la sua promessa di ritornare a Cuenca: nel 1934 col dottor Abel Romeo Castillo e nel 1945 con don José Santiago Castillo per presenziare, nel venticinquesimo del volo, alla cerimonia di collocamento di una targa. Ancora oggi si può ammirare quella targa di marmo nel terminal dell'aeroporto "Mariscal Lamar" a Cuenca.

Nel terminal dell'aeroporto internazionale "Mariscal Sucre", a Quito, lo storico volo è ricordato da un grande mural dell'artista Galo Galecio, sul quale si deve purtroppo rilevare un errore di data, che dovrebbe essere corretta: 4 novembre 1921 (ved. foto pag. 75).

È un vero delirio, una gioiosa follia collettiva che ha preso tutti i cittadini che per la prima volta vedono volare un aereo nel limpido cielo dell'Azuay.

Le campane della cattedrale di Santo Domingo e di tutte le chiese di Cuenca suonano a distesa ed i razzi lanciati nell'aria esplodono fragorosamente mentre Elia Liut esegue delle evoluzioni a 500 metri d'altezza sulla città.

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I°"

L'aereo, con il ruggito del suo motore e l'elica di legno che muove l'aria, ondeggia le sue ali di tela in segno di saluto alla folla sottostante, abilmente guidato dal pilota.

Una donna che assiste all'insolito spettacolo muore per lo spavento o la forte emozione nella piazza del mercato, a San Francisco.

*(In alcuni luoghi della provincia di Cañar, dove il biplano passò a bassa quota nella ricerca della sua rotta alla volta di Cuenca, vi furono dei morti per infarto, tra cui una indigena che stava arando il suo campo)*

Il pilota italiano vedendo i segnali di tela bianca, posti intorno alla pista d'atterraggio della hacienda *Jericó*, atterra alle 11.46 precise evitando a stento di investire la folla di più di 20.000 persone, accorse al campo a vedere il suo arrivo.

*(Subito dopo l'atterraggio la sirena del Corpo dei Pompieri, presso la Compagnia Telefonica di Guayaquil, annunciava l'arrivo di Liut a Cuenca; gli faceva eco la campana grande della Cattedrale seguita da quelle di tutte le altre chiese che suonavano all'unisono.)*

*Nel 1933, il Municipio di Cuenca inaugurava, nel luogo dell'atterraggio, un piccolo obelisco quale omaggio all'intrepido aviatore, oggi scomparso per l'incuria del tempo.*

*L'obelisco con il busto di Liut doveva essere ripristinato, per iniziativa del Gen. di Brigata Miguel Iturralde Jaramillo, e come dono della FAE (Fuerza Aérea Ecuatoriana) e del suo Comandante, Brigadiere Gen. Birket).*

*(Non abbiamo notizie recenti sulla esecuzione del lavoro)*

**Elia Liut ha percorso 115 chilometri in due ore e undici minuti ed ha trasportato la prima posta aerea dell'Ecuador.**

I primi ad abbracciare quel giovane di venticinque anni, ancora seduto sul seggiolino, sono il dottor Cuesta Vintimilla e sua sorella.

La folla, tra gridi di giubilo e lanci di cappelli nell'aria, si lancia verso l'apparecchio ed estrae a viva forza il pilota dalla carlinga portandolo in trionfo sulle spalle.

Il presidente del Consiglio Municipale, dottor Alfonso Cordero Palacios, decora sul campo il pilota, a nome del popolo azuayo, con una medaglia d'oro denominata "Premio Sangurima", estratta dalla sua borsa in un generoso impeto di ammirazione e di entusiasmo.

*(Il "Premio Gaspar Sangurima" era una ricompensa che, dal 1915, veniva assegnata dal Municipio all'artigiano più illustre; nel 1920 doveva riceverlo il parrucchiere Signor Baltazar Sánchez al quale il Consiglio decise di assegna-*

*re un'altra decorazione, approvando la decisione del suo Presidente che aveva appuntato sul petto di Liut quella medaglia d'oro di 18 carati, del peso di quattro castellani - trenta grammi circa - con lo stemma della città)*

Inoltre gli viene donata, essendo il primo aviatore che atterra a Cuenca, una medaglia d'argento con un piccolo aereo d'oro incastonato, come premio speciale del Municipio.

Elia Liut viene condotto fino alla automobile del dottor Remigio Crespo Toral, addobbata con fiori e con le bandiere italiana ed ecuadoriana, che guidava il lungo corteo di tutte le auto che esistevano nei dintorni a quel tempo, straripanti di belle signorine, signori e ragazzi che gridavano evviva e lanciavano mortaretti.

Il lungo convoglio delle automobili e della folla che seguiva a piedi formava un corteo ininterrotto, da *El Salado* sino alla piazza principale, di circa sei chilometri.

La comitiva entrava in Cuenca tra l'entusiasmo di 50.000 persone di tutte le classi sociali che lanciavano fiori salutando Liut con grande entusiasmo, passando sotto gli archi trionfali con significative scritte allegoriche.

Una di esse diceva: "Viva Guayaquil, portadora de la Aviación en el Ecuador".

Secondo le cronache dell'epoca l'entrata trionfale di Liut a Cuenca superava, nella sua straordinaria solennità, le visite dei paladini della libertà Bolívar e Sucre nell'anno 1822.

Il corteo arriva innanzi al palazzo del Governo della Provincia dell'Azuay, nei pressi del parco *Abdon Calderón*, tra il suono delle campane a festa, gli spari dei fucili e delle bombarde, i gridi di entusiasmo e le arie popolari suonate dalla banda musicale.

Quando l'entusiasmo della folla si acquieta, riuniti nel *Bar Latino* dell'oriundo italiano Juan Baldano, pronunciano dei discorsi: il curato Francisco Morales, il Dr. Rafael María Arízaga, Honorato Vázquez, Roberto Crespo Ordóñez, Roberto Crespo Toral, il Col. Puente, Capo della Zona Militare, il Dr. José Vicente Trujillo, Octavio Cordero Palacios, Luis Cordero Dávila, il Dr. Ricardo Márquez Tapia ed il poeta Dr. Remigio Crespo Toral che pronunciò la famosa frase, tanto cara ai cuencani, "A los cuencanos, no nos quedan otros caminos que los del cielo".

*(Infatti fino ad allora e per molti anni seguenti il viaggio fino a Cuenca, e ad altre zone dell'Ecuador, a parte il fatto che costituiva almeno tre giorni di vera odissea, si doveva intraprendere a piedi o a dorso di mulo, attraverso paurosi passi ed orridi precipizi.)*

*Anche oggi la rete viaria della zona è costituita da strade secondarie di terza categoria.*

*Si poteva quindi ben comprendere la follia gioiosa degli abitanti della Cuenca del centenario che vedevano, sorpresi, un salto tanto gigantesco dal mulo all'aereo)*

In quel bar tra discorsi e brindisi venivano aperti due tubi di latta in cui erano contenuti il giornale *El Telégrafo* e la rivista *El Fuste* (La Frusta); entrambi i tubi erano affrancati con francobolli annullati e recavano l'annullo della "prima posta aerea".

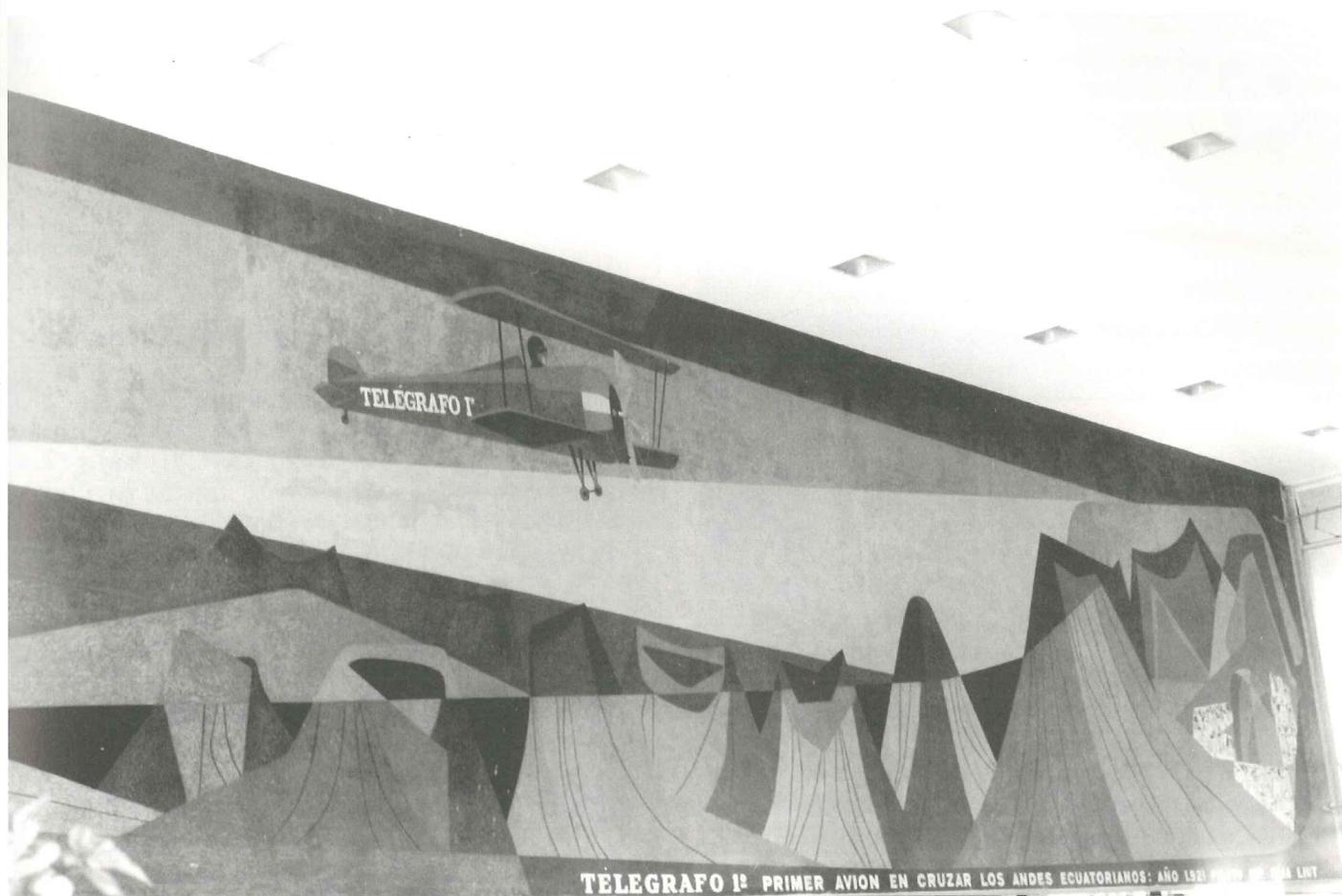
*(Per celebrare il suo settantacinquesimo anno di fondazione, il giornale "El Telégrafo" pubblicava, lunedì 16 febbraio 1959, un numero speciale commemorativo dedicando una intera pagina alla "Genesi della Aviazione Ecuatoriana".)*

*Autore del lungo articolo era l'unico sopravvissuto del gruppo di distinti*



Aeroporto "Mariscal Lamar" a Cuenca.

Targa di marmo inaugurata dal Municipio della città nel venticinquesimo anniversario del volo Guayaquil-Cuenca del pilota italiano Elia Liut.



Aeroporto internazionale "Mariscal Sucre" a Quito.

Il grande "mural" dell'artista Galo Galecio, che ricorda il primo storico volo attraverso le Ande ecuadoriane di Elia Liut.

signori che si erano riuniti, quel giorno memorabile, nel "Bar Latino": il Dr. Ricardo Márquez Tapia.

Egli precisa che il tubo della rivista "El Fuede", che era conservato dal dottor Alfonso Cordero, figlio del destinatario, diceva: "Al señor Presidente del Concejo Municipal de Cuenca - doctor Octavio Cordero Palacios - por intermedio del doctor Cornelio Crespo Vega - "El Fuede" - periodico satirico y de actualidad - "Primer Correo Aéreo".

Quindi aggiunge che, pur avendo fatto tutte le più diligenti ricerche, non è riuscito a localizzare il tubo che aveva contenuto "El Telégrafo"; ma che conserva il giornale suddetto, inviatogli dal suo amico Carlos Matamoros Jara, accompagnato da questo significativo messaggio:

"Doctor Ricardo Márquez Tapia . Guayaquil, 3 de noviembre de 1920. Amigo inolvidable le abrazo. Estos dias he leído su valioso libro "Patriota de Boyacá"; y mis felicitaciones por el primer Correo Aéreo que lleva el intrépido Elia Liut en el biplano TELEGRAFO I°, traído al Ecuador por el ilustre señor José Abel Castillo, digno de toda admiración por sus virtudes cívicas. Le abrazo estrechamente - Suyo - Matamoros Jara").

Dopo i discorsi il Governatore dell'Azuay, Don Alfonso Ordóñez Mata, accoglie Liut nel palazzo del Governo dove, con brillanti arringhe, lo festeggiano Rafael María Arízaga, Roberto Crespo Toral ed il colonnello Rafael A. Puente.

Quando il pilota esce dal ricevimento viene accompagnato da un gruppo di giovani in delirio fino al suo alloggio all'Hotel Latino.

Alle 14.30, dopo aver riposato un poco, Liut si reca al Municipio dove viene dichiarato "Ospite Illustre della Città di Cuenca" ed invitato a cena nella casa del Governatore dell'

Azuay.

Dal balcone il pilota assiste alla sfilata in suo onore aperta da diciassette ragazze, ognuna su un'automobile, che rappresentano le quindici Province di quel tempo ed i territori dell'Oriente e delle isole Galápagos.

Impersona l'Azuay la signorina Jacinta Aguilar Vázquez.

Il dispaccio postale, le pergamene e i pochi altri giornali trasportati in volo da Liut vengono consegnati all'Ufficio Postale dell'Azuay ed alle agenzie dei quotidiani suddetti.

Immediatamente dopo il suo arrivo il pilota telegrafa il seguente messaggio al direttore del giornale *El Telégrafo*:

"Cuenca - Novembre 4, 1920 - Sr. José Abel Castillo, Guayaquil - Arrivato senza problemi dopo un'ora e cinquanta-cinque minuti di volo, tempo eccessivo, causa nebbia che mi ha fatto perdere rotta.

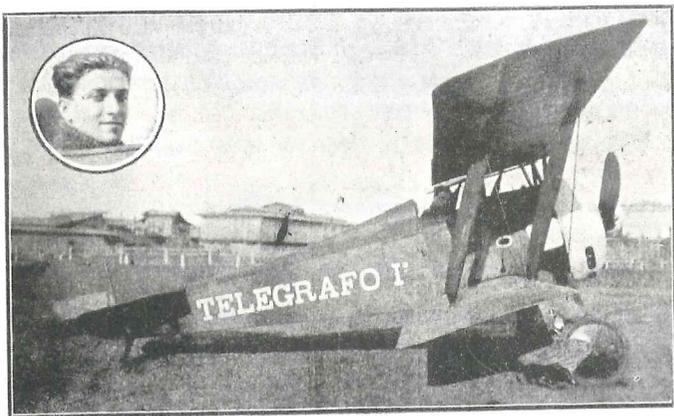
Ho molto gradito l'enorme manifestazione che mi è stata tributata all'arrivo a Cuenca.

La saluto affettuosamente. Liut".

("El Telégrafo" - Guayaquil, 5 novembre 1920)

Da Guayaquil il signor José Abel Castillo, la sua famiglia e molti membri della redazione del giornale, inviano la seguente risposta telegrafica:

"Liut - Cuenca - Con nuestra entusiasta felicitación, reciba el abrazo estrecho y cordial que la Dirección y la Redacción de *El*



Raid Guayaquil-Cuenca, 4 novembre 1920:  
Prima posta aerea dell'Ecuador.

Cartolina speciale stampata dal giornale "El Telégrafo" che reca al recto la fotografia del biplano Macchi Hanriot HD-1, denominato "TELEGRAFO I" e, nel medaglione in alto a sinistra, il ritratto del pilota italiano Elia Liut.

Al verso, oltre ai normali annulli postali di partenza di Guayaquil ed al timbro speciale su tre righe: "PRIMER / CORREO AEREO / DEL ECUADOR", è stato apposto il non comune annullo postale di arrivo a Cuenca del 4 novembre 1920.

Questa cartolina, ed un altro esemplare simile conservato al Museo Municipale "Remigio Crespo Toral" di Cuenca, autografa di José A. Castillo ed indirizzata a Elia Liut, è la prova dell'ottimismo e dell'orgoglio del proprietario dell'aereo.

Telégrafo le envían por el feliz éxito de su atrevida empresa. Puede Ud. suponer la inmensa ansiedad con que habrémos estado desde que pasó la primera hora sin tener noticia suya y el gran alborozo con que recibiríamos la de que pasaba por Biblián.

Aunque a su llegada haya escuchado alla muchos atronadores vitores, los hurrahas que en la casa de *El Telégrafo* se han lanzado en honor de Ud., no han sido menos ruidosos y espontáneos; y es muy posible que el eco de ellos haya repercutido en su corazón, porque salieron del fondo de los nuestros, en el momento en que libabamos una copa de champagne por su espléndido triunfo y su ventura personal. -

José Abel Castillo, Cesareo Carrera, José Vicente Peñafiel, Mosé Santiago Castillo, Carlos Alberto Flores, M.S.Reyna, María Piedad de Leví, Víctor Emilio Estrada, Manuel Eduardo Castillo, José Antonio Falconí Villagómez, Zaida Letty Castillo de Guerra, V. M. Espinoza G., Abel Romeo Castillo, Florencio Yagual."

("El Telégrafo" - Guayaquil, 9 novembre 1920)

## EL PRIMER CORREO AEREO EN EL ECUADOR

No. 114.—República del Ecuador.—  
Administración principal de correos  
del Azuay.—Cuenca, noviembre 4  
de 1920.

Señor José Abel Castillo, Director  
de EL TELEGRAFO.

Guayaquil.

Justo motivo de orgullo para Ud. y de gloria para el Azuay el haberle recibido al Sr. Elia Liut, audaz piloto del biplano TELEGRAFO I, quien majestuosamente poseóse en la mañana de hoy bajo nuestro cielo sembrando gratas emociones en todo pecho azuayo. Luego aterrizó entregando en seguida en esta administración, la valija de correspondencia, cartas, pergaminos, tarjetas y periódicos de que había sido portador, como primer correo aéreo del Ecuador.

Justos agasajos recibe de los azuayos el audaz aviador que supo vencer las dificultades de la Andina Cordillera y hacer efectivo su raid Guayaquil—Cuenca.

El pueblo en un lleno total aclama frenético al Cóndor Andino príncipe del aire como a su digno propietario Sr. Director de EL TELEGRAFO que también ha manifestado su entusiasmo como digno hijo del nermoso Guayas, por el regoetjo de Cuenca al celebrar el Centenario de nuestra libertad.

Dios y Libertad.

Abdón DONOSO.

Lo storico telegramma, inviato a José Abel Castillo direttore del giornale "El Telégrafo" dalla Amministrazione Principale delle Poste della Provincia, che conferma di aver ricevuto dal pilota Elia Liut il sacco postale con lettere, pergamene, cartoline e giornali, trasportati sul biplano "TELEGRAFO I", come prima posta aerea dell'Ecuador.

Qualche giorno dopo il direttore de *El Telégrafo* riceveva uno storico messaggio telegrafico del Direttore provinciale delle Poste (foto sopra).

Anche la poetessa María Piedad de Leví riceveva, il 4 novembre, un telegramma da numerose dame dell'élite cuencana che si congratulavano con lei dopo aver letto la sua bella composizione "A Cuenca", pubblicata sull'edizione del quotidiano *El Telégrafo* del 3 novembre, trasportato per via aerea da Liut il

giorno successivo:

"Liut nos ha traído números de El Telégrafo con una bellísima poesía de Ud. a Cuenca.

Agradecemos cordialmente por la poética ofrenda de su laureada lira, noble como su corazón y prestigiosa como su virtud y hermosura.

Amigas afectísimas: Elvira de Crespo Toral, Lastenia de Arízaga, Hortensia v. de Ordóñez, Dolores de Toral, María Teresa de Vega, Amelia de Borrero, Teresa de Muñoz Vernaza..."

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 7 novembre 1920)

Liut non dimenticava di inviare i suoi ringraziamenti al bravo meccanico italiano Giovanni Fedeli, tramite il console italiano di Guayaquil: "Cuenca, 5 novembre - Enrico Bassanini. Per consegnare a Fedeli. Primo momento libero inviati i miei migliori saluti e ringraziamenti per la tua grande opera mediante la quale raggiunsi la mia grande vittoria; di cuore ti saluto, tuo buon amico. Elia Liut".

Il destinatario rispondeva: "Elia Liut - Cuenca.

Ringrazioti dei tuoi complimenti, orgoglioso di quanto ho fatto e contento della tua riuscita e del nuovo trionfo dell'aviazione italiana; caramente ti saluto, devotissimo amico. Fedeli".

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 9 novembre 1920)

È interessante notare che sia il telegramma di Liut, sia quello di risposta di Fedeli non sono tradotti ma riprodotti in lingua italiana.

Liut, in una intervista rilasciata a Cuenca e pubblicata su *El Telégrafo* di giovedì 11 novembre 1920, dichiara:

"Arrivato in vista del *nudo de Cajas*, posso vedere chiaramente i laghi che danno origine al fiume Tomebamba.

La grande montagna è coperta di nuvole ed allora devio dalla rotta dirigendomi a nord-est verso Patul e Gualleturo; arrivo nei pressi di Sulchan in vista del Chimborazo e penso di raggiungere Riobamba ma, vedendo che l'orizzonte fino a sud è sereno, decido di ritornare per prendere la rotta progettata.

Proseguo poi la rotta per Cañar e Biblián, passo sul lato occidentale di Azogues e sorvolo il *cerro de Cojitambo* dal quale vedo chiaramente le alte torri della città, la gente che affolla le vie e le piazze, le bandiere sui balconi ed il segnale di atterraggio.

Visto il segnale di tela bianca ho la certezza di essere arrivato a Cuenca.

Durante il volo ho incontrato un cóndor: si è avvicinato all'aereo ma è poi fuggito forse perché spaventato dal ruggito del motore del biplano".

(*Còndor* - dallo spagnolo "cóndor", voce di origine quechua - grosso uccello rapace della famiglia dei catartidi ("Vultur gryphus"), che vive nella catena delle Ande, frequentando, nella zona equatoriale, altezze comprese fra due e cinquemila metri, mentre in Patagonia scende fino alla spiaggia; presenta capo e collo privo di penne e ornati di caruncole, collare bianco alla base del collo, corpo nero con ali cenerine, apertura alare variabile da tre a sei metri.)

Il curioso episodio ispirò la seguente stupenda poesia di Arnaldo F. Galvez, datata 11 novembre 1920:

A ELIA LIUT

(CON MOTIVO DE SU ENCUENTRO CON UN CÓNDOR  
AL CRUZAR LOS ANDES)

*Rey de los aires, con tu raudo vuelo  
en alas de la ciencia hecha biplano,  
te transformas en huésped soberano  
del infinito azul llamado cielo.  
Nosotros, entre tanto, desde el suelo,  
desde este libre suelo ecuatoriano!  
Te aplaudimos oh intrépido italiano  
que has venido a colmar un patrio anhelo.  
Y por encima de los niveos montes  
que forman nuestra andina cordillera,  
al señalarnos nuevos horizontes  
de progreso y de gloria, su saludo  
apresurase a darte, en la alta esfera,  
el cóndor que decora nuestro escudo!*

Durante la permanenza di Liut a Cuenca, Monsignor Domingo Comín e la Comunità Salesiana prodigavano speciali attenzioni all'illustre connazionale dedicandogli la seguente pergamena, consegnatagli il sette di novembre :

*Certifica este documento que en la ciudad de Cuenca del Ecuador a siete días del mes de Noviembre del año del Señor de mil novecientos veinte fue solemnemente entregada una medalla de oro a ELIA LIUT titulándole CÓNDOR ANDINO por su atrevido vuelo Guayaquil-Cuenca. Sigue aquí la expresión del justo entusiasmo, siendo vocero de él uno de los grandes poetas nuestros:*

*A fuer de bravo paladín del vuelo,  
Poniendo por testigo el Océano,  
Quisiste el Ande disputar y el cielo  
Al soberbio cóndor americano.*

*Venció la audacia de tu inmenso anhelo  
Y el Chimborazo rey, sintióse enano,  
Al ver manchado su impoluto hielo  
Por la sombra triunfal de tu biplano.*

*As de los ases del hangar latino  
No olvides en Blasón de tu memoria  
Que en este grande anfiteatro andino*

*Por ceñirte el laurel de la victoria  
En alas de este antiguo pergamino  
Tan alto como tú se alzó la gloria.*

La pergamena veniva firmata dalle autorità e da distinti cittadini. Ma lasciamo che Liut, con le sue stesse parole, ci descriva le sue impressioni personali di quell'avvenimento:

"Cuenca mi accolse con le braccia aperte ed in quella nobile città ricevetti attenzioni ed onoranze che è impossibile descrivere.

Dalla crema della sua società sino alle classi popolari venni

# EXTRA EL TELEGRAFO EXTRA

Edición de la Tarde

NUM. 12.677

FUNDADO EN 1894

Guayaquil, Ecuador.—Jueves 4 DE NOVIEMBRE DE 1920

## El emocionante y arriesgado Vuelo de Guayaquil a Cuenca realizado hoy POR EL AVIADOR ITALIANO ELIA LIUT

UN TRIUNFO SENSACIONAL DE LA AVIACION  
EN EL ECUADOR

El biplano TELEGRAFO I llegó a  
la capital del Azuay a las 11 y 45

### UN TRIUNFO DE AVIACION

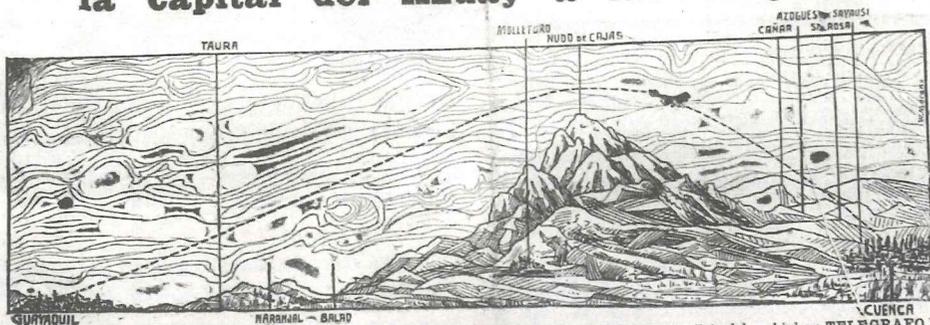
Las ciudades de Guayaquil y Cuenca, al igual que otras poblaciones de la República se han mantenido estos días en constante expectativa por motivo del anunciado raid a la capital azuaya, ofrecido por el aviador italiano Elia Liut en el biplano TELEGRAFO I, y que ha realizado hoy, correspondiéndole el honor de llevar a cabo la más arriesgada prueba que registraron los aviones de la aviación ecuatoriana.

Valiosa verdadera admiración y entusiasmo el sólo hecho de cruzar los peligros a que se ha expuesto el bravo aviador en el espacio en su afán de conquistar nuevas glorias y demostrar una vez más su probada capacidad, pericia y valor.

El vuelo de Guayaquil a Cuenca en una sola etapa, cubriendo en cincuenta minutos la enorme distancia que separa a ambas ciudades: el hecho de haber dominado la rotal altura de la cordillera occidental de los Andes, venciendo las violentas ráfagas que se arrojan sobre los nevados picos, el gran esfuerzo que ha necesitado para vencer todas las dificultades de la travesía, etc., califican la hazaña adquirida por el heroico piloto en los cuatro meses que se cuentan entre nosotros, haciéndolo conocer los adelantos de los vuelos mecánicos, merced al perfeccionamiento de las máquinas aéreas y al completo dominio de los trágicos aparatos que surcan las alturas.

Es este un galardón imperecedero que cubre de gloria al esforzado aviador Liut y le reconoce a la realidad nacional.

Después de la travesía del Atlántico verificada en fecha memorable y del paso por las altas cumbres de los Andes por expertos pilotos chilenos y japoneses, en diferentes épocas el raid Guayaquil—Cuenca impone una odisea de las más brillantes de la aviación en Sudamérica y constituye un hito de los más grandiosos triunfos del coraje humano, de la pericia técnica y del valor militar, justamente reconocido en el gallardo aviador que acaba de aterrizar en la hermosa capital azuaya que hoy



EL RAID A LA CAPITAL AZUAYA.—Gráfico de la trayectoria aproximada descrita por Elia Liut, piloto del biplano TELEGRAFO I, en su grandiosa hazaña transmontando la cordillera occidental de los Andes, en viaje a Cuenca.

aviador Liut, con su correspondiente equipo de viaje, demostrando la mayor serenidad y un reposo envidiable ante la temerosa hazaña en que iba a emprender, verificando una larga excursión aérea por el cielo ecuatoriano.

A las 9 y 34 de la mañana despegó

un saludo a Cuenca, en el primer centenario de su independencia.

Guayaquil, a 3 de Noviembre de 1920. Andrés, Obispo de Guayaquil; Eusebio Palacios Andrade, A. B. Serrano, L. A. Cisneros, Francisco de

Mañá J. Toledo, Luis Antonio Abad, Luis Vidal, Erasmo V. A. Mosquera, Alfonso Pesantez, Abelardo Ochoa, Antonio Zalamea, Alejandro Abarcaño, Emilio Ulloa, Heliodoro Moreno S.

marío de su vida republicana. Guayaquil, Noviembre 3 de 1920. El Secretario, Vicente Paz Ayera.

La Revista Comercio Internacional saluda y felicita, por conducto del señor Presidente de la Junta del

Ferrocarril y Escuela de Aviación—Guayaquil 30—X—20.

**LA RUTA DEL VIAJE**

El último tramo acordado por el aviador antes de salir, comprendía las líneas siguientes: Guayaquil—Naranjal 80 km.

ción y pasada una hora de la salida ya la agudada había hecho empujones por descomponerse a muchos. Así estábamos pendientes del timbre eléctrico del teléfono que sonaba y sonaba sin cesar...

### LA ESPERACION EN CUENCA

Noviembre 4 de 1920. TELEGRAFO—Guayaquil. Desde que tenía indisputable expectativa en esta ciudad y en los pueblos vecinos, con motivo del anunciado raid aéreo del biplano TELEGRAFO I.

En las primeras horas de la mañana millares de personas de toda condición social se echaron a las calles y plazas, para esperar la llegada del aviador Liut.

Todos desearon ser los primeros en descubrir en el firmamento la silueta del biplano extra zilda de Guayaquil a la capital del Azuay.—Corresponsal.

### CERCA DE CUENCA

A las 11 y 20 se recibió un telegrama de Riobamba, parroquia de la provincia del Cañar comunicando que el TELEGRAFO I había sido arriado por los moradores de esa población.

### EL TELEGRAFO I SOBRE CUENCA

(Telegrama extra rápido)

Cuenca, noviembre 4 TELEGRAFO—Guayaquil. En este momento 11 y 20 a. m. el biplano TELEGRAFO I se halla a la vista.

De considerable altura, al paso de la aeronave por la ciudad, el aviador lanzó millares de hojas volantes. A Cuenca, ciudad inveterada del patriotismo del arte y la bellas, en donde se la fue primera de un cielo pero como el coronel de sus vapores, sereno, como la conciencia de sus habitantes; a Cuenca, tierra del valor, de la libertad y la independencia, en donde se abre el amor a la Patria, a la Libertad y el Trabajo, saluda, en el glorioso Centenario de su Independencia, el más augusto de sus hijos, así como una eterna bienvenida.

Edición extraordinaria serale del giornale "El Telégrafo", di giovedì 4 novembre 1920, che annuncia la felice conclusione del raid da Guayaquil a Cuenca. In basso a destra si nota la notizia del lancio sulla città dei volantini di saluto affidati al pilota italiano dall'avvocato cuencano L. F. Lazo.

trasformato in una specie di suo idolo. Là fui proclamato ufficialmente "CÓNDOR DE LOS ANDES", il titolo più gratuito, eppure così onorifico, che abbia potuto avere nella mia vita. Vennero indette collette popolari per potermi offrire somme di denaro che io non potevo accettare. Ero annebbiato da quelle attenzioni, però mi sforzavo comunque di pensare che non dovevo addormentarmi sugli allori. Era indispensabile andare avanti, come feci".

Mentre il "TELEGRAFO I" rimaneva a Cuenca, nel suo piccolo ed improvvisato hangar di paglia costruito dagli indios con la antica tecnica con cui erigevano le loro capanne, Elia Liut partiva a dorso di mulo per Huigra da dove, tramite ferrovia, raggiungeva la città di Riobamba; lo attendeva il Sig. José Santiago Castillo col quale doveva preparare il campo di atterraggio. Frattanto anche il pilota italiano Ferruccio Guicciardi, che doveva pilotare il biplano fra Cuenca e Riobamba, partiva da Guayaquil per raggiungere Cuenca. (Guicciardi, dopo il primo volo di Liut, era sceso a Guayaquil per approvvigionarsi di olio, benzina e pezzi di ricambio risalendo quasi subito a Cuenca, a dorso di mulo, da Huigra)

Il signor Isidoro Levy-Gildred era stato di grande aiuto avendo concesso il luogo adatto per l'improvvisato campo d'atterraggio, ricavato nell'ippodromo di Riobamba ed ubicato nei terreni denominati *Bella María*, della famiglia Cordovez, e *La Trinidad* o *Medio Mundo* della famiglia Levy-Gildred.



Cuenca, campo di "Jericó", novembre 1920. Il Macchi Hanriot HD-1 ricoverato nell'improvvisato hangar di paglia costruito dagli indios.

## Capitolo secondo - Il raid Cuenca-Riobamba di Guicciardi: 19 novembre 1920

### Il primo tentativo

**L**os Andes, quotidiano di Riobamba, pubblica, mercoledì 10 novembre, a caratteri cubitali, il seguente annuncio:

#### RAID CUENCA - RIOBAMBA

*Il giorno 11 del presente mese atterrerà l'intrepido aviatore ELIA LIUT nell'Ippodromo. La partenza da Cuenca sarà annunciata al pubblico da un lungo fischio della sirena della fabbrica tessile "El Prado", ed anche da razzi che saranno lanciati da diversi punti della città.*

#### PREZZI DEGLI INGRESSI

Palchi alti con 4 ingressi	12 sucres
Ingresso a palco alto	3 „
Palchi bassi con 4 ingressi	8 „
Ingresso a palco basso	2 „
Ingresso di favore	1 „
Ingresso popolare	0,5 „

*Gli ingressi saranno in vendita da oggi nell'emporio del Sig. Cayetano Musello, casa del Dr. Fco. A. Costales, Parco Maldonado.*

L'11 novembre si attende il volo dalla capitale azuaya a Riobamba ed il pubblico è impaziente di vedere il famoso *avioncito* ma il volo viene rimandato per ragioni tecniche.

Lo stesso giorno *Los Andes* pubblica la seguente notizia:

**“IL CONDOR ANDINO Elia Liut trasporterà la seconda posta aerea dell'Ecuador, con corriere per Riobamba, Guayaquil e Quito.**

**Gli intellettuali dell'Azuay invieranno saluti autografi a Riobamba, con le loro congratulazioni per la celebrazione del Centenario della sua Indipendenza”.**

In realtà non solo il pubblico ed il giornale locale erano convinti che il pilota del Macchi era Liut ma anche il proprietario del biplano ed il suo giornale.

Probabilmente le insistenze di Guicciardi e la sua smania di dimostrare le sue capacità convinsero Liut e Santiago Castillo a permettergli di tentare il raid.



Cuenca, campo di "Jericó", 12 novembre 1920.  
Da sinistra a destra Elia Liut e Ferruccio Guicciardi fotografati davanti al biplano "TELEGRAFO I" prima del tentativo di Guicciardi di effettuare il raid Cuenca-Riobamba.

Infatti venerdì 12 novembre, alle 8.40, Guicciardi decolla per Riobamba ma dopo mezz'ora è costretto a ritornare al campo a causa delle forti correnti e dei mulinelli del vento sulle montagne, inoltre il motore non funziona regolarmente.

Appresa la notizia, José A. Castillo telegrafa:

“Guayaquil, 12 novembre. Liut.- Cuenca.

Sono al corrente che Guicciardi ha tentato il volo ed è ritornato.

Con ciò deve ritenersi concluso il di Lei impegno morale.

Se il biplano non è in condizioni perfette chiami Fedeli a metterlo a punto e tranquillamente, col tempo buono, Lei compia il raid Cuenca-Riobamba.

Per l'amico Guicciardi si presenterà ancora l'opportunità di far risplendere la sua perizia ed il suo eroismo aviatorio.”

Liut risponde col seguente telegramma:

“Cuenca, 12 novembre.

José Abel Castillo.

La decisione che ho preso in questi giorni, di permettere al mio amico Guicciardi il raid Cuenca-Riobamba, era dettata dal desiderio di far conoscere anche altri eroi della aviazione italiana.

Se oggi Guicciardi non ha potuto effettuare il viaggio non è per sua imperizia ma per impossibilità assoluta a causa dello stato agitatissimo dell'atmosfera e delle condizioni imperfette del motore; ragioni per cui non insisto io stesso a tentare nuovamente sino a quando Fedeli non venga a revisionare il motore.”

La notizia arriva al pubblico, che attende nell'ippodromo di Riobamba, completamente distorta e falsata.

Infatti in seguito si apprendeva che si era sparsa tra la folla la falsa notizia che il proprietario dell'aereo aveva ordinato per telefono, da Guayaquil, di sospendere il volo.

Mentre José Santiago Castillo tentava di telegrafare a Guayaquil dalla stazione di Riobamba, tramite la linea telegrafica speciale della ferrovia, accorreva il signor Isidoro Levy-Gildred avvertendolo che parte del pubblico, contadini venuti dai vicini villaggi a vedere per la prima volta un aereo, stava cercandolo con atteggiamento ostile.

I due, udendo il vociare della folla che si avvicinava, si rifugiavano correndo nell'*Hotel Metropolitano* dove si trovava anche Liut.

Il proprietario dell'albergo, signor Isaac Aboab, ordinava di sbarrare le porte poco prima che la turba cominciasse a tirare pietre.

L'arrivo provvidenziale del maggiore León Benigno Gallegos, Comandante della guarnigione di Riobamba, con un picchetto di soldati, disperde la folla e salva José Santiago Castillo ed il pilota Elia Liut da sicuro linciaggio.

Frattanto il quotidiano *El Guante* di Guayaquil pubblicava nella prima pagina della sua edizione di domenica 14 novembre la seguente notizia, telegrafata il giorno precedente dal suo corrispondente di Riobamba:

“Si annuncia il raid Quito-Riobamba, sull'aereo “QUITO I”, pilotato dall'aviatore americano Mr. Wilson. Comunicherò dettagli.”

### Il primo volo da Cuenca a Riobamba

Il raid Cuenca-Riobamba poteva concretizzarsi solo per l'eroismo e lo spirito sportivo del sergente Guicciardi.

**Ferruccio Guicciardi**, come Elia Liut, non aveva più eseguito lunghi voli dal tempo delle missioni di guerra nei cieli del Trentino e del Carso durante la Prima Guerra Mondiale.

Il tragitto aereo era molto pericoloso poiché doveva vincere i picchi più alti delle Ande ecuadoriane, partendo da Cuenca, situata a 2.587 metri sul livello del mare, per giungere ai 2.798 metri di altezza di Riobamba.

Del resto per verità storica bisogna dire che Liut non voleva più rischiare la vita e aveva perso interesse nell'avventura da quando aveva concluso il contratto governativo per dirigere la Scuola Militare di Aviazione di Guayaquil.

Guicciardi non ha paura, la sua unica abilità è saper pilotare ed è ansioso di dimostrarlo: egli quindi accetta solo 5.000 sucres del premio di 15.000 che il Municipio di Riobamba aveva messo in palio per chi riusciva a sorvolare per la prima volta la città. Del resto, tenendo conto del potere d'acquisto del denaro a quel tempo, anche 5.000 sucres erano una bella somma.

*(Nel 1920 il sucre era quotato dollari 0,50 mentre, dal dicembre 1992, il dollaro statunitense ha abbondantemente superato il valore di 2.000 sucres)*

Il giorno prima di partire Guicciardi ed il proprietario del biplano si scambiano gli ultimi messaggi telegrafici:

"Cuenca, 18 novembre. José A. Castillo - Guayaquil.  
Biplano pronto per effettuare raid Cuenca-Riobamba, attendo sue istruzioni. Fedeli partirà domani per Guayaquil. Guicciardi."

"Guayaquil, 18 novembre. Guicciardi - Cuenca.  
Oggi ho parlato per telefono con Liut che si trova già a Riobamba.

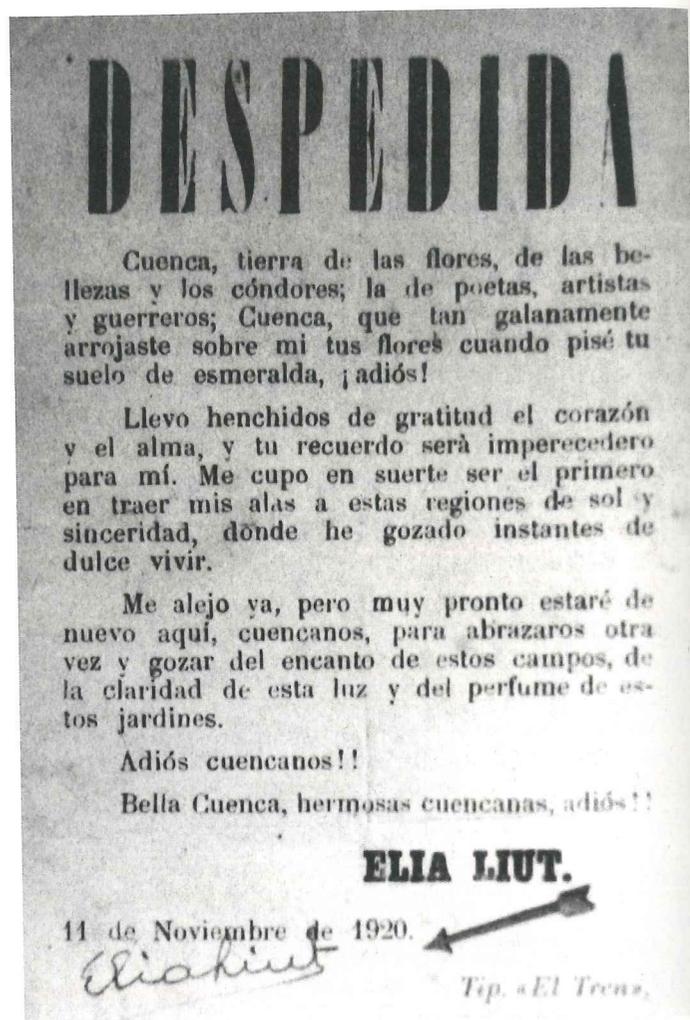
Siamo d'accordo che Lei faccia il raid Cuenca-Riobamba; che Fedeli si rechi a Riobamba per preparare il biplano per raid Riobamba-Quito.

Liut mi dice che l'orario adatto per il volo è dalle 6 alle 9 a.m. Faccio sinceri voti di vincere gli elementi al nuovo Cónдор Andino.

Faccia sventolare le bandiere ecuadoriana ed italiana al di sopra dei monti Azuay e Chimborazo ed arrivi trionfante alla nobile e bella Riobamba. La saluta il suo aff.mo amico, José A. Castillo."

"Cuenca, 18 novembre. José A. Castillo. - Guayaquil.  
Secondo le sue istruzioni, se il tempo lo permette, e se non si presenta alcun inconveniente, decollerò tra le 6 e le 9 a.m.  
Sarò pronto al campo d'aviazione dalle sei del mattino.  
La saluto. Guicciardi."

Venerdì 19 novembre alle 7.20 con un cielo senza nuvole e la Cordigliera con pochissimo vento, Guicciardi parte dal campo della hacienda *Jericó*, dopo aver provato più volte il motore, e vola sulla città di Cuenca, lanciando centinaia di volantini.



*Cuenca, 19 novembre 1920.*

*Volantino lanciato da Ferruccio Guicciardi sulla città dopo il decollo per il raid Cuenca-Riobamba.*

*L'unico esemplare noto, con l'autografo di Elia Liut e conservato al "Museo Aeronáutico y del Espacio" di Quito, reca la data del giorno in cui era previsto il volo.*

Il "TELEGRAFO I" pilotato da Guicciardi salutava così i cittadini di Cuenca e tutti, raccogliendo e leggendo i volantini, credevano che Liut stesse volando su di loro mentre lui, in quel momento, si trovava a Riobamba nell'ansiosa attesa dell'arrivo di Guicciardi.

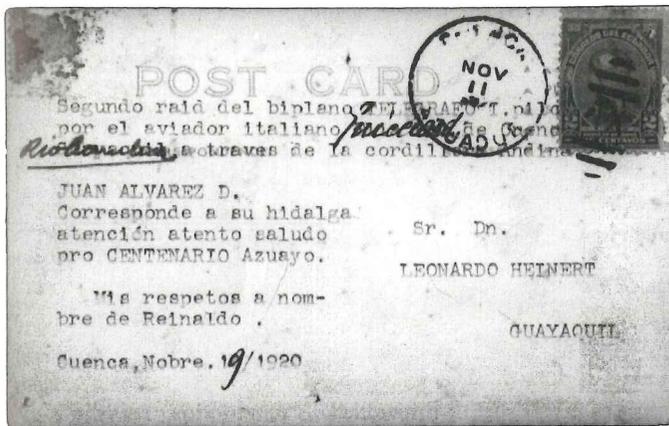
*(Il testo del volantino è riportato dal quotidiano "El Telégrafo" di domenica 21 novembre 1920, col titolo "ADIOS A CUENCA" e come corrispondenza telegrafica da Cuenca.*

*Dal n° 54 del 9 gennaio 1937, il "Boletín Postal - Epoca del Administrador Principal de Correos", ha pubblicato, per alcuni anni il "Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador", compilato dal famoso aerofiliatelista dell'epoca, Sr. Justo P. Campaña Zuñiga di Guayaquil.*

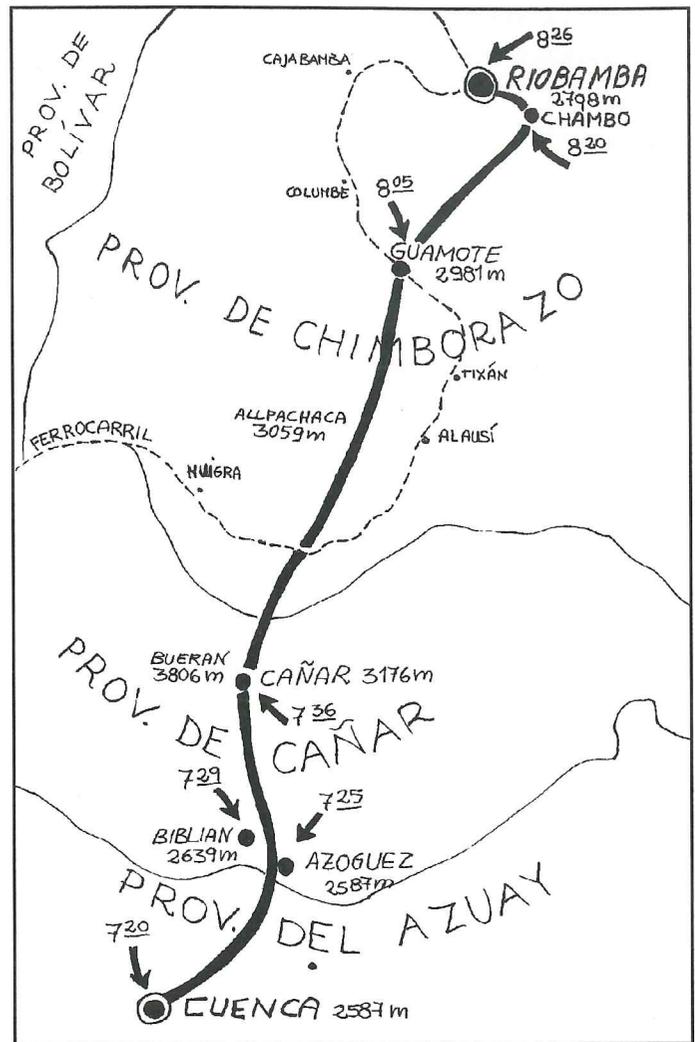
*L'autore, non conoscendo il volantino di L. F. Lazo lanciato da Liut, classifica questo gettato da Guicciardi come "Primer volante lanzado desde el aire en el Ecuador".*

*L'unico esemplare sino ad oggi noto, conservato al "Museo Aeronáutico y del Espacio" a Quito, è stampato su carta leggera di cm. 10,2 di base per cm. 15 di altezza)*

Poco dopo il biplano punta verso nord ed alle 7.25 passa a grande altezza sopra Azogues (2.587 m.), alle 7.29 sopra Biblián (2.639 m.), alle 7.36 sopra Cañar (3.176 m.), alle 8.05 sopra Guamote (2.981 m.) dove viene ammirato da tutta la



Posta aerea Cuenca-Riobamba: 19 novembre 1920.  
 Recto e verso della cartolina della seconda posta aerea dell'Ecuador, trasportata dal pilota italiano Ferruccio Guicciardi recante il timbro postale di Cuenca dell'11 novembre, data prevista per il volo, e le correzioni a penna del mittente, che in un primo tempo pensava che il pilota sarebbe stato Elia Liut.



Cartina della rotta seguita dal biplano "TELEGRAFO I", pilotato da Ferruccio Guicciardi, nel raid da Cuenca a Riobamba del 19 novembre 1920.

popolazione che lo acclama nelle vie e nelle piazze della cittadina. Indi sorvolata Chambo (2.815 m.) alle 8.20, il pilota giunge vicino a Riobamba, dove già si ode il rombo del motore. Sorvolata la Cordigliera sud, dopo aver eseguito una larga virata, atterra rapidamente sul campo, alle 8.25, nei pressi del segnale di tela bianca, urtando una pietra con una ruota e causando una leggera torsione alla stessa.

Guicciardi scende dall'aereo affaticato e semi-congelato, poiché indossa un maglione di lana nera a collo alto, e viene prontamente rianimato con un caffè caldo ed una coperta.

Ha realizzato il volo nel tempo di un'ora e cinque minuti, toccando frequentemente l'altezza di 5.400 metri.

Poche persone sono presenti sul campo a poca distanza dalla Plaza de la Carnicería, sulla strada per Chambo, dove si trovano anche Elia Liut e José Santiago Castillo.

(Il telegrafista di Cuenca trasmetteva, alle 7.20, la notizia della partenza dell'aereo e, più tardi, veniva segnalato solo il passaggio per Biblián. Sfortunatamente al passaggio su Alausí non vennero sparate cannonate ne suonate le campane per avvisare gli abitanti ed il telegrafista di Riobamba)

**Ferruccio Guicciardi col "TELEGRAFO I" trasportava la prima posta aerea da Cuenca a Riobamba.**

Non erano stati apposti timbri speciali ed il volo è praticamente

ignorato da quasi tutti i cataloghi di posta aerea, forse perché non si conoscono cartoline commemorative.

Inoltre solo una piccola parte del corriere postale, preparato per l'undici novembre, venne probabilmente caricata sul biplano insieme a quella del giorno del volo.

L'unico pezzo conosciuto è illustrato in questo libro.

Il solo accenno al trasporto di cartoline speciali, oltre a notizie generiche, anche se ben precise, di trasporto di posta aerea, è quello del giornale *Los Andes* di Riobamba del 21 novembre 1920, che pubblica in prima pagina la seguente importante notizia:

"Cuenca, Noviembre 19 de 1920. Segundo correo aéreo del Ecuador Señor Director de *Los Andes* - Riobamba.

**El segundo correo aéreo que conduce el biplano "TELEGRAFO I", pilotado por el intrépido aviador italiano Guicciardi, compañero de Elia Liut, a quien Cuenca acaba de aclamarle el CONDOR ANDINO, lleva para usted un saludo especial de este su amigo, y 18 tarjetas postales de EL TREN.**

El producto de la venta está destinado a incrementar la suscripción para la compra de un aéreo nave, la que hasta hoy alcanza

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I"

a OCHO MIL SUCRES.

Sinceramente, muy amigo de ustedes.  
Director de EL TREN."

**"NOTA - Las hermosas tarjetas postales a que se refiere el señor Director de EL TREN, se hallan de venta en la Administración de LOS ANDES."**

*(Le notizie del trasporto della posta aerea :*

*"Telegrama de Riobamba, noviembre 19 de 1920 - Guicciardi ha traído correspondencia de Cuenca."*

*("El Comercio" - Quito, 20 noviembre 1920).*

*"El areoplano ha traído valija para Riobamba, del interior de la República y del Exterior".*

*("El Telégrafo" - Guayaquil, 20 noviembre 1920)*

*Trasporto della cartolina speciale del settimanale "El Tren":*

*"La valija del Telégrafo I°: El biplano TELEGRAFO I°, pilotado por Guicciardi, que efectuó el raid Cuenca-Riobamba, ha traído en la valija, las siguientes comunicaciones para LOS ANDES:*

*Post Card - Señores Rectores de LOS ANDES - Riobamba -*

*Honor y gloria a la hermosa ciudad del Chimborazo, en la conmemoración secular de su independencia ! Sea ella grande, sea feliz !*

*El primer raid aéreo en los Andes del Ecuador junta, por las rutas del cielo, a Riobamba y Cuenca...*

*Cuenca, a 19 de Noviembre de 1920. Remigio Crespo Toral."*

**Tarjeta postal de EL TREN**

*Semanario Independiente fundado en 1920 - Cuenca Ecuador S.A. Segundo Raid del biplano italiano Macchi, TELEGRAFO I, pilotado por Guicciardi Ferruccio, de Cuenca a Riobamba, quien en su primer raid de Guayaquil a Cuenca, trasmontó la Cordillera Occidental de los Andes ecuatorianos.*

*"Válgome del segundo correo aéreo para, por órgano del valiente diario, que celebró ayer su quinto aniversario, saludar a la heroica Riobamba en el primer Centenario de su Independencia.*

*Al señor Director de LOS ANDES - Riobamba - Via aérea - Afectísimo amigo.*

*F. Talbot"*

*Cuenca, 19 de Noviembre de 1920. LOS ANDES - Riobamba.*

*"Cuenca saluda entusiasmada á ese noble paladín de la prensa y por su órgano á la culta Riobamba. Gobernador - A. Ordóñez."*

*(Dalle notizie e dai testi delle cartoline suddette, pubblicati da "Los Andes" di Riobamba il 21 novembre 1920, si ha la conferma che la cartolina speciale, che sino ad oggi non è stato possibile rintacciare, recava un testo stampato al verso in cui si menzionava chiaramente la marca dell'apparecchio ed il pilota)*

L'arrivo del Macchi attirava molto pubblico che si recava al campo per vedere l'aereo ed i due piloti italiani.

Essi erano oggetto di molte attenzioni e complimenti ed una sfilata di automobili li conduceva, insieme a J. Santiago Castillo, all'Hotel Metropolitan.

Alle cinque del pomeriggio le autorità civili, militari ed ecclesiastiche si riuniscono nel Palazzo Municipale.

Nel salone d'onore sono presenti i due piloti italiani, i consiglieri municipali, la Giunta del Centenario, i rappresentanti del giornale Los Andes e moltissime altre persone.

Il Dr. Carlos Moreano, presidente del consiglio municipale, decora con una medaglia d'oro il valoroso pilota Ferruccio Guicciardi pronunciando frasi di giusto encomio per la magnifica realizzazione del suo raid.

Il Dr. Pacífico Villagomez, presidente della Giunta del Centenario coglie l'occasione per annunciare che Liut ha

## AVIADOR FERUCCIO GUICCIARDI



PILOTO DEL TELEGRAFO I EN EL RAID AEREO CUENCA-RIOBAMBA

*Una vez más el valor juvenil ha triunfado sobre la majestad de los Andes ecuatorianos.— Dos esforzados aeronautas, Elia Liut y Ferruccio Guicciardi, heroicos hijos de Italia y representantes de esa raza latina que por siglos ha mantenido el prestigio de su virilidad, han roto el silencio eterno de las nieves andinas y heraldos de civilización, en frágil nave, han llevado hasta el corazón de la República un mensaje de progreso, demostrando su entusiasta cooperación por establecer la aviación en el Ecuador.*

*Fotografía del piloto italiano Ferruccio Guicciardi publicada sulla testata del quotidiano "El Telégrafo" di domenica 21 novembre 1920.*

accettato di eseguire alcuni voli la prossima settimana. Anche il volo di Guicciardi ispirò l'estro poetico degli ecuadoriani, come può testimoniare questa poesia :

### AL AVIADOR GUICCIARDI EN SU RAID CUENCA-RIOBAMBA

*Sobre rosas potentes de granito,  
i bajo un sol que radioso reverbera,  
con tu carro veloz hiendes la esfera  
i te expandes osado al infinito.*

*Subes audaz casi al cielo bendito,  
i vas do la furtiva luna impera  
tras de Marte que fulge en su carrera,  
i cumples lo que Verne dejó escrito.*

*Desde el éter que luce fulgurino  
avísanos, oh grande mensajero,  
si encontre al ciclón en tu camino;*

*O, si sólo cruzaste pasajero,  
la bóveda celeste peregrino  
como pasa brevemente un lucero.*

Rafael RIVAS J.

Riobamba, Noviembre de 1920.

*("Los Andes" - Riobamba, 23 noviembre 1920)*

Guayaquil, Ecuador.—Domingo 21 DE NOVIEMBRE DE 1920

Guayaquil, 21 novembre 1920.

Prima pagina del giornale "El Telégrafo" che riproduce, sotto la fotografia del "Cóndor Andino" Elia Liut, il testo del volantino lanciato da Ferruccio Guicciardi il 19 novembre dopo il decollo per Riobamba.

**DES**

con productos suficientes para pagar en el extranjero para satisfacer necesidades y nuestros mentales entonces encontrar la forma de que gaste, ya que las endemas aumentar. se dictan leyes o disposiciones, es preciso el mal en sus orizontes produzca resultados apreciables y que a nadie. Si se quiere en algo la demanda por el exterior hay por evitar que se las obligaciones que se necesitan, hasta a, por supuesto. Periodo de pobreza, natural que adoptar el mayor gasto y el obrar en otra forma el mal, cerrar los ánimos o de voluntespear hacia el abis-

**LA FRUTERA PACIFICO**

se los preliminares para la Compañía Frutera de Eco, idea que ha encontrado en nuestros circulos convocatoria hecha anteriormente en uno de Cámara de Comercio, un agricultores que se dedican en esta provincia, organizador de la proyectado ingeniero don Carlos León amplia exposición acerca se propone esta llevar a efectos que está llamada a agricultores en general, a la reunión se manifiestan de las explicaciones que León Cart y acordaron: veros de los iniciadores en referencia para esta- en vapores nacionales que vivamente al transporte

sificación del cultivo del aso de mejorar los actuales varian exclusivamente a tera. incia de que actualmente se beneficiar mayormente, sino aquellas personas producto, para venderlo extranjeros, se convino en los medios posibles a la, cuya constitución significativa alhagueña en presente agricultura, cuyo deamente plausible. se comienza se verificará de productores, con el contemplando los proyectos organización de la Compañía

**IONES NACIONALES**

**SECRETOS QUE SE VULGAN**

JICO, noviembre 18. "La Vanguardia", objeto de sostener el Tesoro señor Ca- al texto del tra-

**EL CONDOR ANDINO**



Nuestro Liut, que a su bizarro corazon de dominador de los aires uno un espíritu caballeroso, pleno de delicados sentimientos, ha correspondido a la hidalga hospitalidad y a las manifestaciones de simpatía de la sociedad cuencana con una impresionante despedida que arrojó Guicciardi desde el TELEGRAFO I al partir en el raid Cuenca-Riobamba en la mañana del día 19.

Liut aparece en este foto luciendo las valiosas medallas con que fue condecorado por la generosidad de ese pueblo espléndido, que al premiar al piloto del TELEGRAFO I obligó eternamente nuestra gratitud, y agradecimiento.

El texto de la despedida de Liut, que nos ha sido transmitida por telegrafo, es el siguiente:

**ADIOS A CUENCA**

Cuenca, tierra de las flores, de las bellezas y los cóndores, la de los poetas, artistas y guerreros.

Cuenca que tan galantemente arroja- te sobre mi tus flores cuando pisé tu suelo de casaca!! Adiós!!

Llevo henchidos de gratitud el corazon y el alma y tu recuerdo será imperecedero para mí.

Me cupo en suerte ser el primero en traer mis alas a estas regiones de sol y sinceridad, donde he gozado instantes de dulce vivir; me alejo ya, pero muy pronto estaré de nuevo aquí cuencanos, para abrazaros otra vez y gozar del encanto de estos campos, de la claridad de esta luz y perfume de estos jardines.

Adiós cuencanos!! Bella Cuenca, her-

**ECOS PARLAMENTARIOS**

LA MEMORABLE SESION DE LA CAMARA DE DIPUTADOS DEL 7 DE NOVIEMBRE

EL ASUNTO ASOCIACION DE AGRICULTORES

CLAUSURA DEL CONGRESO

La instaló el Presidente señor don Luis Vernaza y concurrieron con el infrascripto Secretario, los señores Aguirre, Alcega, Andrade, Arias, Aspián, Bayas, Bermoo, Burgos, Castillo, Obaco, Espinal, Frolle, Gastón, Hidalgo Adolfo, Hidalgo Pombero, Jaramillo, Lemus, Maldonado, Morano, Nariño, Pineda, Roca, Tebar, Tron, Valcárcel, Ybar, Yela y Zambrano.

Se leía de acta precedente, el doctor Bermeo dice: No había querido venir a esta sesión porque no sabía que iba a continuar discutiéndose el Proyecto relacionado con la Asociación de Agricultores, asunto que no lo creo de vital interés para el país; y al contrario, caso de que llegue a ser ley de la República, considero que él será la ruina del país.

Si me ha asegurado, sin embargo, por distinguidos compañeros de esta Cámara, que no se tratará de este punto, y por eso vengo aquí para formar quorum y cerrar con llave de oro las sesiones de la actual Legislatura, exhortándoles a mis honorables compañeros que salgamos todos de este recinto, como entramos a él, esto es, como patriotas sinceros y honrados, leales servidores de la Patria, y como amigos verdaderos entre nosotros. Si llegara a tratarse del Proyecto de la Asociación de Agricultores, cualquier peligro arrostraré con entereza y valentía, fucando todas mis esperanzas en que la serenidad de este alto Cuerpo que representa la soberanía nacional, será suficiente para alejarle toda sombra de desgracia a esta Patria, a la que tanto amamos.

Aspián Carbo: Acaba un Diputado de manifestar clara y terminantemente que, si ha venido, su presencia obedece a que se le ha ofrecido que no se trataría de tal o cual asunto que a él no le agrada; y al mismo tiempo hace entender que, de no cumplirse esa promesa el afrontará todo peligro para que no se discuta el Proyecto en cuestión, haciéndolos comprender que aún llegaría a abandonar la Cámara para dejarla sin quorum. De existir esta amenaza, hago presente que ella entraña la transgresión más palmaria de nuestra Carta Política; y parece que ese señor Diputado y cuantos a él le acompañan no temieran la sanción prescrita por el Art. 36 de la Constitución de la República.

Desde ahora solicito, para el caso de que esa amenaza llegue a ser una realidad, que se haga efectiva la sanción a que me he referido.

Pino y Roca: Yo me he considerado tan honrado y tan patriota como el señor doctor Bermeo, tanto que, cuando llegue el momento, estoy seguro que votaré indudablemente en el mismo sentido que mi colega; solamente que siento diferir de su opinión cuando él me o nos hace entender que puede abandonar la Cámara si se discute lo relacionado con la Asociación de Agricultores. En esto yo no estoy de acuerdo, porque ni creo parlamentario ni creo propio de la seriedad de una Cámara, que cada vez que a nosotros no nos agrada un Proyecto, optamos por abandonar la sala; al contrario, nuestro deber y las responsabilidades que hemos contraído al aceptar este delicado cargo, nos pone en el caso ineludible de terciar en la discusión para aducir razones y procurar, dentro de la corrección, llevar el convencimiento al ánimo de nuestros contendores.

Hidalgo Nevárez: Es menester, señor Presidente, que se declare en este recinto, con la altivez de la juventud y el valor que despierta toda causa buena, que no creo en la amenaza que acaba de concretar en contra de la Cámara el señor doctor Bermeo. Es necesario que, una vez por todas, se diga en esta sala que quienes hemos estado en favor del proyecto referente a la Asociación de Agricultores, tenemos la misma dosis de honradez que pregona el señor doctor Bermeo y que

U ec di si n ll tr

Qu dad ción ello apli su acu dim en Pre los de ne cio do o jul ca de co te No de se m to di ty al u y al p

Circa tre mesi dopo l'arrivo a Guayaquil del Macchi Hanriot HD-1, nel campo di Iñaquito veniva ricoverato uno SPAD VII, denominato "QUITO I".

L'apparecchio, ordinato in Francia dall'aviatore ecuadoriano Alberto Suárez Dávila, era arrivato a Guayaquil il 22 ottobre 1920 a bordo del vapore francese *Saint Joseph*.

In verità chi aveva pagato l'ordinazione erano i proprietari signori Pedro Freile, Salvador Bucheli e Rafael Tobar Angulo, che avevano sperato di far volare il biplano, ma non erano mai riusciti ad ingaggiare un pilota.

*(Blériot Spad VII - Biplano da caccia monoposto, progettato dall'ing. Louis Béchereau e costruito nel 1916 dalla Société anonyme Pour l'Aviation et ses Derivés (S.P.A.D.), che dal 1914 era stata assorbita da una società anonima il cui presidente era Luigi Blériot.*

*Era azionato da un motore Hispano-Suiza di 180 C.V.*

*Caratteristiche principali: apertura m. 7,82; lunghezza m. 6,10; superficie mq. 17,85; peso a vuoto kg. 500; velocità km./ora 205; tetto massimo 5.000 metri; autonomia ore 2,40.*

*Lo Spad VII fu considerato il miglior caccia alleato della prima guerra mondiale e venne impiegato dagli assi della caccia francese Guynemer e Fonck.*

*Importato direttamente dalla Francia, venne adottato dalle squadriglie da caccia italiane nel 1917 e fu l'aereo da caccia preferito dall'asso italiano Francesco Baracca.*

*E' però interessante notare che da un articolo pubblicato su "El Comercio" di Quito, il 4 maggio 1920, in cui si annuncia l'ordine piazzato in Francia da Suárez Dávila, si rileva che il biplano: "Ha un motore Le Rhône della potenza di 80 C.V. ed è costato 50.000 franchi."*

*In una intervista a Suárez Dávila, pubblicata ne "La República" del 17 gennaio 1921, il pilota precisa che si tratta di uno Spad 29, 80 C.V. del costo di 33.000 franchi e del peso di 800 chili, mentre nel catalogo della casa costruttrice si dichiarava un peso di 450 chili in ordine di marcia.*

*Chiaramente, anche per un prezzo di soli 33.000 franchi, i francesi avrebbero potuto inviare almeno un motore di potenza pari a quelli del periodo bellico se non di 220 C.V. come quello montato sul modello 1920)*

I tre ricchi quitegni lo avevano fatto trasportare sino a Quito tra mille difficoltà.

Gli aviatori **Pedro Traversari Infante** e **Alberto Suárez Dávila**, ritornati dal Cile, dove avevano ottenuto il loro brevetto di piloti, chiedevano l'autorizzazione di volare col "QUITO I", ma il Ministero della Guerra, temendo per l'incolumità dei piloti, rispondeva che non poteva concedere il permesso poiché non vi era la certezza del perfetto funzionamento del motore.

Frattanto anche il pilota statunitense **N. Windsor**, che si trovava di passaggio a Quito, come abbiamo visto, prometteva di realizzare un raid da Quito a Riobamba nell'intento di guadagnare il premio messo in palio dalla città.

Ma per diverse ragioni l'aviatore americano abbandonava il progetto ed il "QUITO I" nel suo hangar di Iñaquito.

Anche Liut veniva contattato dai proprietari dello Spad ma egli rispondeva, dopo aver esaminato l'aereo al campo, che, se il meccanico Fedeli accettava di revisionarlo, lo avrebbe provato molto volentieri...

Domenica 21 novembre Elia Liut partiva per Quito allo scopo di studiare la rotta per il prossimo raid Riobamba-Quito e preparare il campo di atterraggio; il martedì seguente egli ritorna a Riobamba.

## I voli acrobatici del "TELEGRAFO I" su Riobamba

Venerdì 26 novembre 1920, alle 8 del mattino, **Elia Liut** decolla dal campo dell'ippodromo fra le acclamazioni del pubblico riobambegno di ogni classe sociale, portandosi all'altezza di 3.200 metri per poi ritornare rapidamente sul campo, eseguendo le più disparate figure acrobatiche ed atterrando rapidamente con una corsa di soli ottanta metri.

La folla aveva seguito con stupore le evoluzioni ed aveva sperato di ammirarlo più a lungo.

Il pilota viene condotto sulle spalle dei più entusiasti spettatori sino all'Hotel Metropolitan ed il lungo corteo è preceduto dalla banda musicale.

Il giorno seguente Liut accetta di fare un nuovo spettacolo aereo: è un giorno di grande festa a Riobamba.

La gente accorsa all'ippodromo anche dai villaggi vicini, supera le diecimila unità e la banda del battaglione di cavalleria *Yaguachi* esegue allegre arie.

Quasi alla stessa ora del giorno precedente, Liut decolla velocemente portandosi alla quota di 4.000 metri fra entusiastici evviva.

Il piccolo biplano sorvola continuamente il campo eseguendo una serie di figure acrobatiche mozzafiato.

*Loopings, tonneaux*, avvitamenti e scivolate d'ala si susseguono in rapida sequenza.

Il pubblico vedendo l'esecuzione di voli rovesci e simulazioni di combattimenti aerei, prima ammutolisce, poi grida entusiasta rendendosi istintivamente conto che, anche se nessuno di loro ha mai visto un aereo volare od eseguire figure acrobatiche, il pilota sta facendo delle cose eccezionali e straordinarie.

Liut volteggia quindi più volte sulla città eseguendo delle belle virate ed allontanandosi dal campo fino a diventare un puntino nel cielo terso.

Quando finalmente egli atterra in picchiata fermandosi dolcemente, i presenti, al culmine dell'entusiasmo, lo estraggono dall'apparecchio e lo portano in trionfo sulle spalle conducendolo in città.

Il corteo percorre le vie principali; dai balconi le signorine gettano fiori ed applaudono freneticamente.

Gli studenti del *Colegio Maldonado*, dimostrando la loro simpatia, portano il pilota sulle spalle mentre quelli del *Colegio San Felipe* cantano la Marcia Reale italiana diretti dal professore Padre Eugenio Goeta.

Liut viene decorato dagli studenti con una bella medaglia d'oro e, parlando dai balconi dell'*Hotel Metropolitan*, ringrazia, esternando la sua riconoscenza per tutte le gradite manifestazioni d'affetto ricevute a Riobamba.

Alle quindici, nei saloni del Municipio, gli viene consegnata, durante una cerimonia ufficiale, un'altra medaglia d'oro.

Verso sera, durante la cena organizzata dai redattori del giornale *Los Andes*, che aveva celebrato con pagine speciali Liut ed il "TELEGRAFO I", il *Cóndor Andino* apprende che le foto, scattate dai fotografi del giornale al campo d'atterraggio, sono servite a stampare delle cartoline postali da inviare a Quito per via aerea...

## Capitolo terzo - Il raid Riobamba-Quito di Liut: 28 novembre 1920

Sabato 27 novembre partono in treno da Riobamba per Quito l'aviatore Guicciardi e J. Santiago Castillo, allo scopo di controllare il campo d'aviazione in località *La Carolina*, nel podere della hacienda agricola *Iñaquito*, e fare i preparativi necessari all'atterraggio di **Elia Liut**.

Il luogo è collegato, tramite una linea speciale, con l'ufficio telegrafico, per poter conoscere l'ora di partenza di Liut da Riobamba.

La pista è opportunamente segnalata con la solita precisione da Guicciardi.

Il tempo è magnifico e si possono vedere tutti i picchi della Cordigliera, la famosa *Avenida de los Volcánes*.

Domenica 28 novembre il campo comincia a riempirsi di pubblico e, sin dalle prime ore del mattino, migliaia di persone sono salite sulle alture del *Panecillo*, della *Tola* e di tutte le altre che circondano la città per poter vedere l'arrivo dell'apparecchio.

Il *Panecillo* è l'altura più affollata poiché dalla sua cima si vede senza alcun ostacolo il maestoso vulcano *Cotopaxi*, dalla cui direzione dovrà apparire il biplano.

Numerose persone hanno ottenuto il permesso di assistere all'arrivo dell'aereo utilizzando i cannocchiali dello Osservatorio Astronomico, situato nel centro della città, nel parco *Bolívar*, ora denominato *La Alameda*.

Tutta la popolazione della capitale sembrava in preda ad una isteria collettiva al pensiero di vedere un aeroplano per la prima volta, poiché mai prima di allora un mezzo aereo aveva sorvolato Quito.

Seguendo l'automobile in cui vi erano José Santiago Castillo, Ferruccio Guicciardi ed il corrispondente locale del giornale *El Telégrafo*, i membri del Corpo Diplomatico e Consolare e della Colonia Italiana, si dirigevano al campo di *Iñaquito*.

*(Liut aveva personalmente preso accordi col proprietario del terreno il quale, all'ultimo momento, ci aveva ripensato temendo i danni che potevano causare tanti spettatori.*

*Il pilota italiano fu costretto a spedire telegrammi ai giornali per spiegare l'impossibilità di eseguire il volo.*

*Ecco il testo di quello inviato al direttore de "El Comercio" di Quito e pubblicato nella prima pagina della edizione di venerdì 26 novembre:*

*"Riobamba, 25 novembre 1920. - Vi comunico che ho dovuto sospendere il raid Riobamba-Quito, avendo ricevuto un telegramma dal signor Espinosa in cui mi comunica che non può permettere l'atterraggio del TELEGRAFO I° sul suo podere de "La Carolina".*

*Me lo aveva offerto personalmente. Le sarei grato se pubblicasse questa notizia. Grazie e cordiali saluti. Elia Liut."*

*La stampa locale aveva quindi dato annunci ambigui sul luogo di atterraggio. Prima si era parlato del campo di "La Carolina", poi della parrocchia "Benalcázar", a nord di Quito.*

*Comunque molti si recarono al campo di Iñaquito intuendo il luogo esatto, che era stato offerto gratuitamente dal proprietario Don Manuel Tobar e tenuto segreto sino all'ultimo momento per ragioni di sicurezza, evitando che una folla troppo grande potesse causare incidenti nell'aerodromo)*

L'ufficio telegrafico, da Riobamba, trasmette che Liut è decollato alle 8.55 e che la folla al campo di aviazione supera di gran lunga quella accorsa per i voli precedenti.

Alle 9.30 riprende il suo ticchettio ed annuncia che il biplano è passato su Ambato.

Tutti gli sguardi sono fissi verso l'orizzonte in direzione sud da cui proviene il ronzio del motore; trascorsi pochi minuti si

intravede nei dintorni del *Guamaní* il profilo del "TELEGRAFO I°" che avanza rapidamente verso la città.

Anche dall'Osservatorio Astronomico lo avvistano nel momento stesso in cui, dal forte del *Panecillo* viene sparato un colpo di cannone, segnale convenuto per annunciare l'arrivo di Liut.

Nel generale entusiasmo dei cittadini, il biplano volteggia sulla città a 800 metri d'altezza, indi si dirige rapidamente a nord abbassandosi dietro un filare d'alberi ed avvicinandosi al terreno, segnalato da Guicciardi con una grande lettera T in tela bianca.

Il pubblico attendeva ansiosamente, sin dall'annuncio della partenza da Riobamba e del passaggio su Mocha, Tisaleo ed Ambato, dove Liut, alle nove e diciassette minuti, compiva rapide evoluzioni fra l'ammirazione di tutti gli abitanti che avevano invaso tutte le strade e le piazze.

Alle nove e trentaquattro gli abitanti di Latacunga, più fortunati, potevano ammirare a brevissima distanza l'aereo ed il pilota che volavano a bassissima quota.

*(Durante l'intervista, a Quito nel maggio 1977, al Sig. Enrique Freile Angulo, figliastro di Liut, ho appreso che il pilota non aveva alcuna carta geografica e, pur usando la bussola, aveva deciso di seguire i binari della ferrovia da Riobamba a Quito.*

*Quando Liut arrivò a Latacunga, credendo di essere arrivato a destinazione, discese a bassa quota cercando il luogo d'atterraggio segnalato da una croce bianca e, non vedendola, si spaventò.*

*Subito dopo si accorse che la strada ferrata proseguiva, riprese quota con difficoltà, a causa del forte vento, e proseguì tranquillo la rotta verso Quito.*

*Il fatto può sembrare incredibile ma è parzialmente confermato dal giornale "Los Andes" del 30 novembre:*

*"Liut se ha dirigido por el trazo ferroviario, por no tener carta alguna geográfica que le pudiera servir de guía")*

Quindi il biplano sorvolava Lasso, Machachi e Tambillo.

L'ansietà della folla al campo di *Iñaquito* si trasformava in incontenibile entusiasmo quando l'aeroplano atterrava, alle 10 in punto, dopo un'ora e cinque minuti di volo, pilotato con grande perizia.

Un giornalista del quotidiano quitegno *El Comercio*, nella edizione del giorno seguente, commentava così l'avvenimento: "Non ci sono parole per descrivere l'impressione suscitata a Quito dall'arrivo di Liut.

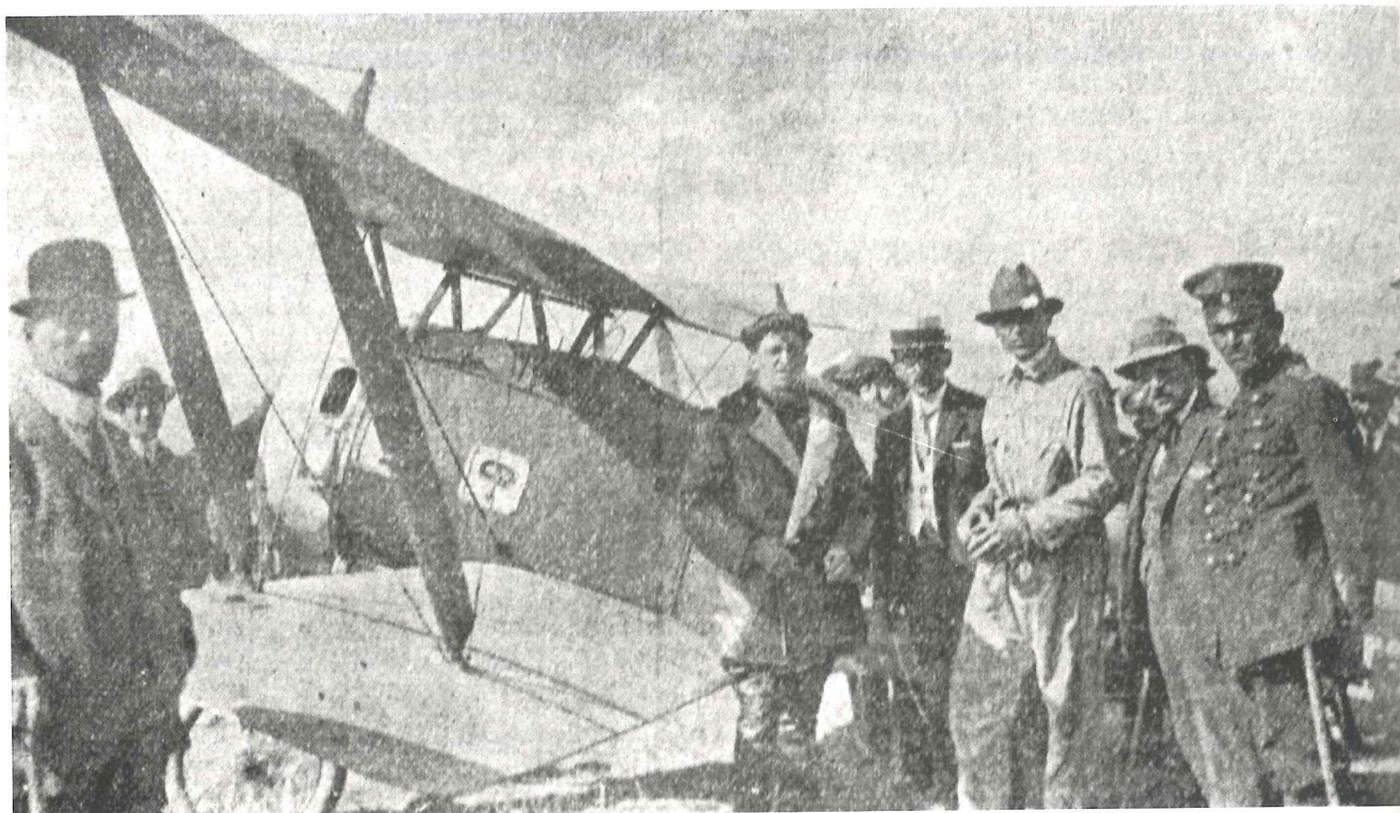
In città la gente, completamente esaltata, correva per le strade e le piazze; e nel campo di atterraggio fu la pazzia, fu il delirio quando il Signor Generale Moisés Oliva, Direttore della Scuola Militare, per primo gridò che vedeva la sagoma dell'aereo nello spazio, la folla, senza riuscire a trattenersi si abbandonò al più esaltante, patriottico e sincero entusiasmo...

Quando il motore e l'apparecchio si arrestarono, migliaia di persone raggiunsero il luogo di atterraggio del "TELEGRAFO I°" per esprimere la loro simpatia ed ammirazione all'audace pilota, che è stato il primo ad attraversare le Ande ecuadoriane ed a coronare il suo grandioso progetto.

Dame e cavalieri a gara si disputavano le cortesie di Liut, chi offrendogli fiori, chi saluti ed espressioni di sincero affetto ed ammirazione. Il popolo letteralmente catturò Liut e lo portò sulle spalle fuori dal campo di atterraggio".

*(Fra tanto entusiasmo solo due cittadini mostravano segni di rabbia: Nicolás Espinosa e Pedro Saá.*

*Il campo di volo infatti confinava con le loro proprietà.*



Riobamba: 28 novembre 1920.

Fotografia, scattata alle ore 8,40 del mattino, del pilota Elia Liut e del meccanico Giovanni Fedeli, che ha eseguito le ultime verifiche del "TELEGRAFO I°" prima del raid Riobamba-Quito.

Saá assisteva con maggiore pazienza al passaggio del pubblico sul suo terreno seminato, mentre Espinosa era infuriato poiché il suo potere aveva subito maggiori danni; si rivolse alle autorità chiedendo un indennizzo, ma con poca "suerte").

Il pilota riesce a liberarsi dall'entusiasmo del pubblico ed a salire sulla automobile della signora Carmela Angulo de Freile, in compagnia della quale e delle signore Zaldumbide de Pallares, Guadalupe Larrea de Fernández Salvador e della signorina Isabel Viteri Zaldumbide, raggiunge la città.

Il passaggio per le vie avviene tra la folla in delirio e, dopo aver superato il Parco dell'Indipendenza, il corteo si arresta innanzi alla casa del signor Vicente Urrutia, e, in seguito, a quella dell'italiano Sig. Benito Boggiano.

Entrambi offrono all'aviatore ed ai suoi accompagnatori una coppa di champagne. Durante il ricevimento dei coniugi Boggiano, Amerigo Ferri, Console d'Italia a Quito, con un nobile discorso in italiano, consegna all'intrepido aviatore, a nome dei residenti italiani della città, un artistico omaggio consistente in un *necessaire* da viaggio, un fermaglio tempestato di pietre preziose ed una targa d'argento con la iscrizione:

"All'intrepido pilota Elia Liut che su ali italiane primo sorvolò le Ande Ecuadoriane offre a ricordo la Colonia Italiana in Quito".

L'anfitrione Sig. Benito Boggiano, brindando al pilota ed al promotore della felice impresa aviatoria, affermava che l'Aviazione Nazionale poteva considerarsi una realtà e che non era lontano il giorno in cui gli aviatori nazionali, solcando i cieli della patria, avrebbero realizzato l'anelito del popolo

ecuadoriano che dava grande importanza all'aviazione, come mezzo di comunicazione tra l'Ecuador ed i Paesi esteri e tra le città ecuadoriane...

Un discorso veramente profetico in un'epoca in cui tutta l'aviazione sudamericana era ancora neonata.

In seguito la comitiva si reca al *Club Pichincha* dove tutti i soci attendono il *Cóndor Andino* per rendergli omaggio.

Prende la parola il Sig. Modesto Larrea Jijón pronunciando un discorso di lode alla Missione Aeronautica Italiana venuta in Ecuador per aiutare il Paese nella realizzazione dei suoi progetti di sviluppo.

Liut, Guicciardi, Fedeli e J. S. Castillo, con le persone più in vista della città, terminano la serata al ricevimento in casa del Sig. Pedro Freile e della sua gentile signora.

#### La posta aerea

*Los Andes* di Riobamba, nella sua edizione di sabato 27 novembre, annunciava: "Mañana a las 7 a.m., si las condiciones atmosféricas lo permiten, **Liut realizará el raid Riobamba-Quito, llevando valija para la Capital**".

**Il sacco postale con la prima posta aerea, trasportato da Liut da Riobamba a Quito**, si componeva di circa 400 pezzi, incluse le 100 cartoline fotografiche stampate dal giornale *Los Andes*.

("El Comercio" - Quito, lunedì 29 novembre 1920: "cosa de 400 postales fueron en la valija, entre ellas las que *Los Andes* envía a los colegas capitalinos, saludándoles")



Posta aerea Riobamba-Quito: 28 novembre 1920.  
 Cartolina speciale stampata dal giornale "El Telégrafo" che reca al recto la fotografia del pilota italiano Elia Liut e del biplano Macchi Hanriot HD-1, denominato "TELEGRAFO I" e, nel medaglione in alto a sinistra, il ritratto di José Abel Castillo proprietario dell'aereo.  
 In basso a destra il pilota ha apposto la sua firma autografa.  
 Al verso reca l'annullo postale di partenza dell'ufficio postale di Riobamba, mentre l'ufficio di Quito ha raramente annullato il corriere in arrivo.

Posta aerea Riobamba-Quito: 28 novembre 1920.  
 Cartolina speciale stampata dal giornale "El Telégrafo" che reca al recto la dicitura stampata dalla Direzione Generale delle Poste dell'Ecuador e l'autografo del pilota, al verso i saluti di José Abel Castillo.

La cartolina speciale, stampata in colore seppia, reca al recto la fotografia del biplano "TELEGRAFO I" con il pilota Liut in primo piano e in un medaglione, in alto a sinistra, il ritratto del proprietario dell'aereo, signor José Abel Castillo.

ne cartoline illustrate normali e speciali che venivano trasportate senza affrancatura ed annullate all'arrivo a Quito. Parte del corriere postale, affrancato e non, reca al recto, stampata su due righe, la seguente dicitura:

Al verso, stampata in colore seppia, vi è la dicitura:

"Tarjeta Postal de "EL TELÉGRAFO"  
 DIARIO DE LA MAÑANA. - FUNDADO EN 1884.  
 GUAYAQUIL, ECUADOR., S. A.  
 CALLE DE AGUIRRE 421-423-425-427. - APARTADO DE CORREO 415  
 CABLES: JACASTILLO.

"DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR. - Primer correo aéreo salido de Riobamba el domingo / 28 de Noviembre de 1920, a las 8 y 50 min. a. m. y llegado a Quito, a las 10 a. m."

(Si tratta sicuramente dei pezzi consegnati al campo poco prima della partenza e trasportati fuori sacco)

Primer raid del biplano TELEGRAFO I, de Riobamba a Quito pilotado por el aviador italiano Elia Liut."

Alcune cartoline speciali venivano spedite dai redattori del giornale Los Andes di Riobamba ai colleghi di Quito.

(Dei circa 400 pezzi trasportati si sono salvate dall'incuria del tempo e degli uomini, solo una parte delle cartoline speciali stampate dal giornale "El Telégrafo")

("El Comercio" - Quito, 28 novembre 1920:  
 "Los Andes enviará postales en el correo aéreo para los órganos periodísticos capitalinos, saludándoles")

La posta suddetta è regolarmente affrancata e reca gli annulli postali di Riobamba e di Quito del 28 novembre 1920. Il pilota accettava, poco prima del decollo da Riobamba, alcu-

La cartolina, stampata dal giornale suddetto, al recto era fotografica, in bianco e nero, e ritraeva il biplano ed i piloti Guicciardi e Liut.

Al verso si legge: "Tarjeta Postal de LOS ANDES. Diario de la mañana - Fundado en 1916, Riobamba, Ecuador - Primer raid

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I"

del biplano TELEGRAFO I, de Riobamba a Quito, pilotado por el intrépido y audaz aviador italiano Elia Liut."

(Justo P. Campaña Z.: "Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador")

Sul quotidiano *El Comercio* di Quito, martedì 30 novembre, si poteva leggere il seguente trafiletto:

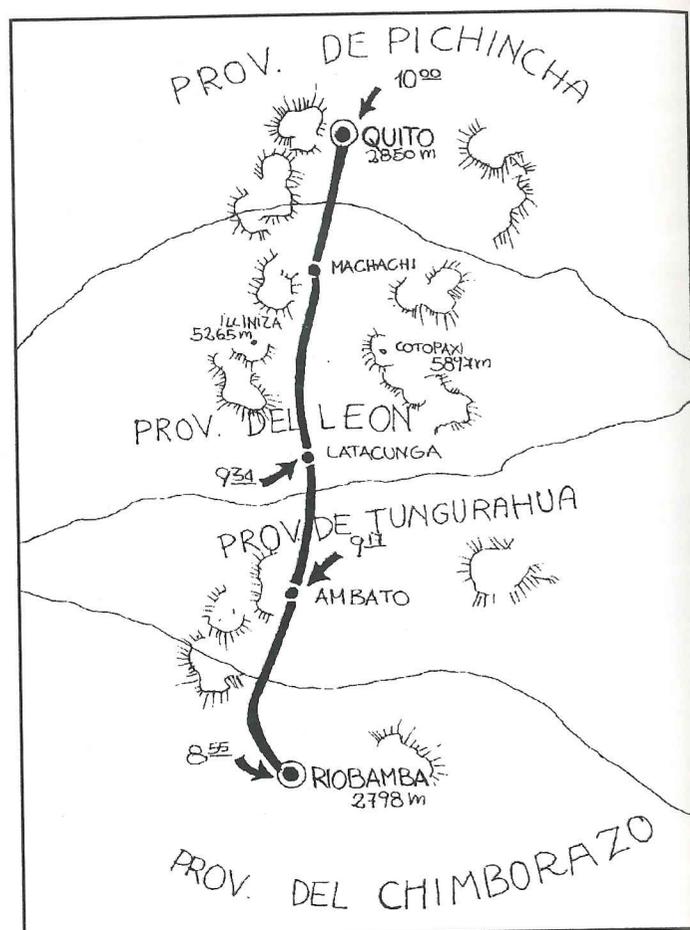
### LAS PRIMERAS POSTALES

Muy grata impresión nos ha causado las postales que hemos recibido por el primer correo aéreo llegado a Quito el día de anteayer; agradecemos a cada una de las personas que han tenido la amabilidad de enviárnoslas".

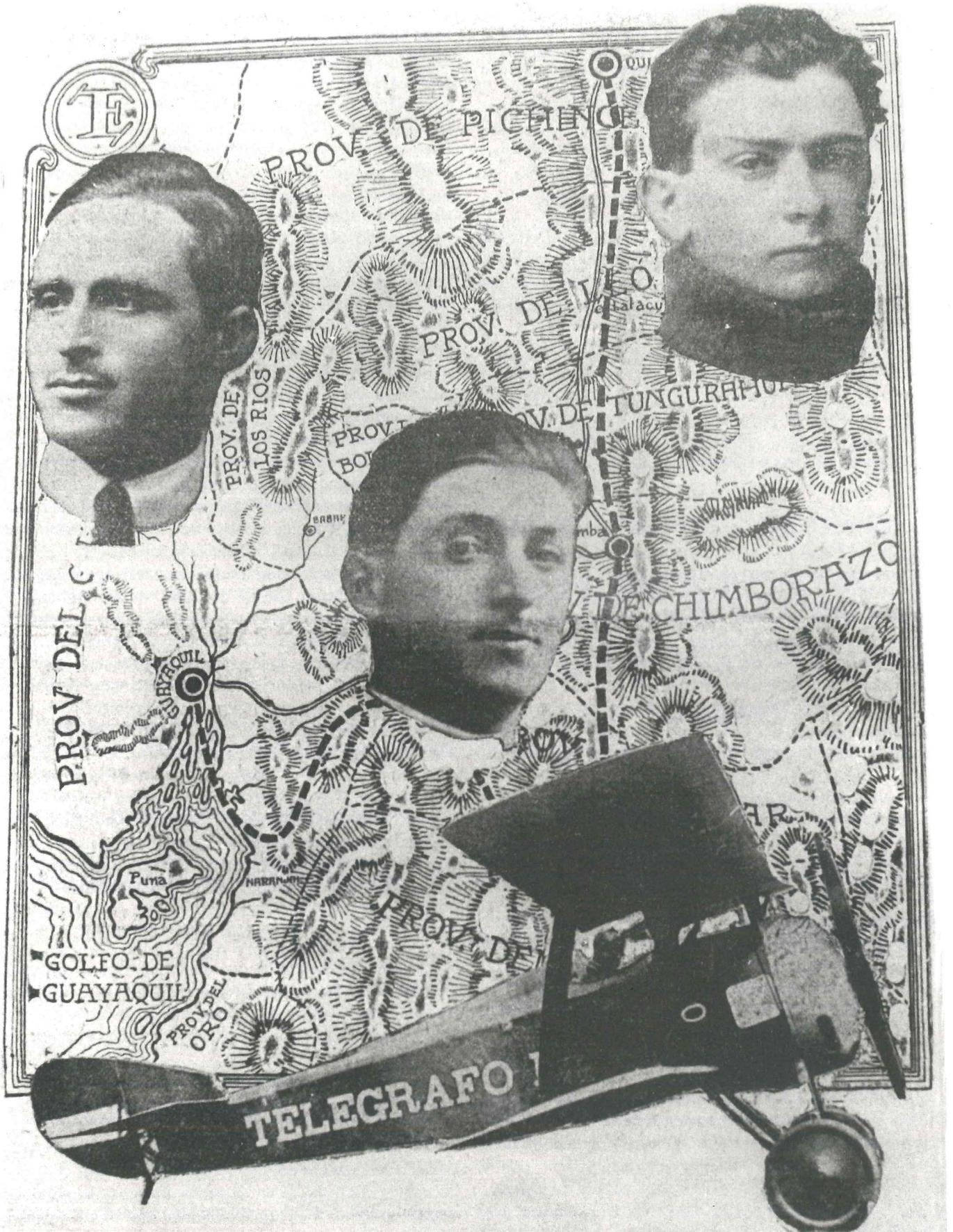
### Il giornale di Riobamba per via aerea

*Los Andes* di martedì 30 novembre, pubblica la notizia del trasporto postale della corrispondenza e quella, inedita e trascurata dalle altre testate, che degli esemplari del quotidiano di Riobamba di domenica 28 novembre 1920 sono stati trasportati in volo da Riobamba a Quito:

"En uno de los departamentos de la nave aérea fué puesta la correspondencia aérea y los ejemplares de **LOS ANDES, edición del domingo**; cosa de cuatrocientos postales habían sido depositadas en la valija."



Cartina della rotta seguita dal biplano "TELEGRAFO I", pilotato da Elia Liut, nel raid da Riobamba a Quito del 28 novembre 1920.



Mapa dei primi tre raids del biplano Macchi Hanriot HD-1, denominato "TELEGRAFO I", con i ritratti dei tre italiani che li resero possibili: da sinistra a destra, il meccanico Giovanni Fedeli ed i piloti Elia Liut e Ferruccio Guicciardi.

## Parte quinta - I voli di Liut e Guicciardi col "TELEGRAFO I°"

### Il progetto del colonnello Accorsi

**E**l Comercio di martedì 30 novembre 1920 pubblica in prima pagina, sotto il titolo:

"ECOS DEL RAID RIOBAMBA - QUITO. Establecimiento del correo aéreo en la República - El proyecto del Coronel Accorsi", il seguente telegramma indirizzato, il 27 novembre, a José Abel Castillo:

"L'arrivo a Quito del "TELEGRAFO I°" realizza il progetto aviatorio abbozzato l'anno scorso nel mio programma di partecipazione italiana in Ecuador, comprendente anche il servizio postale regolare Guayaquil-Cuenca-Quito, che venne considerato utopistico.

Spetta a lei l'onore di aver realizzato questa opera con i suoi sforzi personali, che hanno permesso ai giovani aviatori miei compatrioti di dimostrare che non esistono ostacoli quando vi è capacità, audacia e buona volontà...

(f) Benedetto Accorsi - Colonnello di Stato Maggiore, Capo della Missione Militare e Commerciale Italiana in America del Sud"

Per comprendere il significato del telegramma ci sforzeremo di riferire succintamente il lavoro svolto dalla Missione, analizzando una interessante proposta in tema aviatorio.

Nel 1919 il Governo italiano inviava in Ecuador una Missione al comando del Col. Accorsi, formata da esperti militari e coadiuvata da un gruppo di esperti civili sotto la direzione dell'Ing. Parodi Delfino, per fare uno studio dettagliato del territorio e concretare dei progetti di cooperazione tra i due Paesi.

Il gruppo di esperti italiani, in oltre un anno di lavoro e col costo di tre milioni di lire, completava uno studio completo che analizzava tutti gli aspetti del problema: geografico, finanziario, minerario, economico, agricolo, chimico, ecc.

La raccolta degli studi venne poi pubblicata in una Relazione che illustrava anche le linee generali del progetto presentato per iscritto ai vari Ministri ecuadoriani interessati.

(*"Missione Militare Commerciale Italiana per l'America del Sud - Relazione sulla Repubblica dell'Equatore"* - Roma, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, 1920.

*La Relazione è stampata su un raro opuscolo di 70 pagine e reca le firme del Ten. Col. di S.M. Capo della Missione Benedetto Accorsi e del Segretario della Missione Cap. Francesco Costa.*

*Il Col. Accorsi viene anche menzionato in un articolo di Tullio Petri pubblicato a pag. 3 de "La Gazzetta dell'Aviazione", N° 45 del 31 ottobre 1921:*

*"È doveroso dire che Liut e Guicciardi trovarono un terreno favorevolmente preparato dall'opera del col. Accorsi, che se in un primo tempo parve disconoscere questa impresa di giovani ardimentosi, che col solo loro sforzo si accingevano a portar alto fuori della Patria il battito delle ali italiane, non negò poi il suo appoggio."*)

Le linee generali del progetto erano: Relazioni Diplomatiche, Aviazione, Ferrovie, Emigrazione, Tabacco, Capitali, Miniere, ecc.

Il secondo punto del progetto della Relazione Accorsi recita:

### II°) - AVIAZIONE:

*Si stabilirà un servizio postale aereo nel triangolo formato*

*dalle città Quito-Guayaquil-Cuenca-Quito, e viceversa.*

*Una Compagnia italiana, della quale garantirà il suo Governo, si assumerà questo servizio con gli aeroplani e i piloti necessari. Il Governo dell'Equatore pagherà alla Compagnia, per ogni viaggio, una somma fissa che sarà stabilita di comune accordo, somma che lo stesso Governo ricupererà con la vendita di un francobollo speciale per la posta aerea.*

*Si potranno pure prendere accordi per stabilire una Linea Aerea per passeggeri ed una Scuola d'Aviazione da istituirsi nel luogo ove si riterrà più opportuno.*

Un progetto stupendo, con idee attuali ma troppo avveniristiche per l'Ecuador di quel tempo!

Solo la Scuola venne poi realizzata.

La Missione Accorsi, sbarcata a Guayaquil dal vapore *Bologna* martedì 19 ottobre 1920, era presieduta dal Cav. Benedetto Accorsi, Tenente Colonnello dell'Esercito Italiano, accompagnato dalla moglie Teresa Medici e da un nutrito numero di ventotto esperti militari e civili italiani che ritornavano in Ecuador nella speranza di concludere qualche progetto studiato l'anno precedente e di proporre di nuovi.

Citiamo le personalità più importanti arrivate, dal cui elenco si può arguire lo scopo di creare vincoli di natura commerciale e di scambio merceologico affidato alla delegazione:

Dott. Amedeo Angel, direttore dei Consorzi Agrari; Ing. Carlo Bartoli, del Genio Navale della R. Marina Italiana; Ing. Secondo Bazzocchi, direttore della Società per la costruzione dell'Acquedotto Pugliese; Dott. Mario Cabrini, dell'Istituto Internazionale di Agricoltura; Ing. Marcello Ciangottini, esperto di lavori edili e ferroviari; Ing. Ludovico Dal Forno, specialista minerario della Soc. Ilva; Sig. Domenico Di Biagi, del Monopolio Italiano Tabacchi; Sig. Filippino Giannetti, chimico assistente; Ing. Oreste Jacobini, Ispettore Capo delle Ferrovie dello Stato; Ten. Col. Mario Palcani, dell'Ispettorato delle Costruzioni di Artiglieria; Ing. Leopoldo Parodi Delfino, gerente della Società Bomprini-Parodi-Delfino; Dott. Angelo Parodi Delfino, della Presidenza della Confederazione generale degli Agricoltori Italiani; Sig. Giuseppe Eugenio Plaja, Direttore centrale della Banca Commerciale Italiana.

(*L'elenco è tratto da un lungo articolo pubblicato in prima pagina dal quotidiano "El Guante" di Guayaquil di mercoledì 20 ottobre 1920*)

Superando non lievi difficoltà quello che venne denominato "Sindacato Italiano" riusciva a fondare in Guayaquil il Banco Italiano, una Compagnia di Costruzioni in cemento armato, una Compagnia Commerciale di importazione ed esportazione, ecc.

### Elia Liut vola su Quito col "TELEGRAFO I°"

Sulla prima pagina del quotidiano *El Comercio* di sabato 4 dicembre 1920, appare un annuncio a lettere cubitali in cui si segnala ai lettori della capitale che Elia Liut volerà al campo di Iñaquito alle 16.30 del giorno seguente.

"L'entrata per il pubblico è dalla strada del Batán, e costa tre

## Capitolo quarto - Nella capitale Liut vola col Macchi e con lo Spad VII

sucre per i posti numerati, un sucre l'entrata generale.

I biglietti sono in vendita nei seguenti luoghi: Emporio di T. Vivar Cueva; negozio di Rafael Rodríguez (porta del Municipio); Libreria di Arcesio Vela (porta dello Arcivescovo); Rivendita di vini Spagnola di Rafael Morey."

Domenica 5 dicembre **Elia Liut sorprende gli abitanti della capitale**, sorvolandola col Macchi alle nove del mattino, e **lanciando dei volantini e delle bandierine** coi colori nazionali.

"La gente si precipitava a raccogliere i volantini e le bandierine che lasciava cadere Liut da più di cinquecento metri di altezza. Tutta la città in quei momenti era maggiormente commossa in quanto colta di sorpresa da quel volo insperato."

(*"El Comercio" - Quito, 6 dicembre 1920*)

"Nei volantini lanciati su Quito domenica scorsa da Liut, si dice con grande chiarezza che l'effettuazione di un volo comporta spese considerevoli, e se una persona facoltosa può realizzarli per patriottismo o per sport, questo non è il caso di chi, animato personalmente dei migliori propositi di compiacere il pubblico, non dispone di una fortuna. Comprendendo il problema un numeroso gruppo di signori, ammiratori dell'aviatore, hanno aperto una sottoscrizione pubblica, allo scopo di raccogliere fondi, per offrirglieli affinché possa coprire le spese che affronta e che non sono retribuite se non dall'entusiasmo del pubblico, dopo la felice conclusione del raid Riobamba-Quito. La sottoscrizione è iniziata sotto i migliori auspici e si è incaricato di seguirla Don Carlos de la Paz, mentre Don Manuel Tobar, proprietario di Iñaquito, dopo aver sottoscritto una notevole somma, ha messo gratuitamente a disposizione il campo in modo che l'aviatore possa realizzare i prossimi voli."

(*"El Comercio" - Quito, 8 dicembre 1920*)

Inoltre **Elia Liut**, anima del movimento, **vola** a beneficio della Scuola di Aviazione, **lanciando dal cielo migliaia di volantini** con il seguente testo :

### LA PATRIA NECESITA DEFENSA

*La Patria necesita del esfuerzo y del óbolo de sus hijos para defenderse.*

*Eres patriota?*

*Si lo eres, debes prestar tu apoyo en cualquier forma para la fundación de la ESCUELA NACIONAL DE AVIACION.*

*Este es hoy un ideal que parecía imposible.*

*Mañana debe ser una realidad patriótica.*

*La Patria necesita de defensa. No lo olvidemos.*

### PUEBLO DE QUITO

*El domingo próximo, a las nueve de la mañana, el intrépido piloto Elia Liut realizará el gran vuelo, ejecutando todas sus prodigiosas hazañas.*

*Todo el mundo al Campo de Marte, con la escarapela patriótica.*

**El Aero Club del Ecuador.**

(*Il testo del volantino è tratto dal libro "Historia de la Aviación Ecuatoriana"*)

di Juan Peña Herrera, a pagg. 33-34.

L'"Aero Club del Ecuador", di Quito, venne fondato nei saloni del Circolo Militare della capitale, il 13 agosto 1920, da un gruppo di entusiasti cittadini tra i quali vi era anche il ten. Pedro Traversari Infante)

Dalle due del pomeriggio il campo di Iñaquito veniva letteralmente invaso da una folla di persone di ogni classe sociale che attendeva il decollo del pilota italiano.

All'ora stabilita, Liut si alza tra le grida di giubilo dei presenti e, raggiunta la quota di alcune centinaia di metri, compie alcuni giri del campo ed atterra senza raggiungere la città a causa di una densa nuvolaglia che sta addensandosi.

In effetti, alcuni minuti dopo un improvviso temporale si scatena ed accompagna la folla che ritorna alla città.

### Il meeting Pro Aviazione e la "Sovrana della Bellezza"

Giovedì 16 dicembre 1920, il Ministro della Guerra e Marina, Octavio G. Ycaza, convocava nei saloni del Ministero un gruppo di alti ufficiali, per discutere l'intervento dell'esercito ad un *meeting* Pro Scuola di Aviazione, che doveva aver luogo domenica 19 al Campo di Marte.

Si formava un Comitato, presieduto dal Ministro, la cui commissione chiedeva, insieme all'aviatore Liut, l'aiuto della *Soberana de la Belleza*, sua Maestà LUCRECIA I, al secolo Lucrecia Pérez Chiriboga, per organizzare il meeting.

La *Sovrana della Bellezza*, accetta immediatamente l'invito e promette di organizzare con le sue Dame d'Onore cinque gruppi che devono percorrere la città per vendere le coccarde.

Quindi proclama il seguente decreto:

### LUCRECIA I

#### Agli abitanti della nobilissima e leale Città di Quito, in onore e pro la SCUOLA DI AVIAZIONE

NOI, disponiamo che tutti gli abitanti portino la coccarda tricolore pro Aviazione, nei giorni 16, 17, 18 e 19 correnti, segno che servirà per presenziare al volo dell'intrepido "Cóndor Andino" nel nostro Campo di Marte, domenica prossima, il tutto per la unione, concordia e l'elevazione della NAZIONE ECUADORIANA.

L'ESERCITO è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

DELIBERATO in Quito, Capitale della Repubblica, il sedici di dicembre mille novecento venti.

LUCRECIA PEREZ CHIRIBOGA

Ma, venerdì 17, il Presidente del Comitato, tramite un annuncio pubblicato dalla stampa il giorno seguente, avvisa il pubblico che: "Il volo annunciato per domenica 19, a beneficio della Scuola di Aviazione, si verificherà prossimamente e ne verrà

dato opportuno avviso."

Domenica 26 dicembre, si riunivano al Campo di Marte, nei pressi dell'Ejido nord, i membri dell'Aero Club e sua Maestà Lucrecia I con le sue dame d'onore, accompagnate dagli aviatori Elia Liut, *Cóndor Andino*, e Ferruccio Guicciardi, *Cóndor Azuayo*, e dal meccanico Giovanni Fedeli.

Mentre tutti i corpi della guarnigione formavano un quadrato intorno al grande campo, Liut e Fedeli si recavano al campo d'aviazione di Iñaquito, distante tre chilometri.

Dopo un controllo di Fedeli, **Elia Liut** decolla col "TELEGRAFO I°" alle nove e vola in direzione della città, sorvolandola; quindi si dirige verso il campo di Marte dove quindicimila spettatori assistono alle sue acrobazie e lo applaudono freneticamente quando atterra.

Alle 9.30 **Ferruccio Guicciardi** decolla col biplano dal campo di Marte e volteggia sugli spettatori che lo acclamano entusiasti, eseguendo anche lui incredibili acrobazie, e quindi riporta il Macchi al campo di Iñaquito.

L'entusiasmo della popolazione, per merito di tutte queste iniziative, cresceva; non si parlava che d'aviazione e Liut era diventato l'idolo della città.

Inoltre la Giunta di Beneficenza di Guayaquil donava il terreno per il campo di aviazione della Scuola, che il Comitato Pro Aviazione si incaricava di rendere agibile.

Il Presidente della Repubblica, José Luis Tamayo, comunicava l'arrivo di un aereo per la Scuola d'Aviazione e che altri erano in viaggio.

*(Il quotidiano "El Telégrafo" di Guayaquil, del 31 dicembre 1920, riporta la notizia che il vapore "Manabí", partito dall'Italia, trasporta un aereo ordinato dalla Colonia Siriana della città e destinato alla Scuola di Aviazione; come vedremo si trattava di un biplano S.A.M.L. tipo S-2)*

La Colonia Italiana donava un apparecchio Ansaldo S.V.A. 10, che **Giannino Ancillotto** sballava e montava nel Teatro *Olmedo* e che veniva esposto nel patio del Reggimento *Sucre N° 2*. Nel dare la notizia, *El Telégrafo* di lunedì 27 dicembre, ed *El Comercio* di venerdì 31, ci informano sulle caratteristiche dell'apparecchio: "Di linea elegante, la nuova unità aerea è una delle migliori macchine volanti fabbricate in Italia, del tipo che è stato scelto per imprese grandiose come: la trasvolata delle Ande cilene, impresa effettuata dall'aviatore italiano Locatelli, conosciuto in tutto il mondo; il volo Roma-Pechino (Tokyo N.d.A.) il più lungo e difficile; il raid Buenos Aires-Montevideo e molti altri che hanno confermato la bontà di quella macchina perfetta. Le caratteristiche dell'aeroplano acquistato coi fondi della onorevole Colonia Italiana, sono le seguenti: motore fisso modello Spa, tipo 6A di sei cilindri con doppie candele e doppio magnete della potenza di 220 HP, che gli permette un potere ascensionale di 5.000 metri in sedici minuti; l'elica fa 1.600 giri al minuto, avviamento automatico tramite magnete, scappamento libero, doppi comandi, due posti, serbatoi olio e combustibile per otto ore di volo. Da una all'altra estremità delle ali misura dodici metri ed otto dall'elica al timone di direzione."

Frattanto le popolazioni del nord, che non avevano ancora potuto godere lo spettacolo di un aereo in volo, reclamavano insistentemente la venuta del "TELEGRAFO I°".



*Inedito ritratto di Elia Liut, eseguito dal fotografo Grau di Guayaquil alla fine del 1920, che il pilota italiano donò ai parenti ed a pochi intimi amici.*

### Elia Liut vola col "QUITO I°"

Terminato il contratto con José Abel Castillo, che lo ringraziava soddisfatto per le sue prestazioni professionali, Liut, aiutato dal meccanico Fedeli, si mise a disposizione dei proprietari dello SPAD VII "QUITO I°", revisionandolo.

Poiché egli era già impegnato col governo e l'aereo era in condizioni molto precarie, non volendo rischiare di fare brutta figura, proponeva ai proprietari che il suo collega Guicciardi lo sostituisse.

Essi accettavano la proposta e così Guicciardi, col rischio di fallire il collaudo anche perché non aveva mai provato quel tipo di velivolo, sabato 11 dicembre 1920, decollava dal campo de *La Carolina* e si sollevava alcuni metri dal suolo, però era costretto ad atterrare quasi subito per l'arresto del motore.

A seguito di un ulteriore e più approfondito controllo, Fedeli scopriva che nel serbatoio del carburante, che conteneva ancora il pieno della benzina fatto in Francia, era filtrata dell'acqua per il fatto che l'aereo era stato molto tempo all'aperto prima di essere ricoverato sotto una tettoia.

Naturalmente la stampa decretava subito che era praticamente dimostrato il fatto che, non avendo il motore la potenza neces-

saria, l'aereo non poteva volare alla altitudine elevata della capitale ecuadoriana.

Il 22 gennaio 1921, Fedeli e Liut, dopo aver puliti tutti i condotti, sostituita la benzina nel serbatoio, revisionato con cura e provato il propulsore dell'aereo francese, venivano complimentati dai proprietari che, entusiasti dalla prospettiva di poter finalmente veder volare il loro apparecchio e mettere a frutto il loro investimento, chiedevano a Liut di collaudarlo.

**Il 23 gennaio 1921 il "QUITO I", magistralmente condotto da Elia Liut, sorvola la capitale.**

Atterrando al campo di Iñaquito l'aviatore italiano dichiarava alla stampa: "L'apparecchio è di eccellente qualità e non ho avuto alcun problema a pilotarlo."

*El Comercio*, il giorno seguente, pubblica in prima pagina la foto dello "Spad" sulla cui fusoliera è dipinta, in lettere maiuscole, la semplice denominazione "QUITO" e quindi non quella di "QUITO I" come la tradizione dice sia stato battezzato.

L'articolo si intitola: EL VUELO DEL "QUITO" ed è interessante riportarne le parti salienti:

"Poche persone l'avrebbero supposto, forse a contarle non erano più di cinque, che l'aviatore Liut, la cui perizia nella difficile scienza ed arte del volo è già ben nota, avrebbe effettuato nella mattinata di ieri un magnifico volo, che ha sorpreso tutta la città, per il fatto che non se lo aspettava.

Volava a bassa quota, in modo che tutti potevano vedere le caratteristiche dell'apparecchio pilotato da Liut, molto diverse da quelle del "TELEGRAFO I" ma, convinti che non ve ne fosse altro che volasse a Quito, prevalse l'idea che il biplano, già storico negli annali dell'aviazione ecuadoriana, fosse stato ridipinto e presentasse un differente aspetto.

Però alcuni più attenti avvertirono che il rombo del motore era meno possente di quello prodotto dal "TELEGRAFO I".

Poi si venne a sapere che Liut aveva pilotato lo *Spad*, battezzato in precedenza col nome di "QUITO".

Ma non si era affermato che il biplano non poteva volare a Quito avendo una potenza di soli 80 H.P.?

Il meccanico Fedeli, persona seria che sa quanto asserisce, sostiene che lo *Spad* può volare qui ed in ogni altro luogo."

Con quel volo imprevisto, con un aereo su cui nessuno avrebbe prima scommesso un centesimo, Liut aveva praticamente vinto la sua battaglia personale ed infatti gli veniva subito comunicato che il Governo aveva formalmente deciso di assumerlo alla direzione della scuola d'aviazione di Guayaquil.

L'entusiasmo per l'aviazione cresceva in tutta la nazione e si organizzavano feste e balli per raccogliere fondi per la aviazione ed acquistare apparecchi in Europa.

Infatti si sapeva che, finita la Prima Guerra Mondiale, erano disponibili grandi quantità di aerei a prezzi di rottame o materiale nuovo a prezzi modici perché le industrie aeronautiche erano in crisi e senza commesse.

Inoltre si continuava ad indire pubbliche collette per raccogliere i fondi tra le varie Colonie straniere, associazioni di categoria, studenti e persino tra le persone più modeste che donarono monete e gioielli, impiegati come premi nelle improvvisate lotterie.

Frattanto i padroni dello *Spad*, dimostrato che l'aereo poteva

volare, cominciarono ad esercitare pressioni politiche sul governo ed ottennero, basandosi sull'articolo primo del decreto legislativo che istituiva la Scuola di Aviazione Militare, la creazione di una scuola a Quito.

Il Ministro della Guerra, col. Octavio Ycaza, ed il Sottosegretario della Guerra, Gen. Angel Isaac Chiriboga, pensando di migliorare le cose, dimenticando il contratto con Liut e la Scuola di Guayaquil, prendevano contatto col Governo francese per l'invio di una Missione di Aviazione da destinarsi al campo di Iñaquito dove, all'inizio, si sarebbe servita del "QUITO I".

Elia Liut si preparava quindi a trasferirsi con Fedeli alla Scuola di Aviazione Militare di Guayaquil per iniziare a trasformare il progetto in realtà.

*(Come abbiamo visto il decreto legislativo del 27 ottobre 1920, all'art. 1°, recitava: "Si autorizza l'Esecutivo a, nel più breve tempo possibile, procedere alla creazione di una Scuola di Aviazione nella città di Guayaquil. Ed, in tempi brevi, a istituirne un'altra nella capitale")*

#### Lettere aperte a "El Guante" e le dichiarazioni di Liut

Un signore di Guayaquil, che si firma Antonio Dal Mistro, inizia a scrivere delle "lettere aperte sull'aviazione", che *El Guante*, secondo giornale di Guayaquil, pubblica l'otto, undici e diciotto dicembre 1920.

Si tratta di un'aperta polemica e di una serie di accuse contro José Abel Castillo, proprietario de *El Telégrafo*.

Lo scrivente inizia contestando il fatto che Castillo non deve atteggiarsi a benefattore, precursore ed iniziatore dell'aviazione in Ecuador.

Altri iniziarono: Molina Lavín, Cosimo Rennella ed il *Club Guayas de Tiro y Aviación*, Traversari...

Castillo ha solo il merito di aver destato di nuovo l'entusiasmo per l'aviazione, tramite il suo quotidiano, facendo del bene alla nazione. Inoltre afferma che il signor Bettino Berrini ha comperato per 3.000 sucres l'apparecchio di Liut per poi formare una Società con Castillo, imponendo condizioni leonine a Liut e sacrificando il ten. aviatore Ancillotto, lasciandolo senza lavoro abbandonato alla propria sorte in un Paese straniero.

La polemica serie di lettere conclude affermando che Liut non è altro che il rappresentante della Macchi, inviato in Ecuador a vendere apparecchi su provvigione.

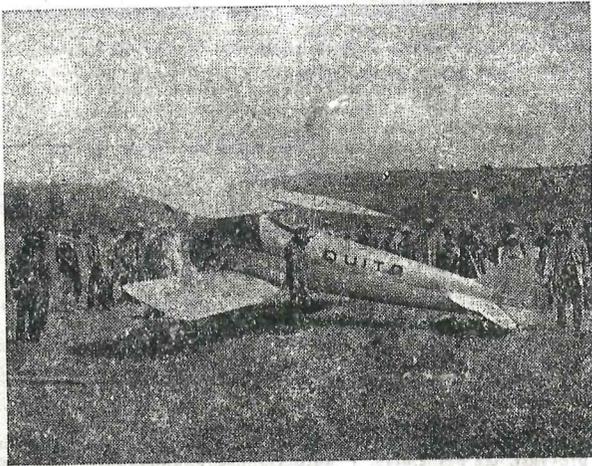
*El Guante*, martedì 21 dicembre, pubblica in prima pagina la fotografia del ten. Ancillotto, da un ritaglio di giornale con la motivazione della medaglia d'oro, incollato sul famoso disegno di A. Beltrame pubblicato su *La Domenica del Corriere* col titolo: "Un As de Ases en Guayaquil" e col commento: "Tra i piloti italiani, attualmente nel Nuovo Mondo, è Ancillotto colui che ha il record di queste imprese".

*("La Domenica del Corriere", Milano, Anno XX - N. 12 del 24-31 marzo 1918:*

*La grande avventura di Ancillotto il distruttore di "draghi", che ha avuto la medaglia d'oro:*

*"...assaliva l'avversario con tale impeto da attraversare l'aerostato in fiamme riportando sul proprio velivolo gravemente danneggiato lembi dell'involucro lacerato."*

*È evidente che Giannino Ancillotto aveva fornito la documentazione al giornale di Guayaquil, prima di lasciare l'Ecuador e recarsi in Perù)*



## EL VUELO DEL "QUITO"

Sin que lo supieran sino muy pocas personas; tan contadas que no llegaban a cinco, el aviador Liut, cuya pericia en la difícil ciencia y arte de la volación es ya bien conocida, efectuó en la mañana de ayer un soberbio; magnífico vuelo, que sorprendió a toda la ciudad, por cuanto no lo esperaba.

Venía a una pequeña altura, de suerte que todos podían ver las características del aparato pilotado por Liut y convenían en que eran muy diferentes de las del «Telégrafo I»; pero convencidos de que no había otro que volase en Quito, prevaleció la idea de que al biplano ya histórico en los anales de la aviación en el Ecuador, se le había pintado de nuevo, razón por la que se presentaba en diferente aspecto.

Pero algunos más listos ad- virtieron que el ruido del motor era algo menos estentóreo que el producido por el «Telégrafo I»; y así entre dudas y vacilacio-

bre serio y que sabe lo que asegura, dice que jamás afirmó tal cosa. Al contrario, su concepto es de que el biplano «Spad», tiene muy buenas condiciones para elevarse aquí y dondequiera, como lo probó Liut ayer por la mañana.

¡Cosas nuestras! Quién sabe qué hubo en el fondo de los anteriores decires ni por qué se los manifestó en la forma ya indicada. El «Quito» es un buen aparato, a pesar de que no tiene sino 80 H. P. Vuela aquí como puede volar dondequiera. Se lo pidió a conciencia y, con el vuelo de ayer, se justifica ampliamente el proceder de nuestro compatriota señor Suárez Dávila, quien, dentro de su natural modestia, no ha dudado nunca de que el «Spad», que ha dado materia hasta para mil regocijados comentarios del ingenio quiteño, es una máquina que, hábilmente pilotada, puede rendir tan buenos resultados como los mejores que se pueden obtener en

Quito, 24 gennaio 1921.

Prima pagina del giornale "El Comercio" con la foto del caccia francese Blériot SPAD VII, sulla cui fusoliera è dipinta, in lettere maiuscole, la denominazione "QUITO".

Con quel biplano il pilota italiano Elia Liut sorvolò, il 23 gennaio 1921, la capitale ecuadoriana.

Non contento di quanto già pubblicato, *El Guante*, mercoledì 22 dicembre, pubblica in prima pagina una lunga intervista a Liut, corredata da una sua foto sull'M.V.T. con cui aveva stabilito il record mondiale di velocità il 9 dicembre 1918.

Il pilota italiano, con le sue affermazioni, chiarisce in parte le polemiche precedenti e puntualizza, sotto una luce nuova, alcuni fatti che abbiamo già esposto ed i suoi progetti sulla Scuola, che non verranno adottati.

Liut inizia dicendo: "Ho firmato il contratto nel gabinetto del Ministro della Guerra per la Scuola di Aviazione di Guayaquil e penso che potranno iniziare i corsi nel mese di aprile, poiché saranno arrivati anche gli apparecchi.

Nessuno di quelli attualmente a disposizione sono adatti allo insegnamento e cioè quello donato dalla Colonia Italiana ed i due Salmson ordinati dal precedente governo.

Gli unici adatti, secondo me, sono quelli donati dagli universitari di Guayaquil e dalla Colonia Siriana, che sono già in viaggio.

Sarà utile anche l'idrovolante ordinato dalla Colonia Cinese. Nel mio progetto di organizzazione figura, come punto preliminare, l'acquisto di sei aerei e quattro idrovolanti, per poter istruire venti o più allievi.

Fu Miguel Valverde, che conobbi a Roma, a far nascere in me l'idea di venire in Ecuador e, su suo consiglio, costituì una piccola Compagnia Commerciale a mio nome, ed inviò in Ecuador il mio amico Adolfo Bossio, per iniziare trattative col Governo per fondare la Scuola ed anche per offrire due apparecchi di mia proprietà.

Il mio agente non ottenne risultati se non quello di vendere a Guayaquil uno degli apparecchi a condizioni molto svantaggiose per me, tanto è vero che, dall'Italia, non approvai la negoziazione.

In giugno, dopo la morte di Valverde, mi misi in viaggio col mio camerata Fedeli imbarcandomi con un apparecchio, quello che, lo stesso giorno del mio arrivo a Guayaquil, era stato negoziato da Bossio con un contratto in cui si stabiliva anche l'obbligo delle mie prestazioni personali come pilota, a condizioni onerose.

Il compratore pagava più o meno tremila sucres per il mio biplano, prescindendo dalle spese di trasporto dall'Italia, e mi si assoggettava ad uno stipendio di trecento sucres mensili oltre alla somma di venti sucres ogni volo, lasciando a mio carico le spese di manutenzione dell'apparecchio, oltre al pagamento del mio meccanico e la responsabilità pecuniaria in caso di distruzione o guasti che potessero verificarsi.

Fortunatamente mi si concedeva un cinquanta per cento per i voli straordinari, il che mi ha permesso di vivere qui senza maggiori perdite pecuniarie.

Bossio non aveva il diritto di concludere quelle condizioni per quanto attiene ai miei servizi come pilota, però accettai il contratto avendo visto nel signor Castillo la volontà di non voler pretendere lo stretto rispetto delle mie obbligazioni personali.

Il mio impegno contrattuale durava cinque mesi, felicemente terminati in dicembre, e dopo il mio raid a Cuenca ho recuperato la mia completa libertà.

A conferma di ciò vi è l'impegno col Governo e la cessione gratuita e volontaria del "TELEGRAFO I°" che il signor Castillo intende donare all'aviazione nazionale."

## Capitolo quinto - I voli di Guicciardi da Quito alla Colombia

**RAID QUITO-IBARRA: 9 febbraio 1921**

Come abbiamo visto il contratto di Liut con José Abel Castillo era terminato ed il "TELEGRAFO I°" restava senza pilota per gli ulteriori voli interandini.

**Ferruccio Guicciardi** e Giovanni Fedeli, che non erano stati assunti dal Governo per la progettata Scuola di Aviazione, accettavano di continuare i voli sino a Tulcán.

*(Ferruccio Guicciardi pur avendo realizzato magistralmente il pericolosissimo volo da Cuenca a Riobamba, a causa del fallito tentativo di far volare lo SPAD VII "QUITO I°", volo che non si era concretato per ragioni tecniche ma che avrebbe assicurato anche a lui un contratto col governo, fu emarginato ingiustamente perdendo la possibilità di diventare istruttore della progettata Scuola di Aviazione.*

*La sua perizia ed i suoi precedenti di pilota nei cieli italiani durante la I° Guerra Mondiale non erano certo inferiori a quelli di Liut...*

*José Abel Castillo, che lo apprezzava come uomo e come pilota, aveva firmato, il 9 gennaio 1921, un contratto con Guicciardi per la continuazione dei voli sino a Tulcán)*

Guicciardi si recava ad Ibarra il 18 gennaio 1921 ed, in seguito, anche ad Otavalo per trovare un luogo adatto all'atterraggio; quindi ritornava a Quito.

Frattanto i vari Comitati, che sorgevano in ogni città ecuadoriana a nord della capitale sino al confine con la Colombia, cercavano di attrarre la venuta del biplano con premi in denaro al pilota.

Ad esempio rileviamo da *El Comercio*, di giovedì 27 gennaio 1921, il seguente telegramma inviato dal corrispondente del giornale il giorno precedente:

"Il Comitato Pro Aviazione di Tulcán ha concordato con Guicciardi il volo Quito-Tulcán per la somma di duemila duecento sucres; si prevede una enorme affluenza da tutti i villaggi di frontiera.

Da Pasto stanno trattando per ottenere un altro raid sino a quella città; Guicciardi ha chiesto quattromila pesos oro. Qui c'è anche l'aviatore Traversari."

Martedì 8 febbraio il meccanico Fedeli, aiutato dal bravo Salazar, provava il motore che aveva completamente revisionato dopo gli oltre 500 Km. che l'aereo aveva percorso in tutti i voli precedenti.

Ferruccio Guicciardi, dopo aver accuratamente studiato la rotta, quella sera si riuniva con Liut e gli altri amici che non avrebbe probabilmente più rivisto poiché era sua intenzione, alla fine dei voli ecuadoriani, di stabilirsi in Colombia e trovare un ingaggio come pilota in quella nazione.

Il quotidiano *El Telégrafo* di Guayaquil di mercoledì 9 febbraio, pubblicava in prima pagina il seguente telegramma, che indica chiaramente il previsto trasporto di posta aerea, inviato il giorno precedente dal corrispondente di Quito:

**"Anúnciase que mañana por la mañana realizará el raid Quito-Ibarra el aviador Guicciardi, tripulando el biplano TELEGRAFO I°. Llevará correspondencia."**

Sin dalle prime ore del mattino numerose persone si recano con ogni mezzo al campo di aviazione.

Il tempo è buono ed il cielo terso; alle sette il pilota lascia l'hotel e viene condotto al campo.

Mentre i meccanici eseguono gli ultimi controlli viene caricato il pacco dei giornali ed il dispaccio postale mentre molte persone consegnano personalmente le loro missive.

*("El Comercio" - Quito, 10 febbraio 1921:*

*"Guicciardi recibía de muchísimas personas la grata correspondencia que enviaban a los hijos de Imbabura incluyendo también el entusiasta saludo de este diario... El TELEGRAFO I° ha traído correo extraordinario.")*

Alle 8.31 Guicciardi decolla da Iñaquito, a 2.850 metri sul livello del mare, salutato da una folla entusiasta in cui spiccano in primo piano i suoi amici, e si dirige rapidamente in direzione nord, dopo aver sorvolato il campo più volte.

Il biplano sorvola Guailabamba alle 8.45 e Malchingui alle 9.06 lottando coi venti contrari, che soffiano da nord a sud sui picchi andini, mettendo a dura prova l'esperienza e la perizia del pilota.

Il volo da Malchingui a Otavalo, sorvolata alle 9.24, viene eseguito tra le nuvole e viene toccata la massima altezza sul *páramo de Mojanda*, coperto da nubi impenetrabili.

Il pilota per evitare i forti venti contrari è costretto a volare ad una altitudine di 5.500 metri, senza ossigeno e senza poter riconoscere la rotta con punti di riferimento sicuri come, ad esempio, aveva potuto fare Liut da Riobamba a Quito, seguendo la strada ferrata.

Suo unico e valido ausilio era la bussola.

Il "TELEGRAFO I°" sorvola la città di Ibarra, alle 9.30, per alcuni minuti finché Guicciardi scorge il segnale di tela bianca collocato sul terreno da Fedeli e Salazar, quindi, con grande maestria, discende ed atterra, nella hacienda *Azaya*, nello spazio di ottanta metri, alle 9.35.

Nel momento preciso dell'atterraggio le migliaia di persone convenute al campo passano momenti di terrore poiché un toro inferocito sta attaccando gli spettatori.

Molte signore cadono fuggendo o svengono per lo spavento. Altre cercano scampo rifugiandosi nei fossi.

*(Il giornale "El Guante" di Guayaquil del 23 febbraio 1921, pubblicava una divertente vignetta umoristica, - ved. foto pag. 94).*

Guicciardi, semi assiderato dal freddo, contempla stupito l'inusuale spettacolo seduto al posto di pilotaggio.

I giornali dell'epoca parlano di uno scherzo di cattivo gusto di qualche malintenzionato che comunque, senza volerlo, quel giorno, famoso negli annali dell'aviazione di Ibarra, trasformava gli appassionati d'aviazione ibarregni in atleti, impegnati a battere il toro in corsa per evitarne le corna.

Finalmente alcuni volenterosi riescono ad allontanare l'animale infuriato e la folla riprende il suo entusiasmo delirante per l'aviatore italiano che, per primo, era atterrato nella loro città.

Guicciardi viene estratto dall'aereo, coperto e portato in trionfo sulle spalle sino alla piccola carovana formata da tutte le automobili di Ibarra.

Il piccolo corteo, seguito dalla popolazione a piedi, lo scorta sino in città al *Club Imbabura* i cui membri gli offrono un sontuoso banchetto. I festeggiamenti continuarono sino a tarda notte ed il giorno seguente e furono meritati poiché il bravo Ferruccio aveva portato a termine felicemente il volo più difficile e pericoloso di tutti quelli realizzati in precedenza dal biplano "TELEGRAFO I°".



Fiel al sentir ciudadano de Ibarra, un toro cerril atacó al "as" italiano, mugiendo: Muera el biplano y viva el ferrocarril!

Raid Quito-Ibarra: 9 febbraio 1921.

Vignetta umoristica, pubblicata dal giornale "El Guante" del 23 febbraio 1921, che illustra il toro infuriato che mise in fuga gli spettatori al campo di Ibarra, mentre il pilota Ferruccio Guicciardi atterrava col "TELEGRAFO I".

# EL TELÉGRAFO

EDICIÓN DE LA MAÑANA

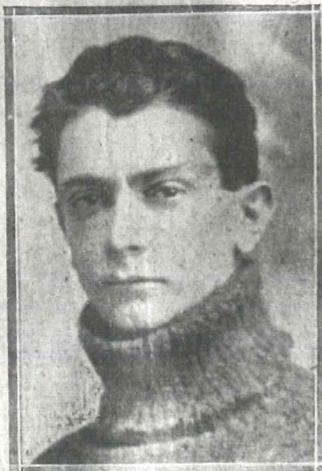
PAGINAS Guayaquil, Ecuador. - Jueves 10 DE FEBRERO DE 1921 EDICION

## MAGNITUD DE LA PAZ ARMADA EN EUROPA

LOS ESTADOS UNIDOS ESTUDIA LAS CONVENIENCIAS DE MANTENER UN EJERCITO REGULAR DE PAZ

WASHINGTON, febrero 9.— Constatado a la pregunta que hiciera al Senado el comité militar, que desea la información respecto al número del ejército permanente para el futuro año, el secretario en la Cámara de Guerra, Newton D. Baker, se refirió a haber conocido la magnitud de las cifras europeas, dando los siguientes detalles: Francia es el país que mantiene el ejército regular más grande del mundo, sus efectivos a esta fuerza las de reserva, Italia es la más grande potencia militar. Las fuerzas regulares de Francia, según, alcanzan 722.500 hombres y las de reserva, 1.500.000. Italia cuenta con 250.000 soldados regulares y 4.627.000 de reserva. El Reino Unido de 275.000 hombres en el ejército activo y 1.745.000 en la reserva. Gran Bretaña, cuenta con 205.000 tropas blancas, 120.000 coloniales y 237.000 territoriales. Los países del continente de Italia, para la mantención de su ejército, gastan en un año a 7.812.000.000 de francos, mientras Francia gasta 4.737.000.000 de francos, Gran Bretaña 198.125.000 libras esterlinas y el Japón, 219.000.000 de yenes. The Associated Press.

## EL RAID AEREO QUITO-IBARRA



FERRUCIO GUICCIARDI

## ENTREVISTA CON UN OBRERO ECUATORIANO

Raid Quito-Ibarra: 9 febrero 1921.

Ritratto del pilota Ferruccio Guicciardi, pubblicato sul giornale "El Telégrafo" del 10 febbraio; egli durante il volo indossava soltanto un maglione a collo alto ed arrivò al campo di Ibarra semi assiderato dal freddo.

Al suo arrivo Guicciardi telegrafava a Enrico Bassanini, console italiano a Guayaquil, il felice esito del raid.

Bassanini rispondeva col seguente telegramma:

"Febrero 10 de 1921 - Ferruccio Guicciardi - Ibarra - Bravo Guicciardi. Un nuevo triunfo per le ali italiane. Colonia applaude, amici entusiasti. Cordiali saluti".

("El Telégrafo" - Guayaquil, 12 febbraio 1921)

**Guicciardi nel suo volo trasportava la prima posta aerea da Quito a Ibarra:** giornali, lettere e cartoline che consegnava personalmente alla Amministrazione Postale della città.

(Il corrispondente di Quito telegrafava al giornale "El Telégrafo" di Guayaquil il 10 febbraio 1921:

**EL TELEGRAFO I° llevó abundante valija, periódicos y tarjetas postales.**

Contrariamente a quanto asserito dal suddetto telegramma, secondo l'aerofilatista ecuadoriano Justo P. Campaña Z., venne trasportato un limitato corriere postale che si stima in 60-90 pezzi. L'unico modo per identificarli, non avendo ricevuto timbri speciali, è l'annullo postale di Quito dell'8 febbraio e quello di Ibarra del 9 febbraio 1921)

Sulla testata del limitato numero di copie del giornale *El Comercio* di Quito del 9 febbraio 1921, trasportate nel volo, si nota, a sinistra:

**"Raid Quito-Ibarra**

**Hoy a las siete de la mañana, si el tiempo se manifiesta propicio, emprenderá el raid Quito-Ibarra, el aviador señor Guicciardi. Llevará valija de correo, según arreglo efectuado por el Director del Ramo".**

Alla estrema destra, in alto, spicca, in un riquadro, lo storico messaggio:

En alas del TELEGRAFO I,

que conduce el primer correo aéreo de Quito a Ibarra, EL COMERCIO

envía a la noble y altiva provincia de Imbabura un entusiasta saludo, renovando sus votos porque el Ferrocarril de Quito a Esmeraldas, obra de verdadera redención nacional, sea el coronamiento de la labor de progreso emprendida por las provincias del Norte.

Il trasporto del giornale di Quito avveniva per il gentile interessamento del direttore de *El Telégrafo* che aveva inviato il seguente invito telegrafico:

"Telegramma da Guayaquil, 8 febbraio 1921 - Signor direttore de *El Comercio* - Il signor Ministro Ycaza mi ha telegrafato informandomi che domani mercoledì avrà luogo il raid Quito-Ibarra del mio biplano TELEGRAFO I°.

**Mi compiacchio invitarla ad inviare suo importante quotidiano con la prima posta aerea dalla Capitale per le provincie del Nord.**

Approfitto dell'occasione per riaffermarmi suo affezionatissimo amico e collega. J. A. CASTILLO."

("El Comercio" - Quito, 9 febbraio 1921, pag. 4)

La mattina seguente, il pilota italiano, cedendo di buon grado

alle richieste di tutti coloro che desideravano vedere anche ad Ibarra uno spettacolo aviatorio, compiva evoluzioni per venticinque minuti sulla città e sul campo dove la folla era numerosissima ed entusiasta.

Lo stesso giorno il proprietario del "TELEGRAFO I°" telegrafava al Ministro Ycaza: "Tutte le somme di denaro che si ricaveranno dai voli del mio biplano sino a Tulcán, le dono integralmente per lo sviluppo della Scuola Nazionale di Aviazione."

#### RAID IBARRA-OTAVALO: 11 febbraio 1921

Venerdì 11 febbraio, alle 17.30, **Ferruccio Guicciardi** decolla dal campo di Ibarra diretto ad Otavalo.

L'aereo compie il tragitto in quindici minuti, che al pilota sembrano interminabili per la pioggia ed i fortissimi venti contrari. Nonostante il cattivo tempo e l'ora tarda Guicciardi viene accolto con grande entusiasmo e grida di giubilo.

Quando il "TELEGRAFO I°" atterra più di quattromila persone lo attendono ai bordi dell'improvvisato campo situato in un podere denominato *Prado*.

L'aviatore viene estratto a viva forza dalla carlinga e condotto sino al centro della città al *Club Progreso* dove viene festeggiato dalle persone più importanti del luogo.

Vengono pronunciati discorsi entusiasti sulla prodezza dell'intrepido aviatore, intercalati da brindisi al pilota, all'Italia ed al progresso dell'aviazione nell'Ecuador.

#### RAID OTAVALO-IBARRA: 12 febbraio 1921

La squisita gentilezza e l'entusiasmo degli spettatori di Otavalo era stata incredibile, sia all'atterraggio, sia al decollo quando **Ferruccio Guicciardi** si accingeva a partire per Ibarra, alle 10 del mattino di sabato. Il "TELEGRAFO I°" atterrava ad Ibarra sotto la pioggia alle 10,30.

Le autorità municipali avevano donato al bravo pilota premi in denaro e medaglie d'oro a ricordo della sua visita, il suo morale era alle stelle poiché finalmente anche lui si sentiva protagonista e pioniere della aviazione ecuadoriana.

Dopo il suo arrivo egli spediva un telegramma al giornale *El Telégrafo* in cui, dopo aver dato informazioni sui due voli, precisava: "Martedì o mercoledì, se il tempo lo permette, volerò a Tulcán. Domani Traversari andrà a Tulcán a preparare il campo."

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 13 febbraio 1921.

Di Pedro Traversari Infante, primo pilota militare ecuadoriano, abbiamo ricordato le imprese nel Capitolo Terzo della PARTE PRIMA)

#### RAID IBARRA-TULCÁN: 16 febbraio 1921

Dopo qualche giorno di riposo a Ibarra, **Ferruccio Guicciardi** decise di programmare il volo a Tulcán per il 15 febbraio.

Fedeli e Salazar nei giorni precedenti avevano attentamente controllato il motore ed il biplano. Una impenetrabile coltre di

nubi copre le Ande ma il pilota decide di tentare ugualmente: decolla e, dopo essersi portato ad una quota considerevole, constata che dall'altopiano del Chota in poi la visibilità è nulla e quindi ritorna al campo, sorvola Ibarra ed atterra.

Il pubblico è felice per l'insperato spettacolo mentre a Tulcán una folla immensa di abitanti e di colombiani, dopo lunghe ore d'attesa sulla collina di San Cristóbal, a nord della città, apprendono delusi che il volo è rimandato con partenza alle sedici da Ibarra.

Nel tardo pomeriggio altra delusione: l'ufficio telegrafico annuncia che il volo per quel giorno è cancellato definitivamente causa avverse condizioni atmosferiche.

Mercoledì 16 febbraio, sin dalle sette del mattino, una folla immensa si dirigeva verso il luogo, alla periferia di Tulcán, preparato per l'atterraggio ed un gruppo numeroso di persone sostava dinanzi l'ufficio telegrafico per avvisare gli altri dell'ora del decollo del Macchi Hanriot HD-1 da Ibarra.

Alle 9.30, Guicciardi arriva al campo e, dopo aver salutato gli amici, Traversari, Fedeli e le autorità si siede al posto di pilotaggio e prova il motore.

Un gruppo di belle ragazze gli offrono un mazzo di rose e Guicciardi, ringraziando, le pone nell'abitacolo vicino al sacco postale e decolla, alle 10 precise, dirigendosi a nord.

Alle 10.30 circa i tremila spettatori vedono all'orizzonte la sagoma del biplano che ingrandisce man mano che l'aereo si avvicina alla città, ma poi improvvisamente atterra.

Raggiunta l'altezza di crociera il pilota si era trovato subito a lottare con forti venti contrari e colle nubi e, dopo soli quaranta minuti di volo, restava senza benzina ed atterrava in un campo della hacienda *El Vínculo*.

(*I meccanici, il giorno precedente, avevano riempito il serbatoio del biplano con carburante sufficiente per un volo di due ore ma i venti contrari, che spirano da nord, dovevano essere tanto intensi da frenare l'aereo*)

La fattoria si trovava a soli tre quarti di lega dal paese di San Gabriel, la cui popolazione si precipitava sul luogo dell'atterraggio temendo il peggio.

Ma ecco come il corrispondente de *El Comercio* descrive l'accaduto: "Coloro che avevano visto con piacere l'apparecchio in volo, corsero disperati dove era disceso e, resisi conto che nulla era successo, signori, signore e signorine, si apprestano, con giubilo immenso e l'anima colma di buona volontà, a festeggiare il famoso *hombre-pájaro*, gloria dell'Italia e della razza latina.

Arrivati nei pressi gli offrono un bicchiere di whisky ed improvvisano una colletta per fare un omaggio al simpatico aviatore, il quale con grande signorilità e gentilezza, ebbe la bontà di illustrare l'apparecchio a tutti i presenti, e spiegare i comandi ai molti interessati.

Il popolo di San Gabriel, vivamente impressionato per il comportamento degno e signorile dell'aviatore, e per il merito del viaggio, commissionò ad un abitante del villaggio di portare a Tulcán il modesto omaggio di ammirazione e gratitudine della popolazione, consistente in una corona d'alloro, una targa ed una poesia."

(*"El Comercio"* - Quito, 23 febbraio 1921)



CIO

TE

ro de 1921

de detalle

pacencia tene-  
ando, uno a uno,  
sio, temor a con-  
fiamos formular  
ña del Ferrocarril  
procede sin su-  
ecido en los comi-  
mito que el im-  
opio querer.  
contiene hacer  
hay que hacerla  
esto que va con-  
tando miembros  
compañía, apare-  
interesada en su  
servicio exclu-

irritan, verdade-  
vez nos queja-  
jimos claramen-  
ciones agrin-  
de la Compañía  
tiene por lo me-  
pectivo para los  
signa ni contes-  
a, ni dar una ra-  
n de la Compa-

go más notable,  
arrec que nada  
la Compañía, es  
Expaña sí, que  
medir de fácil a-  
se le haya pues-

o es cuerpo de  
e que, en vez de  
aars cuerpo de  
mpañía, emplea-  
os otros suyos;  
con qué so-

imagina que la  
creo con el ob-  
orden y la  
tres, atender  
stante de los pa-  
regarlos en lo  
de atribucio-  
institución. Pe-  
curr-

entes inferiores  
aquella, no ha-  
lo que los se-  
siente que se ha-  
al cumplimiento

AVISOS

LA PULGADA LINEAL A UNA COLUMNA  
POR CADA PUBLICACION \$1. 00  
INTERESES GENERALES  
LA COLUMNA " 100  
REMITIDOS  
LA COLUMNA " 50  
SUSCRIPCION MENSUAL  
EN LAS PROVINCIAS " 2,20  
EN LA ADMINISTRACION " 2,00  
NUMERO SUELTO " 0,10

Num. 5.526

En alas del

TELEGRAFO I,

que conduce el primer correo aéreo de Quito a Ibarra,

EL COMERCIO

envía a la noble y altiva provincia de Imbabura un entusiasta saludo, renovando sus votos porque el Ferrocarril de Quito a Esmeraldas, obra de verdadera redención nacional, sea el coronamiento de la labor de progreso emprendida por las provincias del Norte.

IMPRESIONES DIARIAS

Basta es que el doctor Tamayo vuele a Guayaquil para que adquiera una actividad sorprendente: convoca juntas, verifica giras, sostiene conferencias, va a todas partes, observa, medita, deduce y resuelve.

En poco tiempo allá, ha hecho, según parece, maravillas; ha conseguido rebaja en las tarifas de las compañías navieras, ha examinado el campo para la Escuela de Aviación, y qué sabemos nosotros, qué otras cosas más haría.

Pero lo esencial, lo admirable, lo extraordinariamente fenomenal es que quiera ahora emprender el salvamento del Patria que se hundió quizá para siempre en la administración pasada. — La noticia comunicada por el corresponsal es la de que ya se ha dirigido al lugar del siniestro, acompañado de un ingeniero de la Misión Accorsi, y de no sabemos cuántas otras personas. El telegrama agrega que el doctor Tamayo, tiene la seguridad de que el Patria será reflotado.

Un verdadero prodigio, entre nosotros, por supuesto, que no

para todos y el hecho de observar sus disposiciones nada tiene de raro. Pero hay formas de acatamiento que, por hacerlas quietas las hace, resultan simpáticas, ante todo, y hasta pueden servir de ejemplo en estos casos.

Hay una disposición policial que prohíbe el manejo de automóviles a las personas que no tengan acreditada su pericia con el brevet de chauffeur adquirido mediante un examen teórico ante la autoridad competente.

A las bellas y distinguidas señoritas Hope y Donna Norton las hemos visto manejar con admirable destreza su automóvil; sin embargo, han querido scatar la disposición antedicha y dando ejemplo de respeto a las leyes del país en que se encuentran, se han presentado ante el Comisario de Gremios para rendir el examen previo a la obtención del mencionado brevet, desde luego, con la brillante calificación que merecían, por lo cual nos permitimos enviarles una atenta y sincera felicitación.

UNA IDEA PARA LA JUNTA

Frattanto il Teniente Político di San Gabriel riusciva a trovare una latta di cinque galloni di benzina in un negozio del paese dove veniva usata per i fornelli a spirito.

A dorso di mulo trasportava il carburante sul luogo dello atterraggio e lo travasava nel serbatoio del "TELEGRAFO I". Guicciardi poteva così decollare e, alle 13.30, sorvolava le alture di Troya ed atterrava a Tulcán, accolto da una folla delirante ed entusiasta, che era accorsa a vedere il sensazionale ed insolito spettacolo.

Le accoglienze furono incredibili perché non lo attendevano soltanto gli abitanti della provincia del Carchi, ma anche molti colombiani che venivano da Pasto, Túqueres ed Ipiales e da altri villaggi di frontiera, a vedere da vicino e per la prima volta un aereo.

Il pilota, viene accolto dal battaglione Zapadores, estratto dalla carlinga e portato in trionfo sulle spalle sino al centro della città dove viene ricevuto e festeggiato nel Salone governativo del Circolo del battaglione.



Rosas de Ibarra

Para F. Guicciardi

Por sobre los ardientes valles y las nublosas cimas, ¡oh vencedor de la distancia!, vienes trayéndonos del valle que evoca los edenes de mis primeros sueños, este ramo de flores.

¡Con qué infantil anhelo mis manos temblorosas acarician sus pétalos!, ¡con qué ardor su fragancia aspira mi alma fervida! La ausencia y la distancia, ¿qué son si las disipa un hábito de rosas?

Rosas que llegan frescas del valle que el poeta llamó "fresco, florido y luminoso," donde Ibarra, "la gentil," sueña bajo las palmas,

Os traen, bellas niñas del Carehi, la discreta ternura que entro flores su corazón esconde y hoy como suave brisa pasa por nuestras almas

J. I. Burbano R.

Tulcán, a 16 de Febrero de 1921.

Objeto de múltiples agasajos fue el simpático aviador Guicciardi a su llegada a Tulcán después del magnífico raid que hiciera desde Ibarra. La sociedad toda de aquella ciudad le hizo varias manifestaciones muy significativas como una muestra de aprecio a que se hiciera acreedor por su valentía en el atrevido vuelo.

En la vista que publicamos se le ve a Guicciardi (X) en medio de un distinguido grupo de damas y caballeros, momentos después del aterrizaje, y antes de las cumplidas atenciones con que la sociedad se apresó a recibirlo.

Raid Ibarra-Tulcán: 16 febbraio 1921. Prima pagina del giornale "El Comercio" del 2 marzo 1921 che pubblica la foto di Guicciardi poco dopo l'atterraggio a Tulcán e la poesia "Rosas de Ibarra" a lui dedicata.



Prima pagina del giornale *El Telégrafo* di giovedì 17 febbraio 1921, che illustra e riassume i raids del "TELEGRAFO I" da Guayaquil a Tulcán, pilotato da Liut e Guicciardi e con le assidue cure del meccanico Fedeli.

Nel tardo pomeriggio Ferruccio viene festeggiato con un grande ricevimento dalle autorità civili, militari ed ecclesiastiche; inoltre viene decorato e riceve il premio in denaro che era destinato al primo aviatore che sarebbe atterrato a Tulcán. Alcune famiglie colombiane che erano venute a vedere l'aereo, concludevano con Guicciardi l'accordo di effettuare un raid sino in Colombia, accettando il compenso richiesto dal pilota. Il trasporto aereo delle rose ispirava al poeta J. I. Burbano R. la bella lirica "Rosas de Ibarra", pubblicata sulla prima pagina de *El Comercio* di mercoledì 2 marzo 1921 (ved. foto pag. 99). Il delegato di San Gabriel, qualche giorno dopo, consegnava al pilota modenese gli omaggi promessi. Sulla targa erano incise le seguenti parole: "El pueblo de San Gabriel, al intrépido aviator italiano señor don Ferruccio Guicciardi, en testimonio de admiración y since-

ra gratitud por su inesperada y bondadosa visita del día 16 de Febrero del presente año, le dedica esta humilde tarjeta unida a un *Recuerdo* y a una simbólica corona de patrio laurel, como premio al mérito y a su raid Ibarra-Tulcán. - San Gabriel no olvidará nunca la cultura y gentileza con que fue tratado en ese día memorable por el hijo del país del Arte. - San Gabriel, Febrero 27 de 1921."

E questa è la bella lirica che era allegata:

**RECUERDO**

*Al célebre aviador Ferruccio Guicciardi*

*Era febrero, y al cenit cercano  
el sol ecuatorial rojo subía,  
y la carchense flora despedía  
perfumes de una mies próxima al grano.*

*Sobre la cima de ascendente vía,  
allá en la cumbre del poblado llano,  
San Gabriel, el honor del pueblo hermano,  
quiere también gozar con alegría.*

*Y espera entusiasmado bajo un cielo  
acaso tan azul como el de Italia,  
de una Aguila inventada ver el vuelo.*

*De pronto se presenta en lontananza  
como un botón no más de oscura dalia  
y en rápido volar cruza y descansa!...*

*Allá en la pampa de oriental sabana,  
al pie de la hondonada recogida,  
como en la falda de gentil subida  
que un haz de cima al pasar desgrana,*

*como el cóndor andino que se ufana,  
el ala en desplegar al sol querido,  
mientras tiende la vista distraído  
hacia la linde límpida y lejana;*

*tal el artista del invento extiende  
las néveas telas bajo indiano cielo  
en tanto su mirada el campo hiende,*

*y el oleaje de un pueblo delirante  
que corre a darle admiración amante  
antes que tienda hacia el azul el vuelo.*

Nel primo volo da Ibarra a Tulcán venne trasportata la **prima posta aerea tra le due città** e potrebbe essere individuata solo dalle date e dalla destinazione. Justo P. Campaña Z. nel suo catalogo afferma che vennero trasportati settanta pezzi, ma forse furono molti meno. Infatti, come si rileva ne *El Telégrafo* del 17 febbraio 1921: "Quito, Febrero 16 (por telégrafo) TELEGRAFO - Guayaquil. **Se han enviado a Ibarra algunas piezas postales para que sean conducidas a Tulcán por el TELEGRAFO I**".

**RAID TULCÁN-PASTO: 7 marzo 1921**

Realizzato felicemente il suo volo da Ibarra a Tulcán, **Ferruccio Guicciardi** concludeva il suo contratto con José Abel Castillo.

Egli era però al corrente dei premi offerti al primo pilota che sarebbe atterrato nelle città di Pasto e di Cali, in Colombia, e quindi decideva di tentare i voli a titolo personale, per cercare di vincere i premi in palio che, all'epoca, costituivano un vero e proprio capitale.

(Il "Departamento del Valle" offriva un premio di 8.000 pesos ed il Consiglio Municipale di Cali di 1.000)

Domenica 6 marzo, la guarnigione militare della piazza donava una medaglia d'oro: "Al Teniente Guicciardi por sus méritos como atrevido y experto aviador".

Durante la cerimonia, cui presenziava anche il Governatore della Provincia, il maggiore Jáuregui pronunciava un discorso con parole di sentita ammirazione per il pilota italiano e gli augurava un completo successo per il raid a Pasto del giorno seguente.

A Tulcán, il 7 marzo 1921, era un lunedì molto nuvoloso e pioveva a tratti.

Il pilota per tutta la mattina attende il momento propizio per decollare verso il territorio colombiano, ma le condizioni del tempo sono tanto pessime da impedire ogni ragionevole tentativo.

Gli spettatori convenuti nel campo di Tulcán sono ansiosi di veder volare il "TELEGRAFO I°" ed a Pasto c'è una grande moltitudine di persone che attende l'arrivo del biplano sin dalle nove del mattino.

Verso le 14 il tempo migliora: il cielo si schiarisce e la pioggia cessa.

Guicciardi, con una audace decisione, ordina a Fedeli ed a Salazar di preparare l'aereo e di caricare nel compartimento per la posta tutto il corriere ordinario diretto a Pasto.

Vengono caricati anche i messaggi ufficiali come, ad esempio, quello del Governatore della Provincia del Carchi per il Governatore del Dipartimento di Nariño ed anche tutti gli altri messaggi e pergamene delle autorità ecuadoriane alle colombiane.

(Il testo del lungo messaggio del Governatore della provincia del Carchi, Ramón J. Villalba, trasportato da Guicciardi, inizia con queste frasi:

"Sr. Presidente de la Asamblea Departamental de Nariño. Pasto. Profundamente satisfactorio es para mí aprovechar del primer correo aéreo, efectuado entre estas dos Naciones por el experto aviador italiano, señor Ferruccio Guicciardi, y secundado por el aviador ecuatoriano, señor Traversari, para expresar al señor Presidente, y en su nombre a la muy respetable e Ilustre Asamblea, el testimonio de amistad muy sincera y de afecto no menos leal que la Provincia de mi mando guarda y conserva para el noble pueblo Nariñense, de cuyos destinos es esa Asamblea la más genuina representante de su prosperidad futura.

El grandioso espectáculo de la Aviación que, con tanto entusiasmo contemplamos ahora, será, no hay duda, la que de hoy en adelante traerá para nuestros pueblos una nueva era de resurgimiento intelectual, comercial y artístico..."

La risposta del Presidente della Asamblea di Nariño:

"República de Colombia. - Asamblea de Nariño - Presidencia - N°19. - Pasto, 9 de marzo de 1921. - Señor Gobernador de la provincia del Carchi. Tulcán. - Alta honra es para mí acusarle recibo del atento oficio N° 1° del 6 de marzo, traído por el aviador italiano Ferruccio Guicciardi. - El testimonio de amistad que usted envía en nombre de la provincia del Carchi al pueblo de Nariño

y que éste aprecia en todo su alcance, es una muestra inequívoca, entre muchas que se han dado, de la solidaridad que liga a las dos Repúblicas, hermanas por la historia y por el futuro. - Suerte y gran suerte es para los pueblos hispano-americanos, que sólo podrán subsistir por la fusión de sus elementos morales y materiales, la práctica de la navegación aérea, sublime arranque de la genialidad del hombre - Bien anota usted que este hecho fundará en nuestros pueblos una era de resurgimiento intelectual, comercial y artístico. Las grandes emociones colectivas, avivadas por la imaginación, llevan en sí un enjambre de ideas que bien pronto se clavan en el entendimiento y en el corazón y crecen y se intensifican hasta traducirse en obras de verdadero espíritu y de arte. - Respecto de cuestiones comerciales, se darán los pasos que indiquen las buenas relaciones que entre los dos Estados existen, procurando, en todo caso, dentro de la prudencia y las leyes, satisfacer las mutuas necesidades. - Acepte usted los votos que hago por la prosperidad de la hermana República del Ecuador y por el bienestar personal de usted, que son también los del pueblo de Nariño. - Atento servidor, Medardo Bucheli A."

"El Comercio" - Quito, 16 marzo 1921, pag. 1)

**Guicciardi**, dopo che Traversari ha lanciato l'elica, prova il motore, quindi decolla alle 15.30 e, percorrendo i 75 chilometri che separano le due nazioni confinanti, **trasporta la prima posta aerea tra l'Ecuador e la Colombia.**

(Contrariamente a quanto affermato all'epoca ed oggi ancora creduto da alcuni studiosi locali, non fu realizzato il primo trasporto di posta aerea internazionale sudamericana.

Tale record spetta al pilota italiano Bartolomeo Cattaneo con il suo volo postale da Concepción del Uruguay (Argentina) a Paysandú (Uruguay) del 21 dicembre 1913, col quale Cattaneo trasportava ed autografava al verso la "prima posta aerea internazionale del mondo".

Del piccolo corriere postale si conoscono oggi soltanto due lettere.

"El Comercio", nell'edizione di martedì 8 marzo, pubblica il telegramma del Governatore: "Tulcán 7 marzo 1921 - Oggi alle tre e mezza del pomeriggio il biplano "TELEGRAFO I°" attraversò la frontiera colombiana accompagnato da deliranti acclamazioni. Il pomeriggio si presentava splendido come mai si vede e in un cielo trasparente ed inondato di luce, iniziò il volo il meraviglioso apparecchio, trasportando la prima posta aerea tra queste due Nazioni che hanno camminato sempre insieme, sia nei giorni di gloria sia in quelli avversi ed unite andranno verso il futuro. Questa data sarà storica per l'Aviazione Nazionale.")

La rotta seguita dal biplano passava a considerevole altezza sulle città di Ipiales, Pupiales, Iles, Consacá e sul vulcano Galeras che, con la sua altezza di 4.276 metri sul livello del mare, costituiva uno dei tanti passaggi difficili e scabrosi del volo.

Dopo un viaggio breve ma penoso, poiché percorso tutto tra nuvole e pioggia, Guicciardi, superato Ipiales dopo tre minuti di volo ed il vulcano vira a dritta e, dopo aver sorvolato i villaggi di Males e Carlosama, arriva a Pasto, situata a 2.544 metri di altezza e capitale del Dipartimento colombiano di Nariño, in trenta minuti di volo.

Le accoglienze, come era successo lungo tutto il percorso in territorio ecuadoriano, furono trionfali per Guicciardi anche al primo contatto colla terra colombiana.

Egli era certamente soddisfatto dell'impresa poiché questa volta volava per conto proprio ma anche a suo rischio.

(Certamente Guicciardi, anche se non si trovano notizie al riguardo sulla stampa dell'epoca, deve aver avuto il permesso di continuare il volo da parte del proprietario dell'aereo, che mai avrebbe deluso il bravo pilota italiano.

È anche logico però supporre che egli volava con un motivo di attenzione in più, poiché sicuramente sua era la responsabilità in caso di incidente o di perdita dell'aereo)

**RAID PASTO-CALI: 21 aprile 1921**

Dopo un periodo di riposo a Pasto, **Ferruccio Guicciardi** decideva di volare sino a Cali, a contendere all'aereo colombiano *Antioquia* il premio in palio, destinato al primo aviatore che fosse riuscito ad atterrare in città.

*(Si trattava di un Caudron G.3 di fabbricazione francese; un ottimo aereo, che però era stato maltrattato dal suo proprietario, il colombiano Francisco Gonzáles, a tal punto da essere quasi sempre costretto ad atterrare fuori campo per avarie in volo.*

*La arguta e spiritosa popolazione della città di Antioquia l'aveva soprannominato "Pacho vola pero no atterra")*

Il 21 aprile, alle sette del mattino, il pilota italiano decolla da Pasto pilotando il "TELEGRAFO I°" e dirigendosi verso Cali. Alla stessa ora del giorno precedente decollava da Medellin l'*Antioquia*, pilotato dal francese **Ferdinand Machaux**.

Guicciardi percorre le ottanta miglia tra Pasto e Cali in due ore e venti minuti ed arriva al campo di atterraggio senza problemi. Machaux, a causa delle nuvole e della scarsa visibilità, era costretto ad atterrare nel paese di *La Pintada* per rifornirsi di combustibile e perdeva l'occasione di arrivare a Cali lo stesso giorno. Guicciardi veniva ricevuto a Cali con frenetico entusiasmo poiché l'aereo concorrente, che aveva potuto ripartire solo alle sette del mattino da *La Pintada*, dopo aver sorvolato un paese chiamato *La Sofía*, era arrivato a Cali molto tempo dopo il pilota italiano.

Ferruccio Guicciardi vinceva quindi la gara ed un grosso premio in denaro.

Il giornale *El Relator* di Cali inviava a *El Telégrafo* di Guayaquil, il seguente messaggio:

"Entre delirantes aclamaciones, nunca presenciadas, acaba de aterrizar el audaz Guicciardi en el biplano TELEGRAFO I°.

Empleó dos horas, veinte minutos en el viaje de Pasto a Cali. Record magistral, ha desatado una ovación gigantesca.

Felicitamos al señor Don José A. Castillo que con su glorioso biplano engrandece así el cielo americano que es asilo de la Humanidad".

La fama di ottimo pilota di Guicciardi si accresceva e gli faceva ben presto concludere un contratto con la compagnia aerea colombiana denominata *Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos*, meglio conosciuta come "SCADTA".

*(Guicciardi il 16 ottobre 1921 volava in un'ora e quarantacinque minuti da Cali a Popayán con l'apparecchio denominato "Antioquia" e, dopo aver volato molti anni con la "SCADTA", volò anche con una compagnia sussidiaria denominata "LIADCA", Línea Aérea del Cauca)*

Ferruccio Guicciardi eseguiva molti voli ed esibizioni acrobatiche col "TELEGRAFO I°" il 6 ed il 22 maggio 1921, sulla città di Cali e su altre città della valle del río Cauca.

Quindi egli decideva di stabilirsi definitivamente in Colombia e scriveva a José Abel Castillo di inviare qualcuno a prelevare l'aereo.

\*\*\*

Di tutti i voli di Liut e Guicciardi col Macchi Hanriot HD-1 le uniche, imprecise, notizie di fonte italiana vennero pubblicate

da *La Gazzetta dell'Aviazione* nel mese di marzo del 1921, dove si afferma che l'apparecchio era un biplano Ansaldo S.V.A. e che "Liut ha lasciato cadere sulle principali città mazzi di fiori annodati con nastri dei colori ecuadoriani ed italiani."

*(“La Gazzetta dell'Aviazione”, Milano, Anno III - N° 9, 8 marzo 1921, pag. 3)*

Inoltre i voli di Guicciardi vengono erroneamente fatti partire da Guayaquil con biplano Ansaldo però, in compenso, si nota con piacere una notizia storico postale esatta sul raid Tulcán-Pasto: "L'aviatore recava il corriere internazionale fra le due Repubbliche, che per la prima volta è giunto per via aerea."

*(“La Gazzetta dell'Aviazione”, Milano, Anno III - N° 11, 22 marzo 1921, pag. 3)*

I lettori del settimanale milanese dovranno aspettare sino al successivo mese di agosto per leggere un lungo rapporto del pilota Tullio Petri del 9 maggio 1921, inviato da Guayaquil con precise informazioni sulle imprese dei piloti italiani.

**José Abel Castillo dona il "TELEGRAFO I°" al governo**

Il biplano veniva trasportato per ferrovia da Cali a Buenaventura dove rimaneva a disposizione del Governo ecuadoriano, poiché lo storico apparecchio era stato donato dal suo proprietario. Infatti il 14 di maggio, José Abel Castillo aveva comunicato al Presidente della Repubblica :

"Ho il piacere di donare al mio Paese il mio biplano TELEGRAFO I°, al cui battesimo Lei fungeva da padrino, che ha effettuato il raid di 300 km. Pasto-Cali e che sino ad ora ha dimostrato la sua efficienza nei voli eseguiti dalle rive del Guayas, attraverso le Ande sino alla bella Valle del Cauca della nostra sorella Colombia.

Col biplano dono anche tutto il ricavato dei voli Tulcán-Pasto-Cali che mi spetta, secondo il contratto del nove gennaio con l'aviatore Guicciardi.

Siccome egli aveva annunciato il raid Cali-Bogotá, gli ho proibito di effettuarlo per far omaggio al Governo del TELEGRAFO I°, in perfette condizioni ed eccellente servizio.

In forza dei suoi poteri, voglia degnarsi di disporre del suddetto biplano nel modo che ritiene conveniente, con le sole condizioni che mostri sempre il nome di TELEGRAFO I°, che mi si restituisca l'elica che monta, di cui a Quito vi è un'altra di ricambio e che, quando il biplano sarà posto fuori servizio, lo si conservi nel Museo Militare come testimonianza dell'istituzione pratica e definitiva dell'aviazione nazionale".

Accettando, José Luíís Tamayo rispondeva, il giorno seguente: "Nella sua pregiata lettera del 14 corrente Lei mi comunica il suo dono alla Nazione del biplano...

Applaudo sinceramente la sua manifestazione patriottica, facendo voti che il suo esempio abbia molti imitatori che, ispirandosi all'amore per la Patria le rendano omaggio come lei ha fatto".

*(“El Telégrafo” - Guayaquil, 18 maggio 1921)*

## Capitolo quinto - I voli di Guicciardi da Quito alla Colombia

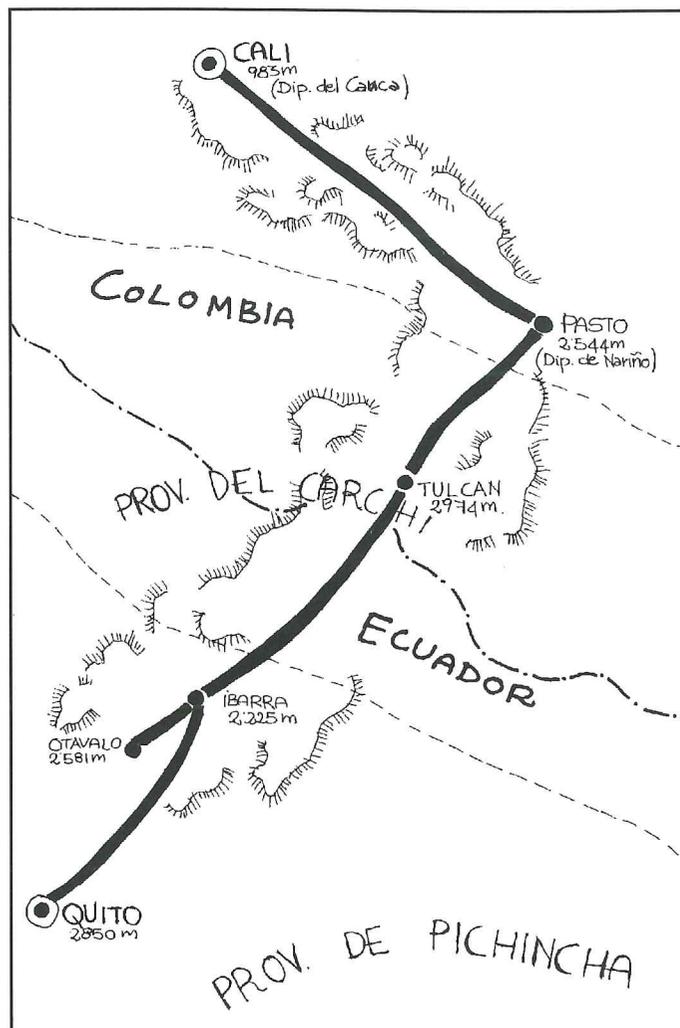
Incaricati dal Ministero della Guerra, Marina e Aviazione, gli aviatori **Elia Liut** e **Pedro Traversari Infante** si recavano in Colombia ed imbarcavano il "TELEGRAFO I°" sul vapore *Ucayali* trasportandolo a Guayaquil, dove arrivavano il 25 luglio 1921.

Il biplano veniva poi trasferito al campo d'aviazione *El Cóndor* di Durán.

Il Ministro della Guerra, Marina e Aviazione il giorno seguente inviava questo telegramma:

"Quito - Julio 26 de 1921 - Sr. José Abel Castillo - Guayaquil - Me he informado con suma complacencia, que el histórico biplano TELEGRAFO I° ha llegado al país, después de recorrer su brillante etapa triunfadora. Lo felicito cordialmente, ya que al fin Ud. podrá ver coronados sus deseos de entregarlo cubierto de laureles a nuestra Escuela de Aviación. - Saludo - Ministro de Guerra."

Terminava così il suo giro trionfale e glorioso attraverso l'Ecuador e la Colombia il biplano Macchi Hanriot HD-1 denominato "TELEGRAFO I°", pilotato da aviatori italiani, di proprietà di una impresa editoriale ecuadoriana, diretta da Don José Abel Castillo, fondatore e mecenate della Aviazione Ecuatoriana.



1921: Cartina dei raids di Ferruccio Guicciardi da Quito alla Colombia col biplano Macchi Hanriot HD-1: Quito-Ibarra: 9 febbraio; Ibarra-Otavalo: 11 febbraio; Otavalo-Ibarra: 12 febbraio; Ibarra-Tulcán: 16 febbraio; Tulcán-Pasto: 7 marzo; Pasto-Cali: 21 aprile.

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

**E**lia Liut, dopo essere riuscito a volare sul "QUITO I°", ritornava a Guayaquil ed, essendo l'idolo degli ecuadoriani entusiasti d'aviazione, approfittava dell'ammirazione popolare contattando varie associazioni e Colonie straniere ed ottenendo fondi per l'acquisto di apparecchi.

I proprietari dello zuccherificio Valdez donavano una ampia estensione di terreno ed un hangar nel villaggio di Eloy Alfaro (Durán), dove veniva allestito un campo di aviazione denominato *El Cóndor*, in onore del re delle Ande che corona l'insegna dell'Ecuador.

Il 19 febbraio 1921 giungevano al porto di Guayaquil, sul vapore *Europa*, accompagnati dal pilota italiano **Tullio Petri**, due biplani costruiti dalla Società Anonima Meccanica Lombarda: un S.A.M.L. "AVIATIK" ed un S.A.M.L. S-2, donati, rispettivamente, dalla Colonia Siriana e dagli Universitari di Guayaquil.

Raggiungevano alla Scuola l'Ansaldo S.V.A. 10 biposto, donato dalla Colonia Italiana di Guayaquil.

Un idrovolante M.18, donato dalla Colonia cinese di Guayaquil era in ordinazione alla Macchi di Varese ed era atteso a Guayaquil per il mese di giugno.

*(Gli apparecchi S.A.M.L. arrivati dall'Italia, lo S.V.A. 10 e l'idrovolante Macchi 18 in ordinazione avevano le seguenti caratteristiche, che ricaviamo da El Comercio di giovedì 16 giugno 1921, aggiungendo in corsivo alcune nostre precisazioni:*

*"L'apparecchio donato dalla Colonia Siriana è un biplano S.A.M.L.- A 10 (Società Anonima Meccanica Lombarda), doppio comando, modello scuola, a due posti, con motore fisso Fiat di 100 HP, 1400 giri al minuto, velocità massima 115 chilometri all'ora.*

*I serbatoi dell'olio e del combustibile gli danno un'autonomia di volo di tre ore e mezza. Peso totale dell'apparecchio 700 chili, superficie portante 39 metri quadrati."*

*- S.A.M.L. "AVIATIK" : biplano biposto da ricognizione, largamente usato dalla aeronautica italiana nei primi anni della Prima Guerra Mondiale. Era costruito dalla S.A.M.L. di Monza (Milano), azionato inizialmente da un motore Fiat A-10 di 95-105 C.V. ed in seguito da un motore Le Rhône di 120 C.V. Caratteristiche principali: apertura m.12; lunghezza m.7,80; altezza m.3,10; superficie mq.40; peso a vuoto kg.700; velocità km/ora 116; autonomia di volo 300 km. con un tetto massimo di 3.000 metri.*

*"L'apparecchio donato dagli universitari è un biplano S.A.M.L. (Società Anonima Meccanica Lombarda), doppio comando, modello scuola, a due posti, con motore rotativo Le Rhône di 110 HP, 1300 giri al minuto, velocità massima 100 chilometri all'ora. Raggio d'azione 200-250 chilometri."*

*- S.A.M.L. (Società Anonima Meccanica Lombarda) tipo S-2: biplano ad ali diseguali a 4 montanti, biposto da ricognizione di costruzione lignea; il tipo più diffuso sul fronte italiano della Prima Guerra Mondiale era azionato da un motore Fiat A.12 di 260 C.V., costruito nel 1917.*

*Caratteristiche principali: apertura m.12,10; lunghezza m.8,50; altezza m.2,98; superficie mq.39; peso a vuoto kg.1020; velocità km/h 162; autonomia di volo 500 km. con un tetto massimo di 4.000 metri.*

*I giornali ecuadoriani dell'epoca li denominano molto spesso ed erroneamente "Salm".*

*"L'apparecchio donato dalla Colonia Italiana è un biplano S.V.A.- 10 (Savoia Verduzio Ansaldo) N° 13.167, doppio comando, a due posti, con motore SPA tipo fisso di 220 HP, 1600 giri al minuto, velocità massima 210 chilometri all'ora. Potere ascensionale: 5.000 metri in 21 minuti."*

*- ANSALDO S.V.A. 10 (Savoia, Verduzio, Ansaldo): biplano biposto da ricognizione, azionato da un motore S.P.A. 6.A di 220 C.V. oppure Isotta Fraschini V-6 di 250 C.V., costruito dai Cantieri Aeronautici Ansaldo con sede in Sampierdarena (Genova) con cantieri a Borzoli mare (Genova), Bolzaneto (Genova), Torino e Cadimare (La Spezia). Caratteristiche principali: apertura m.9,18; lunghezza m.8,10; superficie mq.26,9; peso a vuoto kg.730; velocità km/ora 207; autonomia di volo 400 km.; tetto massimo di 5.000 metri. È interessante notare che il giornale di Quito indica il numero di*

*serie dell'apparecchio.*

*"L'apparecchio donato dalla Colonia Cinese, che si spera arrivi entro questo mese, è un idrovolante per 4 persone, costruito dalla ditta Macchi di Varese, Italia."*

*- MACCHI M.18: idrovolante biplano da ricognizione tipo economico a scafo centrale, con cabina aperta per due passeggeri oltre al pilota, azionato da un motore Isotta Fraschini V-4B di 160 C.V., costruito dalla Aeronautica Macchi di Varese.*

*Caratteristiche principali: apertura m.15,80; lunghezza m.9,75; altezza m.3,25; superficie mq.45; peso a vuoto kg.1020; velocità km/ora 160; autonomia due ore e quindici minuti di volo, raggio di azione 360 km.)*

Gli aeroplani suddetti, ai quali si aggiungeva il glorioso "TELEGRAFO I°", che doveva essere completamente riparato e ristrutturato, formavano il primo nucleo della Scuola di Aviazione *El Cóndor* di Durán.

Immediatamente Petri, Liut ed il meccanico Fedeli, aiutati da vari membri dell'esercito ecuadoriano della guarnigione di Guayaquil, assemblavano gli apparecchi nelle nuove aviorimesse del campo d'aviazione.

Tullio Petri trovava anche il tempo di dare, nei locali della *Società Garibaldi* di Guayaquil una conferenza sul tema *L'Aeronautica Italiana*, accolta con molto interesse dal pubblico presente e pubblicata su *El Nacional* del 23 marzo.

Durante la lettura egli dichiarava:

"Appena completamente padrone della lingua del Paese, il ciclo delle conferenze sarà continuato dal sottoscritto, che spera anche nel materiale di propaganda promesso dall'Ispettorato della Aviazione con sua 8721 S.A. del 27.11.1920 e non giunto a tutt'oggi: utili saranno relazioni, diapositive per proiezioni, cinematografie della vita aeronautica italiana, e soprattutto della nostra aeronautica nelle gare ed all'estero.

Ottima la conferenza con le cinematografie del raid Roma-Tokio; fotografie e cinematografie delle fabbriche italiane di aeroplani e relazioni sulla loro attività.

Perché la Scuola che si farà qui abbia una impronta anche maggiore di italianità, sarebbe bene che l'Ispettorato inviasse tutti i programmi e le norme che esso invierà alle Scuole dipendenti, invitando a far lo stesso le eventuali Scuole civili.

Insomma sarebbe ottima cosa che il nucleo che lavora qui, fosse considerato come un'emanazione della Aeronautica Italiana non solo, ma parte viva di essa che desidera continuare a viverne la vita, partecipando dei suoi progressi e concorrendo nel miglior modo a tenerne alto in questo Paese il nome, che per merito suo, brilla oggi al di sopra degli altri tutti."

*(Non ci è dato sapere se l'intelligente richiesta di materiale propagandistico del Petri venne evasa dall'Ispettorato, ma certamente venne segnalata la richiesta alle Scuole italiane e, come vedremo in seguito, accolta dalla Scuola Civile d'Aviazione Gabardini di Novara)*

### Le due Scuole di Aviazione e la Missione Aeronautica Francese

Il Ministro ecuadoriano Sig. Dorn y de Alzúa aveva firmato a Parigi, il 27 dicembre 1920, su incarico del precedente governo, un contratto col governo francese, nella persona del colonnello Capo del 2° Ufficio sig. Caraman, che prevedeva l'invio in Ecuador di una **Missione Militare Aeronautica**, previo un

## Capitolo primo - Dagli sfortunati tentativi dei francesi al primo volo di un Presidente della Repubblica



*Nell'aprile 1921 si formava, per iniziativa e finanziamenti privati, e con uno Statuto redatto con la consulenza di Tullio Petri, una Compagnia di Navigazione Aerea ecuadoriana che ordinava in Italia due idrovolanti Savoia Marchetti S.16.*

deposito a garanzia di mezzo milione di franchi. Analizzando i punti salienti del contratto notiamo che:  
art. 1°: la Missione sarà composta da un ufficiale pilota e da un meccanico d'aviazione;  
art. 2°: dovrà creare ed organizzare una Aviazione Militare nell'Ecuador, formando piloti e meccanici; creare una scuola di pilotaggio, con materiale importato dalla Francia, e costituire una *Primera Escuadrilla Ecuatoriana*;  
art. 4°: venivano ordinati due apparecchi Salmson;  
art. 7°: il Governo ecuadoriano doveva versare uno stipendio mensile di franchi 4.000 all'ufficiale pilota e di 3.000 al meccanico;  
art. 11°: erano previste una serie di indennità in caso di incidente o morte.

Nel 1921 la stampa ecuadoriana non mancava di osservare l'incongruenza di due Missioni nella creazione di una Scuola di Aviazione, quando sarebbe stato più opportuno basarsi sulla Missione Italiana che "aveva dimostrato la sua capacità ed era inserita nello spirito nazionale".

Ma ormai lo spirito regionalista delle province andine aveva vinto un'altra battaglia contro quelle della costa e poco importava se tutto ciò avrebbe creato problemi di spreco di denaro pubblico e ritardi nello sviluppo aviatorio futuro.

Inoltre, quando arriveranno i francesi, nasceranno subito degli attriti sui metodi di insegnamento con Petri, come si può rilevare sulla prima pagina dell'edizione domenicale de *El Comercio* del 10 aprile 1921.

A seguito della situazione di stallo suddetta **Giannino Ancillotto** si imbarcava a Guayaquil su un vapore diretto in Perù, senza aver potuto pilotare un apparecchio.

*(Egli si univa alla Missione Aeronautica Commerciale Italiana Ansaldo di Torino, che era arrivata in quella nazione nel mese di febbraio del 1920, e si copriva di gloria, in una gara continua col pilota torinese ing. Enrico Rolandi, compiendo incredibili trasvolate delle Ande)*

Inoltre si formava, per iniziativa e finanziamenti privati, e con uno Statuto redatto con la consulenza di Tullio Petri, una Compagnia di Navigazione Aerea con 62.000 sucres di capitale, che incaricava una commissione formata da Lautaro Aspiazu Carbo, dal Dr. Fausto Navarro Allende ed Elia Liut di ordinare telegraficamente, con la spesa di 32.000 sucres, due idrovolanti Savoia Marchetti tipo S.16 alla S.I.A.I. (Società Idrovolanti Alta Italia) di Sesto Calende, sul Lago Maggiore.

*(Savoia-Marchetti S.16 - Idrovolante a scafo centrale, biplano per servizi civili costruito dalla S.I.A.I. (Società Idrovolanti Alta Italia) di Sesto Calende che al Primo Salone Aeronautico di Parigi del dicembre 1919, oltre ad essere l'unico idrovolante commerciale presente, riscosse un successo mondiale fra i più*

notevoli.

Esso si dimostrò uno dei migliori velivoli dell'epoca, battendo nel settembre 1920 il record del più lungo volo d'idrovolante sulla rotta Sesto Calende-Stoccolma e Giro del Baltico, che costituì, dopo il raid Roma-Tokyo, il più importante raid aviatorio del tempo.

Con l'S.16 nella rigida stagione invernale 1921-22 i piloti Maddalena, Guarnieri, Conforti e Passaleva effettuarono molti collegamenti tra Sesto Calende e Cartagena, percorrendo complessivamente oltre 20.000 chilometri senza incidenti.

Largamente esportato, l'S.16 venne impiegato da società aeree estere civili nel trasporto passeggeri e merci sul Baltico, sulla Costa Azzurra e nei collegamenti tra le isole Baleari e le coste spagnole.

Era azionato da un motore FIAT A 12 bis di 300 C.V. Caratteristiche principali: apertura m.15,50; lunghezza m.9,97; altezza m.3,67; superficie mq.59,15; peso a vuoto kg.1700; velocità km./ora 165; autonomia ore 6.

Con un apparecchio simile, l'S.16-bis azionato da un motore di 450 C.V., nel 1925, Francesco De Pinedo effettuò il raid di 55.000 km. Sesto Calende-Melbourne-Tokyo-Roma)

### Il tenente Guitteny ed il "QUITO I°"

Il 17 marzo 1921 giungeva a Quito la Missione Militare Aeronautica Francese formata dall'aviatore dell'esercito tenente **Marc P. Guitteny** e dal meccanico d'aviazione **André Jannin**, che attendevano l'arrivo di due aeroplani Salmson.

I proprietari dello SPAD VII "QUITO I°" non perdevano l'occasione di metterlo subito a disposizione dei francesi per iniziare la Scuola di Aviazione Militare a Iñaquito.

Jannin smontava e metteva a punto l'aereo che, costruito nel 1917, era stato uno dei migliori caccia francesi della Prima Guerra Mondiale.

Guitteny, giustamente, faceva osservare che l'apparecchio non era adatto all'istruzione di allievi e che poteva usarlo per fare dei voli dimostrativi sul cielo della capitale, per studiarne l'atmosfera rarefatta, in attesa dei biplani Salmson adatti all'insegnamento.

Infatti eseguiva, alle cinque del pomeriggio di sabato 14 maggio, dei voli di prova sul campo d'aviazione e fissava per domenica 15 maggio 1921 la data della prova ufficiale.

Venivano invitati alla cerimonia il Ministro della Guerra, col. Octavio Ycaza, il Sottosegretario della Guerra, col. Angel Isaac Chiriboga, gli alti ufficiali delle forze armate e la popolazione della città, tramite un pubblico invito sui giornali locali.

Pedro Freile, Salvador Bucheli e Rafael Tobar, proprietari del "QUITO I°", non nascondevano la loro gioia e la loro ansia di veder volare il tenente francese, nella speranza che la Scuola d'Aviazione si realizzasse a Quito.

Pedro Manuel Freile aveva infatti iniziato le trattative di vendita al governo del biplano.

(*"El Comercio"* - Quito, 16 maggio 1921, pag. 1)

Il giorno della prova una folla enorme, il corpo diplomatico al completo e molte autorità ecclesiastiche, militari e civili assistevano ai preparativi per il volo.

Si sapeva che Guitteny aveva fama di ottimo pilota ed il pubblico sperava di vedere una prova migliore od almeno pari allo spettacolo che aveva dato Liut.

Alle dieci André Jannin mette in moto il motore dello Spad, lanciando l'elica, e Guitteny decolla volando in direzione del

villaggio di Guápulo; poi ritorna sul campo eseguendo delle spirali e si appresta ad atterrare sulla pista di Iñaquito per portare in volo il Comandante Héctor Icaza.

L'idea, concordata coi promotori, era quella di fare dei voli con passeggeri, scelti tra gli invitati più importanti, allo scopo di dimostrare la bravura del pilota e la buona qualità del velivolo.

Disgraziatamente, quando le ruote dell'apparecchio toccano la pista, il pilota si rende conto che è corta ed inoltre, a causa del pubblico che la circonda, che gli è impossibile manovrare e quindi, per non investire la folla, prosegue la corsa in linea retta andando fuori pista.

Ma lasciamo all'arguta penna del giornalista Jorge Ribadeneira Araujo la descrizione dell'epilogo del volo:

"E perversamente, nonostante gli sforzi del tenente Guitteny, il QUITO I° si avvicinò ad una delle automobili.

Precisamente scelse la più lussuosa, il cui proprietario era don Pedro Freile Angulo, uno degli azionisti del malvagio aereo.

Tutta la famiglia Freile Angulo fu costretta a saltare dalla macchina, perdendo il suo contegno.

Don Pedro si slogò una caviglia; aereo ed auto si unirono spaventosamente.

Don Pedro ed i suoi estrassero i fazzoletti per asciugarsi le lacrime mentre il tenente Guitteny, confuso e vergognoso, veniva prontamente trasportato all'ospedale.

Due giorni dopo, il sofferente ed un po' ferito tenente francese pubblicò su *El Comercio* un comunicato chiedendo scusa per l'accaduto, soprattutto alla famiglia Freile Angulo, dando prova del suo pentimento per tale conclusione.

La storia non finiva così.

Guitteny accusò il pubblico quitegno di imprudenza e mostrò dubbi sulla qualità dei freni del QUITO I°."

(Cfr. Jorge Ribadeneira Araujo, "Tiempos idos...", Quito, Nueva Editorial de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1988, pag. 26)

Nell'incidente si spezzavano l'elica, i piani inferiori, la coda ed il parabrezza dello Spad.

Il pilota veniva trasportato all'Ospedale Militare dove gli venivano riscontrate leggere ferite: una ecchimosi alla colonna vertebrale ed un ematoma al piede sinistro.

*El Comercio* di martedì 17 maggio pubblicava in prima pagina una lettera del pilota francese in cui egli spiegava che, avendo dovuto atterrare con il vento in coda e di conseguenza aumentare la velocità a 150 chilometri all'ora, non era riuscito a fermarsi nei 400 metri che lo separavano dagli spettatori e che, per evitare una strage, aveva preferito deviare nella direzione delle automobili.

Nel suo comunicato di scuse, Guitteny consolava la popolazione di Quito annunciando di voler realizzare, il più presto possibile, un raid da Guayaquil a Quito su uno dei Salmson che erano arrivati dalla Francia.

Quindi partiva alla volta del porto principale ecuadoriano col meccanico Jannin per eseguire il montaggio e la revisione dei biplani francesi.

### Il mancato raid postale Guayaquil-Quito di Liut

La prima pagina de *El Comercio* di martedì 24 maggio 1921, annuncia a lettere cubitali:

“RAID GUAYAQUIL-QUITO:

Siamo stati informati da fonte degna di fede che, se il tempo continua a mantenersi buono, oggi in mattinata arriverà da Guayaquil l'aviatore Elia Liut, pilotando l'apparecchio S.V.A. 250 H.P., dono della colonia italiana di Guayaquil.

Condurrà un passeggero e corrispondenza. Non viene segnalata l'ora stabilita dell'arrivo, né il campo d'atterraggio che l'aviatore Tenente Guitteny è incaricato di preparare.”

Il giorno seguente il quotidiano precisava che molti abitanti della capitale si erano recati in cima al *Panecillo* ed all'Ejido per assistere all'arrivo di Liut.

Un reporter del giornale, chieste precise informazioni al direttore dell'ufficio telegrafico, apprendeva che il decollo era previsto per mezzogiorno se il tempo si manteneva buono, e che i preparativi erano in corso.

Un seguente telegramma annunciava però che il volo era differito a causa di un temporale previsto sulle alture di Huigra; non risulta comunque che il pilota italiano abbia fatto altri preparativi per il raid lasciando al collega francese l'iniziativa.

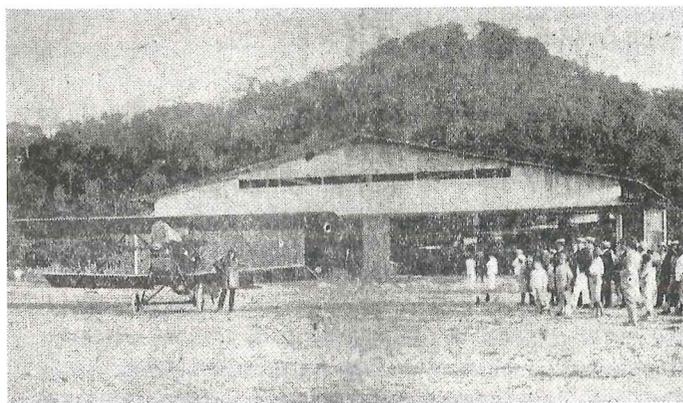
### Voli di Liut e Petri

**Elia Liut** collaudava, domenica 5 giugno 1921, il biplano S.V.A. 10 donato dalla Colonia Italiana elevandosi in direzione nord-est e sorvolando tre volte il campo di Durán con un volo della durata di dieci minuti.

Presenziava la prova il Comandante della Terza Zona Militare ed altre autorità civili e militari, che si felicitavano col pilota italiano dopo il suo perfetto atterraggio.

Mercoledì 8 giugno Liut volava ancora con Tullio Petri come passeggero e quindi con il colonnello Gómez de la Torre, con il compatriota sig. Raffaele Frugone ed infine col giovane Jorge Benites Noboa.

Domenica 12 giugno 1921, veniva solennemente inaugurato il campo d'aviazione *El Cóndor*, situato sulla riva opposta del fiume Guayas nella hacienda *El Recreo* di Durán.



Guayaquil, 12 giugno 1921.

Inaugurazione del campo di aviazione “El Cóndor”: in primo piano a sinistra il biplano S.V.A.10 ed il pilota Elia Liut ed, in secondo piano, l'hangar costruito con una pubblica sottoscrizione.

I lavori di adattamento del campo erano stati difficili, poiché era appena terminata la stagione delle piogge, ma si erano risolti nel modo migliore col lavoro dei soldati della guarnigione di Guayaquil, sotto la direzione di Liut e Petri.

Inoltre il generoso proprietario dell'impresa dei vaporetto fluviali, Manuel Granja Cevallos, disponeva il trasporto gratuito di materiali, ufficiali e truppa necessari per montare l'hangar e sistemare la pista.

Il programma della cerimonia di inaugurazione ebbe inizio con la benedizione e la consegna degli apparecchi, seguito dal volo dell'Ansaldo S.V.A. 10 pilotato da **Elia Liut** col passeggero sig. Raffaele Frugone, che rappresentava la Colonia Italiana.

Quindi volava **Tullio Petri** col S.A.M.L. S-2 col passeggero Sig. Gabriel Kronfle, che rappresentava la Colonia Siriana.

Alla fine **Liut** eseguiva l'ultimo volo col biplano S.V.A. 10 con la passeggera Signora María Valdez de Dillon.

Al decollo una delle gomme esplodeva, facendo temere un possibile incidente, ma, imperterrito, Liut proseguiva il volo sulla città di Guayaquil ed atterrava, dopo esser rimasto in aria una decina di minuti, su una sola ruota, dimostrando la sua straordinaria perizia.

Nel frattempo il governo, constatata la momentanea impossibilità di rendere operativa una scuola a Quito tramite la Missione Aeronautica Francese, e che il campo di Durán era perfettamente agibile, decideva ufficialmente di iniziare con la Scuola d'Aviazione Militare a Guayaquil.

Il 30 aprile 1921 il Ministro della Guerra aveva inviato ai piloti italiani Elia Liut e Tullio Petri una lettera d'incarico in cui li sollecitava a “Rimettere al più presto un progetto generale della Scuola coi relativi programmi, orari, ecc.”

Il 5 giugno 1921 veniva promulgato il decreto esecutivo, che stabiliva l'organico della *Escuela de la Provincia del Guayas*, ed il 17 giugno venivano nominati, tra il personale direttivo e docente, oltre al direttore cap. di corvetta Juan Francisco Anda ed al vicedirettore serg. magg. Gilberto Icaza V., i signori:

ten. **Marc Guitteny**: consulente tecnico della direzione;

**Elia Liut**: capo dei piloti;

**Tullio Petri**: professore pilota e capo delle officine;

tenenti **Alberto Suárez Dávila** e **Pedro Traversari Infante**: piloti istruttori;

Giovanni Fedeli e André Jannin: capi meccanici.

Ai piloti Liut e Petri veniva attribuito il grado di tenenti ed ai meccanici Fedeli e Jannin di sottotenenti, equiparati, delle forze armate ecuadoriane.

Frattanto i giornali di domenica 17 luglio 1921 annunciano:

“Su iniziativa del Ministro della Guerra e Marina, colonnello Octavio Ycaza, il ten. Guitteny effettuerà, il prossimo 10 agosto 1921, per celebrare la Festa Nazionale, il primo raid aereo da Guayaquil a Quito con uno dei due biplani Salmson francesi. Accompagnerà il pilota francese, come passeggero, il meccanico Jannin che si incaricherà della manutenzione dell'aereo a Quito.”

(Salmson “S.A.L. 4-AB2”, biplano biposto per insegnamento avanzato, equipaggiato con motore Salmson di 270 C.V., che sviluppava una velocità di 175 km./ora a 3.000 metri di quota; il serbatoio conteneva 265 litri di benzina)

### Altri voli degli italiani

Nel campo di aviazione militare *El Cóndor*, il 22 luglio 1921, vennero effettuati tre importanti voli dagli italiani.

Alle 10.45, **Elia Liut** iniziava il suo primo volo, con lo S.V.A. 10 ed il passeggero Gen. Enrique Barriga, Comandante della Terza Zona Militare, che durava otto minuti.

Il secondo volo lo effettuava alle 11.08 trasportando José Santiago Castillo, gerente del quotidiano *El Telégrafo*, che, da buon giornalista, portava con sé la sua macchina fotografica e, lottando contro la forza del vento che schiacciava il soffietto della *kodak*, scattava varie fotografie del campo d'aviazione e di Guayaquil.

Liut rimaneva in volo sei minuti e sorvolava più volte *El Cóndor* a 300 metri di altezza e la città a 600 metri.

Dopo l'atterraggio il giornalista prendeva il primo traghetto e si recava nello studio fotografico cittadino di Enrique Grau, che sviluppava e stampava le fotografie che non erano venute mosse a causa del movimento dell'apparecchio.

Nella edizione del 24 luglio, *El Telégrafo* pubblicava una di quelle istantanee, che possono essere considerate **le prime fotografie aeree scattate nell'Ecuador**.

Il terzo volo della giornata lo eseguiva **Tullio Petri** sul S.A.M.L. S-2, trasportando come passeggero il meccanico d'aviazione italiano Enea Margari, ed eseguendo varie evoluzioni nel cielo di Guayaquil.

Il 6 agosto **Elia Liut** vola ancora, sullo S.V.A. 10, col direttore della Scuola Juan Francisco Anda, per alcuni minuti; frattanto si discute di una eventuale prova preparatoria al raid dei francesi che consiste nel volare dal campo di Durán sino al vulcano Chimborazo e ritorno.

Ma Guitteny decide che tenterà il difficile raid senza prove ed i giornali annunciano che anche Liut accompagnerà il Salmson dei francesi pilotando lo S.V.A. italiano.

La mattina del 10 agosto, Guitteny e Jannin si recano al campo per intraprendere il raid alla capitale.

Ma, come riferisce il giornale *El Guante*: "Il raid si sarebbe fatto, senza alcun dubbio, se il valoroso aviatore non si fosse trovato in cattivo stato di salute, avendo passato tutta la notte precedente abbastanza indisposto.

Non sentendosi quindi di avventurarsi, in quelle condizioni, in tanto rischiosa impresa, preferiva rimandarla al pomeriggio."

(*"El Guante"* - Guayaquil, 11 agosto 1921)

Per mantenersi in allenamento, frattanto, i piloti italiani realizzano i seguenti voli: **Elia Liut**, alle undici, decolla con lo S.V.A., volteggiando e sorvolando varie volte la città.

Pochi minuti dopo anche **Tullio Petri**, col S.A.M.L. S-2, lo segue sullo stesso percorso ed atterra dieci minuti dopo insieme a Liut.

Alle 15.40, il ten. Guitteny, accompagnato dal suo meccanico Jannin, decolla col Salmson diretto a Quito, insieme a Liut che lo segue con lo S.V.A. 10.

Entrambi i biplani sorvolano Yaguachi cinque minuti dopo.

Giunti su Babahoyo, come convenuto, Liut ritorna a Guayaquil lasciando Guitteny sulla giusta rotta.

Il volo dei francesi si svolge magnificamente, elevandosi a

3.800 metri, sino alla Cordigliera occidentale dove li attende una spessa coltre di nubi da cui spunta il vulcano Chimborazo, splendido e solitario.

Il pilota, anche per l'ora tarda e l'imminente oscurità, non osa passare la Cordigliera e scatta molte fotografie delle nuvole per giustificare l'impossibilità di orientarsi, quindi ritorna a Guayaquil, passando successivamente su Huigra, Guaranda e Babahoyo ed atterrando a Durán.

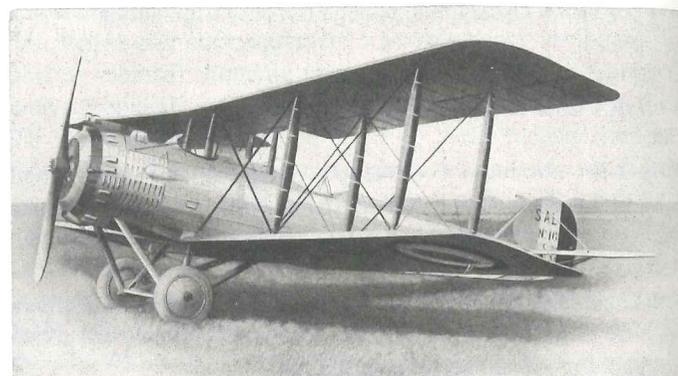
Il pubblico, al campo della capitale, rientra deluso in città.

### Lo sfortunato tentativo dei francesi

Il giorno dopo, giovedì 11 agosto alle 8.50, i francesi decollano di nuovo decisi ad arrivare a Quito.

Alcuni esemplari della edizione patriottica del giorno precedente del quotidiano *El Guante* vengono caricati da Guitteny nella carlinga "para lanzarlos desde su aeroplano sobre la ciudad de Quito, como mejor saludo que este diario puede enviar a los hermanos de Pichincha".

(*"El Guante"* - Guayaquil, 11 agosto 1921)



Biplano biposto Salmson S.A.L. 4-AB2 con cui il pilota francese Marc Guitteny, col meccanico Janin, tentò più volte senza successo di compiere il raid diretto Guayaquil-Quito nei mesi di agosto e settembre 1921.

L'aviatore si eleva a 300 metri di quota e prende la direzione Babahoyo-Guaranda incontrando il primo mare di nubi a 900 metri, a dieci minuti di volo da Guayaquil.

Un'ora e quindici minuti dopo il decollo raggiunge, con una velocità di 180 km./ora, l'altezza di 4.500 metri arrivando nei pressi di Latacunga, dove incontra delle invalicabili barriere di nuvole e venti intensi che lo costringono a rinunciare al raid.

La sfortuna perseguitava i francesi poiché la distanza totale percorsa in due ore di volo, dal decollo al ritorno al campo di partenza era di circa 380 chilometri ad una quota media di 4.000 metri; infatti dal punto di ritorno mancavano solo ottanta chilometri a Quito.

Ma Guitteny, anche se ormai si era sparsa la voce che era perseguitato dalla *mala suerte*, non rinunciava facilmente a coronare il sogno di essere il primo pilota a compiere il raid diretto da Guayaquil a Quito.

Il 26 agosto 1921 comunicava telegraficamente alla capitale che era deciso a partire in giornata.

Frattanto Elia Liut ed il direttore della Scuola Militare di Aviazione *El Cóndor*, cap. di corvetta Juan Francisco Anda, che si erano recati da qualche giorno alla capitale per ricevere i francesi, si dirigevano in automobile al campo d'atterraggio di Ñaquito ad attendere l'arrivo del Salmson.

Dopo una attesa di oltre due ore arrivava la notizia che il ten. Guitteny, dopo essere decollato da Guayaquil aveva perso la rotta e, ritornando al campo, a causa di un errato atterraggio, aveva danneggiato l'aereo.

Il pilota ed il meccanico se la cavavano con ferite leggere.

Il 2 settembre il Ministero della guerra concedeva a Guitteny una nuova licenza di quindici giorni, su sua richiesta, per realizzare il tanto atteso raid.

*El Comercio* commentava immediatamente: "Vorrà scusarci il signor Ministro se ci permettiamo di dissentire con sincerità da questa concessione, dissenso che non è dettato da dubbi sul valore del simpatico pilota francese, ma dagli interessi pecuniari del nostro povero Paese.

Bisogna parlar chiaro una volta per sempre in modo che il pubblico non si mostri esigente e pretenda di obbligare l'aviatore a tentare un'impresa paragonabile a quelle di Ancillotto e Rolandi in Perù o di Liut e Guicciardi in Ecuador, col risultato che il nostro Paese debba pagare i piatti rotti, o per meglio dire le costole rotte del signor Guitteny.

Il pubblico deve sapere che nel contratto firmato col governo francese ci sono state imposte condizioni pesanti anche in caso di incidente mortale del pilota e non solo pesanti condizioni pecuniarie..."

Domenica 18 settembre, lo sfortunato pilota francese Marc Guitteny compie il suo ultimo volo ecuadoriano.

Decollato dal campo di Guayaquil col Salmson insieme al meccanico ecuadoriano Miguel Martín Icaza, dopo un breve volo, atterra fuori pista distruggendo il biplano.

Il pilota è illeso mentre Icaza si ferisce gravemente ad una gamba ed i commenti della stampa mettono in risalto la similitudine dell'incidente con quello in cui Guitteny aveva distrutto il "QUITO I" sul campo della capitale.

Il governo ecuadoriano, che aveva firmato un contratto economicamente svantaggioso con i francesi, sospendeva ogni attività di volo al pilota Guitteny, temendo nuovi incidenti.

La stampa, soprattutto quella della capitale che aveva sostenuto il contratto con la Missione Aeronautica Francese e lodato la bravura del pilota, cominciò a criticare aspramente Guitteny ed a chiedere la rescissione del contratto col governo francese, a qualunque condizione.

Ma, poiché si erano già concluse le trattative colla Missione Militare Aeronautica Italiana, il cui arrivo in Ecuador era previsto per l'anno seguente, il governo, per evitare complicazioni diplomatiche, lasciava vegetare il contratto attendendo la sua naturale scadenza.

La medaglia d'oro ed il diploma, messi in palio dal Municipio di Quito per il primo aviatore che fosse riuscito a compiere il raid diretto da Guayaquil a Quito, rimarranno nella cassaforte comunale per altri due anni.

### Liut vola ancora col "TELEGRAFO I"

La nave da crociera italiana *Libia* attraccava, l'otto settembre 1921, al porto di Guayaquil ed il 10, quando il vapore stava lasciando il paese, Elia Liut sorprese i numerosi compatrioti in crociera, sorvolandoli col vecchio e glorioso "TELEGRAFO I", che aveva messo a punto aiutato dal meccanico ecuadoriano Miguel Martín Icaza.

Forse l'episodio venne riferito da uno dei presenti alla rivista *Ali d'Italia*, mensile della Lega Aerea Nazionale, che è stato l'unico organo di stampa italiano a menzionare, nella rubrica *Ali e Voli*, questo simpatico avvenimento:

"Elia Liut, il pilota che crediamo detenga ancora il record della maggiore velocità raggiunta in Italia col famoso apparecchio Marchetti-Vickers-Terni, risiede nell'Ecuador, dove i suoi exploits lo hanno reso popolarissimo, tanto che è stato battezzato *condor andino*.

Sono con lui l'ex capitano Petri e il meccanico montatore Fedeli. Il cap. Petri è capo pilota istruttore della scuola la quale dispone di apparecchi Sva e Saml e presto avrà anche un idro Macchi.

Almeno in Ecuador non ci siamo lasciati precedere".

(*"Ali d'Italia"*, Milano Anno X - N° 8-9, Settembre-Ottobre 1921, pag. 31)

Frattanto in Italia alla fine di ottobre *La Gazzetta dell'Aviazione* di Milano pubblicava le seguenti notizie:

"*La Missione all'Equatore*: - Il maggiore Lombard ed Umberto Maddalena stanno lavorando attivamente per organizzare la Missione che sarà comandata dal generale Pirzio Biroli. Farà parte della Missione anche il maggiore Vece ed il capitano Lodi; due valenti e colti ufficiali che potranno indubbiamente fare molto.

La Missione partirà alla fine di questo anno e va in un certo qual modo a rompere le uova nel paniere ed a sfruttare il lavoro già fatto e preparato dai bravi Liut e Petri.

Speriamo prenda a cuore la loro sorte e, perché no, usufruisca della loro opera; molto più che non ci pare che alcuni nostri piloti militari abbondino di eccessiva volontà volativa..."

(*"La Gazzetta dell'Aviazione"*, Milano Anno III - N° 45, 31 ottobre 1921, pag. 3)

Il maggiore Lombard replicava il mese seguente:

"È strano come l'articolaista, anziché lodare la bella iniziativa del Comando Superiore di Aeronautica, che in questo caso mira esclusivamente a fare opera di propaganda all'estero della nostra magnifica aviazione, si prenda la libertà di mettere in cattiva luce l'impresa con delle frasi sciocche e quanto mai avventate. La Missione che si recherà all'Ecuador non andrà a rompere le uova nel paniere, od a sfruttare il lavoro già fatto dai bravi Liut e Petri, bensì a portar loro quegli aiuti da loro stessi invocati, precisamente perché privi dei mezzi necessari per le riparazioni dei due Aviatik, che hanno sospeso i voli per mancanza di parti di ricambio.

In quanto alla maliziosa insinuazione sulla volontà volativa, assicuro che i piloti che faranno parte della Missione sono sceltissimi, e che faranno figurare molto bene la nostra aviazione nell'America del Sud."

(*"La Gazzetta dell'Aviazione"*, Milano Anno III - N° 49, 28 novembre 1921, pag. 4)

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

All'inizio del 1922 il pilota francese Marc Guitteny ed il meccanico André Jannin, che formavano la Missione Militare Aeronautica Francese, lasciavano definitivamente l'Ecuador e ritornavano in Francia.

L'attività di volo alla Scuola di Aviazione era molto ridotta e proseguivano le lezioni teoriche e la manutenzione degli apparecchi disponibili, senza avvenimenti degni di nota, sino al luglio seguente.

### Tullio Petri vola col Presidente della Repubblica

Sabato 15 luglio 1922 il Presidente della Repubblica, Dottor José Luis Tamayo, in visita a Guayaquil, si recava al campo di aviazione *El Cóndor* per ispezionare gli hangars ed i cinque apparecchi della Scuola di Aviazione.

Il Generale Barriga, per dimostrare il perfetto stato del materiale della Scuola e dopo aver ottenuto l'assenso del Presidente, invitava il cap. **Tullio Petri** a fare un volo dimostrativo e, poco dopo, il pilota italiano decollava col S.A.M.L. trasportando il passeggero maggiore Daniel Regalado, che faceva parte del seguito presidenziale.

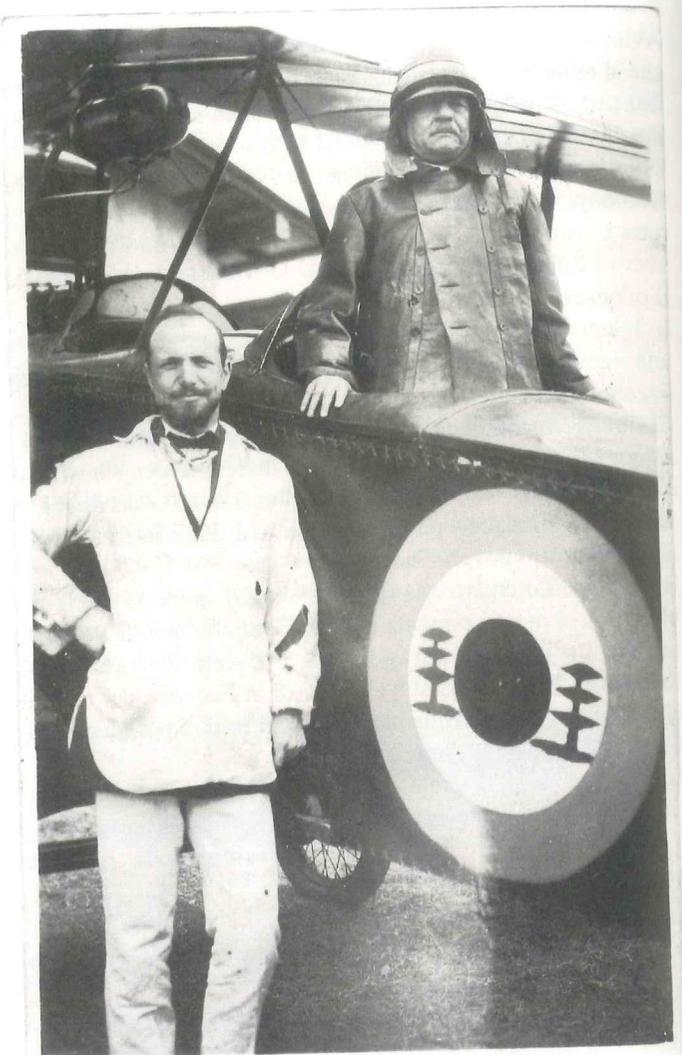
Il volo sul campo e dintorni durava una decina di minuti.

All'atterraggio di Petri il Presidente Tamayo prendeva posto sul velivolo che si dirigeva, alla quota di 800 metri, sulla città sorvolandola sino alla Piazza del Centenario, dove si erge il monumento dei *Libertadores* del 1820.

Il volo, della durata di diciotto minuti, si concludeva felicemente e l'insigne passeggero veniva felicitato da tutti i presenti; Tamayo aveva mostrato grande serenità ed aveva anche parlato con Petri durante il volo.

**Era la prima volta nella storia dell'Ecuador che un Presidente della Repubblica volava su un aeroplano.**

A mezzogiorno l'infaticabile Presidente, ritornato in città, visitava nella *Avenida Eloy Alfaro* l'edificio in cui, entro alcuni giorni, dovevano iniziare i corsi teorici di aviazione con gli insegnanti italiani.



Guayaquil, 15 luglio 1922.

Campo di aviazione "El Cóndor": in primo piano il pilota italiano Tullio Petri davanti all'aereo S.A.M.L. S-2, su cui ha già preso posto il Presidente della Repubblica José Luis Tamayo, che è giustamente considerato l'iniziatore dell'Aviazione Militare ecuadoriana, per sorvolare la città.

Era la prima volta nella storia dell'Ecuador che un Presidente della Repubblica volava su un aeroplano.

## Capitolo secondo - La Missione Militare Aeronautica Italiana

**L**a Missione Militare Aeronautica Italiana arrivava a Guayaquil in due gruppi: il primo il 19 giugno 1922 ed il secondo, in cui erano inclusi anche gli ufficiali superiori, il successivo 28 luglio.

*(Le date di arrivo sono desunte da fonti ecuadoriane e confermate, tenendo conto di eventuali ritardi nella partenza dei membri della Missione e dei trentacinque-cinquanta giorni di navigazione impiegati dai piroscafi e dai mercantili, dalle seguenti notizie di fonte italiana:*

*"Lettere Romane - La Missione Aeronautica all'Equatore - Finalmente possiamo assicurare che la Missione partirà quanto prima ed anzi vari suoi componenti partiranno in questi giorni. La comanda il maggiore Lombard."*

*("La Gazzetta dell'Aviazione", Milano Anno IV - N° 17, 24 aprile 1922, pag. 3)*

*"Si dice che... VINCENZO LOMBARD, l'attivo e valoroso Comandante l'Aeronautica del Carnaro a Fiume, s'imbarcherà fra pochissimi giorni per condurre il secondo scaglione della Missione Aeronautica all'Equatore. Darà la sua attività in quella Repubblica ad una Scuola d'Aviazione con apparecchi Gabardini."*

*("La Gazzetta dell'Aviazione", Milano Anno IV - N° 18, 1° maggio 1922, pag. 2)*

La Missione era formata da membri scelti dell'Aviazione, dell'Esercito e della Marina del Regno d'Italia.

L'attività preparatoria svolta dagli italiani dopo il loro arrivo non è stata riportata dai giornali ecuadoriani. Possiamo avere un'idea del lavoro preliminare svolto dalla memoria inviata da Guayaquil alla *Gazzetta dell'Aviazione*:

"Guayaquil, 20 settembre 1922.

Da qualche settimana è qui sbarcato il macchinario della officina del costituendo campo-scuola d'aviazione italiano.

Si stanno adattando i locali necessari per il collocamento delle macchine.

Dopo un lungo periodo di ricognizioni eseguite dal tenente di vascello signor **Campagnoli** e dai capitani **Lodi** e **Cattaneo** nelle varie regioni della provincia del Guayas, è stata prescelta la località del *Morro* (che dista di km. 70 circa da Guayaquil) per l'impianto del Campo-Scuola Gabardini e la località denominata *Posorja* per la sistemazione della sezione idrovolanti.

*Posorja* si trova a circa 14 km. a sud-est del *Morro* ed è collegata a questo da una buona strada campestre che in seguito verrà migliorata.

Si spera entro l'anno di ultimare tutti i lavori necessari per la costruzione degli hangars, casermette, officina, depositi e per la sistemazione del campo e delle strade che adducono al porto, in modo da poter iniziare la scuola di pilotaggio la prossima primavera, non appena giungeranno gli apparecchi e cesserà la stagione delle piogge.

Durante l'attuale periodo di preparazione si è intanto inaugurato, coll'intervento del signor Presidente della Repubblica, del signor generale **Pirzio-Biroli**, capo della Missione e di tutte le autorità militari della zona, il corso teorico d'aviazione, a cui sono iscritti 16 allievi ecuadoriani.

La scuola teorica è diretta dal maggiore **Vece**, coadiuvato dal capitano osservatore Lodi e dal capitano Cattaneo, direttore dell'officina.

Tutto fa sperare che gli allievi iscritti al corso potranno conseguire il secondo brevetto l'estate prossima e che la scuola italiana d'aviazione all'Ecuador potrà in breve volger di tempo diventare un importante centro di propaganda per la nostra industria aviatoria, attraendo a se gli allievi delle vicine

Repubbliche dell'America del Sud.

A conforto di questa speranza basti considerare la grande simpatia e cordialità con cui furono accolti ovunque i piloti della Missione italiana, di fama già noti in questo Paese per le brillanti prove di ardimento e di abilità date dai bravi piloti Liut e Petri, in confronto del pilota francese.

Ancora in questi giorni le belle virtù dei piloti italiani vennero confermate da due magnifici raids eseguiti dal tenente di vascello **Campagnoli**...

*("La Gazzetta dell'Aviazione", Milano Anno IV - N° 48, 6 novembre 1922, pag. 2)*

La relazione pur dandoci il quadro esatto della situazione non teneva conto che in realtà il governo ecuadoriano considerava la scuola nazionale, inoltre i risultati pratici di poter brevettare gli allievi nei tempi previsti saranno purtroppo ben diversi nella realtà.

Frattanto, incorporata la Missione Militare Aeronautica Italiana nell'Esercito Ecuadoriano, il governo aveva promulgato altri due decreti con cui si stabiliva la data definitiva dell'inizio dei corsi e si nominavano gli alunni selezionati, che avevano superate le prove regolamentari.

Gli allievi nominati erano i seguenti: tenenti **Francisco Portilla, Pablo Borja, Carlos Franco**; sottotenenti **Agustín Zambrano Barreiro, Alejandro Saá, Luis Arízaga, Carlos M. Cueva, Juan F. Gallegos, Luis A. Mantilla, Santiago Duarte, César A. Gavilanes, Carlos Proaño, Juan J. Rivera, León B. Malo, Jacinto A. Vélez, Luis A. Valdez**.

*(Abbiamo elencato ed evidenziato i loro nomi non solo perché sono stati i primi ecuadoriani che anelavano a divenire piloti dell'Arma Aerea nazionale, ma anche per la ragione che, di alcuni di loro, avremo modo di descrivere in seguito episodi eroici e tragici)*

Inoltre il governo si dedicava alla creazione dei regolamenti, ad istruire i cadetti della Scuola Militare dell'Ecuador ed a formare un corpo di ufficiali di tutte le specialità.

Il Presidente della Repubblica, José Luis Tamayo, emanava il 20 agosto 1922 un decreto con cui riformava l'organico ed, il 4 settembre, un secondo decreto nominava il personale della Scuola Militare di Aviazione.

I decreti, come recita il preambolo del documento del 28 agosto, nascevano "su parere della Missione Militare Italiana" e la Scuola dipendeva dal Ministero della Guerra, Marina e Aviazione dal punto di vista tecnico, dalla Terza Zona Militare per l'aspetto amministrativo ed economico.

Il personale della Scuola, del quale mettiamo in evidenza gli ufficiali italiani, era il seguente:

Comandante: cap. di corvetta Juan Francisco Anda

Direttore e Cons. Tecnico: maggiore **Vincenzo Lombard**

Capo Sezione Terrestre: cap. **Tullio Petri**

Capo Sezione Marittima: ten. di vascello **Emanuele Campagnoli**

Cons. Tecnico della Direzione: serg. maggiore **Francesco Vece**

Capo Sezione Osservatori: cap. **Ettore Lodi**

Professore Pilota, Capo Officine: cap. **Romano Cattaneo**

Piloti istruttori: cap. **Antonio Eolo Faulin** e **Angelo Rizzi**



Guayaquil, settembre 1922.  
Scuola Militare di Aviazione al campo di aviazione "El Cóndor": il capo meccanico italiano Bruno Ceccovilli (terzo da sinistra seduto) con i suoi allievi motoristi ecuadoriani.

Aiutanti Pil.: ten. Alberto Suárez Dávila e Pedro Traversari  
Meccanici: s. ten. Attilio Castano e Giovanni Malnati  
Motoristi: **Giovanni Fedeli** e **Bruno Ceccovilli**  
Primo Chirurgo: serg. maggiore Dr. Carlos Espinoza  
S. Ufficiale al Dettaglio: serg. magg. assimilato Gilberto Icaza  
Abilitato: serg. magg. assimilato Francisco Ampuero G.  
(Alcuni cenni biografici sui Pionieri dell'aeronautica italiana Romano Cattaneo, Vincenzo Lombard e Francesco Vece:

**CATTANEO Romano:**

Nato a Caldogno (Vicenza) il 21 settembre 1888, iniziò la sua attività aviatore nel 1910 ad Aviano ed a Taliedo.  
Partecipò alla guerra italo-turca con la Squadriglia Volontari Aviatori di Tobruk e Derna; conseguì il brevetto di pilota di 1° grado (F.A.I.) come sottotenente di fanteria alla scuola militare di Aviano l'8 novembre 1912 e quello di 2° grado (militare) il 3 agosto 1913.  
Pilota tecnico ed istruttore di "motori" presso la Direzione Tecnica del Battaglione Aviatori a Torino, nel 1913 e 1914 fu in servizio speciale in Francia e pilota della Casa Blériot.

**LOMBARD Vincenzo:**

Nato a Collegno (Torino) l'8 agosto 1883.  
Entrato nel mese di dicembre del 1912 a far parte del reparto manovra del Battaglione Aviatori, conseguì il brevetto di pilota di 1° grado (F.A.I.) come tenente degli alpini alla scuola militare di Aviano il 22 novembre 1913 e quello di 2° grado (militare) il 27 marzo 1914.  
Prima e durante la guerra italo-austriaca fu al comando della I<sup>a</sup> e della III<sup>a</sup> Squadriglia Blériot, della 74<sup>a</sup> da caccia, del campo scuola di Cascina Costa e di Cascina Malpensa, della 70<sup>a</sup> Squadriglia da caccia, del IV<sup>o</sup> Gruppo Aeroplani da caccia e poi della Massa da Caccia.  
Dopo la guerra fu tra i legionari di Fiume ed ebbe il comando della Squadra Aerea del Carnaro.  
Tornato a comandare il campo scuola di Cascina Costa, assunse poi il comando del I<sup>o</sup> Stormo da Caccia.  
Nominato Ispettore degli Stormi, in seguito fu comandante della II<sup>a</sup>, della III<sup>a</sup> e della IV<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale.

Capitano nell'ottobre del 1914, maggiore nel 1917, tenente colonnello nel 1923, colonnello nel settembre del 1925, Generale di Brigata Aerea nel 1926 e Generale di Divisione Aerea nel settembre del 1931.

Decorato di due medaglie d'argento e di una di bronzo al valor militare; insignito della Croce di Cav. Uff. Mauriziano e Gr. Uff. della Corona d'Italia.

**VECE Francesco:**

Nato a Siracusa il 20 febbraio 1885. Ingegnere. Ufficiale del Genio, conseguì il brevetto di pilota di 1° grado (F.A.I.) come tenente del genio alla Malpensa il 7 novembre 1911 e quello di 2° grado (militare) il 1° gennaio 1912.  
Partecipò alla guerra italo-turca, rimanendo in Libia fino al 1913.  
Prese parte alla guerra contro l'Austria nella 16<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani, indi fu collaudatore presso la Sezione Tecnica dell'Aviazione, comandante del 14<sup>o</sup> Gruppo Aeroplani nel 1918.  
Dopo la guerra fu Capo della Commissione Aeronautica della Missione Militare per l'Armistizio a Vienna e Comandante della I<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale dal 1927 al 1928.  
Lasciato il servizio attivo diresse la S.A.M. (Società Aerea Mediterranea) nel 1930 e 1931. Cultore di studi aeronautici, morì a Roma il 3 gennaio 1932.  
Decorato di due medaglie d'argento al valor militare; di medaglia d'oro di lunga navigazione; tre encomi; insignito della Croce di Cav. Mauriziano e di Cav. Uff. della Corona)

Nel nuovo organico non figurava il ten. assimilato **Elia Liut**, che si era sposato con la Signora Carmela Angulo, una vedova con quattro figli dell'alta società di Quito, ed aveva deciso di dimettersi per stare vicino alla sua nuova famiglia, di stabilirsi definitivamente in Ecuador e dedicarsi alle attività agricole.  
Liut, dopo aver ottenuto il passaporto familiare dal Regio Consolato d'Italia a Guayaquil il 25 ottobre 1921 si era imbarcato per Genova sul piroscafo *Bologna*, arrivando a destinazione il 6 dicembre. Con le nuove designazioni, gli allievi ecuadoriani, i piloti ed i nuovi apparecchi italiani e la moderna impostazione della Scuola, si crede di avere definitivamente risolto



il problema e risorge l'entusiasmo per l'aviazione.

Lo stesso Presidente della Repubblica lo aveva dimostrato pubblicamente, volando come passeggero con Tullio Petri.

Il medesimo giorno della pubblicazione del decreto di nomina del personale della Scuola di Aviazione, il 4 di settembre, il pilota Emanuele Campagnoli

inizia i voli col Macchi 18, nuovo fiammante e giunto dalla fabbrica di Varese sin dalla fine del mese di dicembre dell'anno precedente.

(“El Comercio” - Quito, 28 dicembre 1921, pag. 1:

“L'idrovolante donato dalla colonia Cinese al Governo è arrivato al molo di Guayaquil, smontato in pezzi contenuti in grandi cassoni di legno esposti al sole ed alla pioggia, in attesa di un abile meccanico montatore che lo assembli e lo metta in grado di solcare il nostro cielo.”)

Guayaquil, 25 ottobre 1921.

Passaporto rilasciato ad Elia Liut dal Regio Consolato d'Italia. Era valido per un anno di soggiorno in patria del pilota, della moglie e dei quattro figli nati dal primo matrimonio della signora Carmela Angulo.

- 4 -  
Persone che accompagnano il Titolare

COGNOME E NOME	Rapporto col Titolare	ETÀ
1. Carmela Angulo.	Moglie	30 anni
Emanuele Freile Angulo.	Figlio del primo matrimonio della signora Carmela Angulo	14 anni
Luis Maria Freile Angulo.		9 anni
Vittoria Freile Angulo.		7 anni
Enrico Freile Angulo.		5 anni
6. Guayaquil 25 Ottobre		
7.		

Il presente passaporto consta di venti pagine

N. del Passaporto <b>139.</b>	N. del Registro corrispondente <b>3</b>
----------------------------------	--

**CONSOGLIO DI P. S.  
IN NOME DEL SINDACATO DI GENOVA**

**VITTORIO EMANUELE LIUT**

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA MAESTRÀ  
RE D'ITALIA

Passaporto  
rilasciato a Liut Elia

figlio di Yelice  
di San Giusti Vereta  
nato a Yarme Veneto  
il 06-3-1894  
residente a Guayaquil  
in presenza di Padre  
di condizione aristore

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

**RAID GUAYAQUIL-SALINAS: 4 settembre 1922**

Alle nove del mattino l'idrovolante Macchi 18 veniva trasportato dai soldati dalla sua banchina all'argine del fiume del campo di aviazione, dove era sottoposto ad un rigoroso controllo da parte del personale della Scuola.

In quel momento il campo veniva invaso da moltissime persone che erano venute dalla città per assistere allo spettacolo.

Su una lancia della Scuola di Aviazione arrivano anche le autorità: il Governatore della Provincia, Jorge Pareja; il Gen. Enrique Barriga; l'Intendente Generale di Polizia, Angel Tola Carbo; il Comandante del Porto, capitano Geo Chambers Vivero; i membri della Missione Militare Italiana: maggiore Cav. Francesco Vece; ing. Romano Cattaneo; cap. Ettore Lodi; i meccanici d'aviazione Giovanni Malnati ed Attilio Castano; varie delegazioni dell'Esercito, José Santiago Castillo e Manuel Eduardo Castillo, Gerente e Redattore del quotidiano *El Telégrafo*.

L'idrovolante, tramite una invasatura con ruote di gomma ed una rampa di legno costruita sulla spiaggia, viene calato sulle acque del fiume Guayas.

### Il volo di prova

Alle 10.45, dopo esser stato rimorchiato un centinaio di metri dalla riva da una lancia della Scuola, il Macchi decolla pilotato dal ten. di vascello **Emanuele Campagnoli**, con l'osservatore cap. **Ettore Lodi** ed il meccanico s. ten. **Bruno Ceccovilli** come passeggeri.

L'idrovolante vola a bassa quota sino di fronte alla hacienda *Josefina* per poi portarsi ad alta quota, passando sulla città e sul *Cerro Santa Ana*, ritornando quindi al punto di partenza.

### Il raid a Salinas

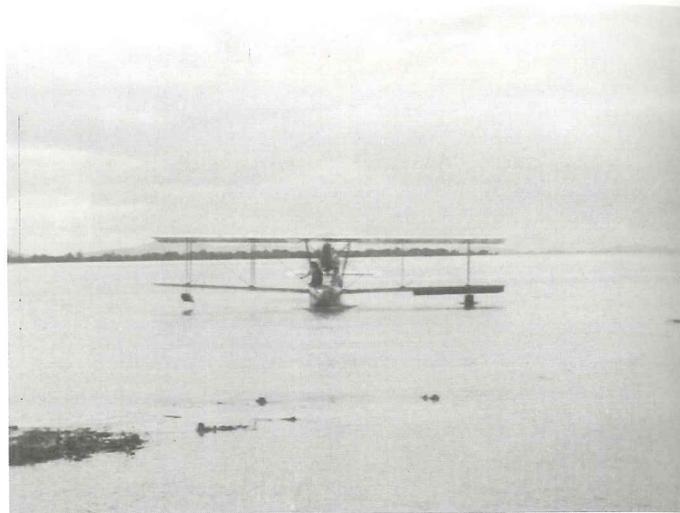
L'idro Macchi 18, pilotato da **Campagnoli**, col meccanico **Ceccovilli** e col passeggero Gen. **Enrique Barriga**, Capo della Terza Zona Militare e Comandante Generale della Marina ed Aviazione, si staccava alle 11.28 dall'imbarcadero.

L'aereo era nuovo e, giunto dall'Italia come dono della Colonia Cinese di Guayaquil, iniziava con quel volo un itinerario sperimentale lungo la costa ecuadoriana.

*(La Colonia cinese di Guayaquil aveva sottoscritto la somma necessaria per acquistare l'idrovolante M.18 tipo militare per donarlo alla Scuola di Aviazione.*

*Era un ottimo apparecchio che la Macchi di Varese aveva costruito nel 1920, su progetto dell'ingegner Alessandro Tonini, come ulteriore sviluppo dell'idrovolante M.9 da ricognizione e bombardamento marittimo, impiegato durante la prima guerra mondiale dalla Aviazione della Regia Marina italiana.*

*L'M.18, idro biplano a scafo e galleggianti posti sotto le ali inferiori, venne realizzato anche in tre versioni civili e conquistò nel 1920 il primato mondiale d'altezza salendo a 6.000 metri e nel 1921 fu tra i tre soli classificati nella Crociera Fluviale Laghi Lombardia-Venezia (gli altri due erano un M.7 ed un M.19).*



Settembre 1922.

*Idrovolante Macchi M.18, costruito dalla Macchi di Varese e donato dalla colonia cinese di Guayaquil, fotografato sul fiume Guayas nei pressi dell'imbarcadero di Durán. Con questo apparecchio gli italiani: Emanuele Campagnoli, pilota, Ettore Lodi, osservatore, e Bruno Ceccovilli, meccanico, compirono per primi numerosi raids e trasporti postali sulla costa ecuadoriana dell'Oceano Pacifico.*

*Sempre nel 1921 un M.18 passeggeri a cabina vinse il Gran Premio Venezia Trasporto alla Coppa del Re e nel 1922 si aggiudicò il Gran Premio della Città di Napoli nella 1ª categoria del Challenge di Idroaviazione. Fu adottato dalla Regia Aeronautica che ne ordinò un buon numero di esemplari.*

*Nel 1925 un altro M.18 si aggiudicò la Coppa Miraglia. Era equipaggiato da un motore Isotta Fraschini "Asso" a 6 cilindri in linea raffreddati ad acqua da 250 C.V., con elica spingente, bipala, lignea a passo fisso. Velocità di crociera 145 km./ora con punte massime di 184 km./ora)*

L'idrovolante scivola sulle acque del fiume Guayas tra i frenetici applausi della folla, aumentando gradatamente la sua velocità ed alzando ai suoi lati spruzzi d'acqua sempre più alti.

Ora il Macchi corre sul fiume e, per evitare alcune canoe di indios che incrociano la sua rotta, cambia repentinamente direzione, staccandosi dall'acqua e facendo udire il rombo del suo possente motore sino al golfo di Guayaquil, per poi perdersi presto tra le nuvole.

Immediatamente veniva data notizia telegrafica del decollo a Salinas.

La cittadina era gremita di automobili che provenivano dal vicino centro minerario della *Anglo Ecuadorian Oilfields Ltd.* All'improvviso appariva l'idrovolante che, dopo due ore e nove minuti di volo in cui aveva percorso 180 km., veniva a posarsi sul mare calmo ed in prossimità della spiaggia.

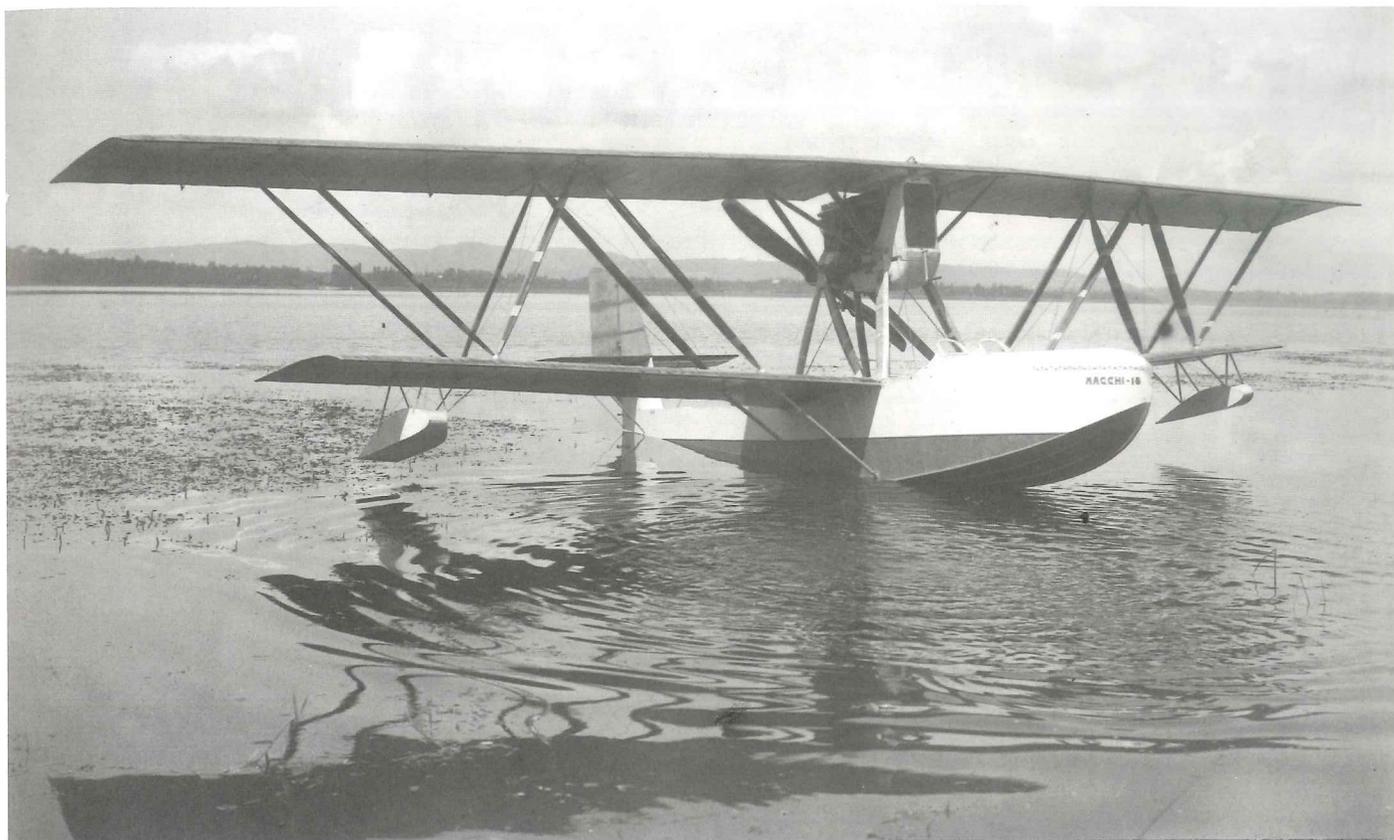
Dopo aver ancorato l'aereo, una lancia della società *All American Cable Inc.* portava a terra il pilota ed i due passeggeri, dove venivano ricevuti da una folla entusiasta, che per la prima volta vedeva un idrovolante.

L'apparecchio aveva impiegato più tempo del previsto poiché, dopo essere uscito dal golfo di Guayaquil ed aver doppiato la Punta Española, nella grande isola di Puná, doveva lottare per tutta la rotta con un forte vento contrario.

**Era la prima volta che un idrovolante atterrava a Salinas e che avveniva il collegamento aereo tra due porti della costa ecuadoriana.**

I tre venivano festeggiati con un grande ricevimento sulla spiaggia e con abbondanti libagioni di champagne.

## Capitolo terzo - I voli di Emanuele Campagnoli con l'idrovolante Macchi 18



*Idrovolante Macchi M.18, biplano tipo Scuola a doppio comando, a scafo centrale, con cabina aperta per due passeggeri oltre il pilota, fotografato in Italia.*

### **Vennero trasportati 48 pacchetti del giornale *El Telégrafo* che vennero recapitati agli abbonati.**

*(Don José Abel Castillo aveva pagato il carburante del raid a Salinas ed anche di quello seguente sino ad Esmeraldas; era quindi logico che venissero trasportati i giornali dello "sponsor", come si usa dire oggi.*

*Roberto Levi Castillo, nipote del suddetto mecenate, in un suo articolo pubblicato su "The Aero Philatelist Annals" (Vol. XIV, No. 2 - October 1966), afferma che le fascette dei 48 pacchetti del quotidiano "El Telégrafo", trasportati in volo da Campagnoli, erano affrancate e sovrastampate.*

*L'affrancatura era ottenuta con le rimanenze dei valori da 1 centavo del 1915-17 (Yvert n.189 - Scott n.199) ed il basso valore della serie del 1920, emessa per commemorare il Centenario della Indipendenza di Guayaquil (Yvert n.224 - Scott n. 223).*

*I francobolli e la fascetta, secondo l'autore, erano annullati con il timbro su tre righe:*

**CORREO HIDRO - AEREO**

**GUAYAQUIL - SALINAS - 4 DE SETIEMBRE DE 1922**

**PILOTO CAMPAGNOLI - MECANICO CECCOVILLI**

*Personalmente nutro seri dubbi sulle affermazioni suddette.*

*La stampa dell'epoca non ne parla, il pezzo non è mai apparso in un'asta pubblica ed anche l'autorevole aerofilatelista ecuadoriano J. P. Campaña Z. non lo conosce)*

### **RAID SALINAS-GUAYAQUIL: 5 settembre 1922**

Il giorno seguente, il Macchi 18 ripartiva da Salinas alle 9.30, compiendo la traversata sino all'imbarcadero di Durán (Eloy Alfaro) in un'ora e trenta minuti, ricevuto con grandi ovazioni

per lo storico volo.

Erano le undici e venticinque minuti quando i razzi lanciati dalla sede del Corpo dei Pompieri di Guayaquil annunciavano che l'apparecchio era in vista.

L'entusiasmo della popolazione si accresce quando ai razzi seguono i petardi, le sirene dei vapori e delle fabbriche e le campane delle chiese.

Pochi istanti dopo l'aereo appare in direzione sud-ovest volando velocemente sul fiume a pochi metri dall'acqua.

Avanza sino alla riva opposta, ritorna verso la città salutato da una folla entusiasta, vira sopra la torre dell'orologio municipale e si dirige nuovamente sul fiume.

Dopo aver eseguito numerose virate a bassa quota sul porto, prosegue verso il punto di atterraggio: tra andata e ritorno ha percorso 360 chilometri.

Una folla enorme e numerose autorità, a cui si erano aggiunti tutti gli abitanti del villaggio di Eloy Alfaro, accoglievano gli aviatori con assordanti evviva.

L'equipaggio, seguito da autorità e pubblico, si reca quindi col vaporetto a Guayaquil dove viene ricevuto con grandi ed entusiastiche ovazioni dalla popolazione.

Il raid veniva accolto con molto entusiasmo anche dai membri della Missione Aeronautica Italiana e dal governo ecuadoriano, che ne ricevette comunicazione diretta dal Generale Barriga.

Nella sua relazione ufficiale egli fu prodigo di lodi sulla eccellenza del materiale e dei piloti italiani.

I dirigenti della Missione Aeronautica Italiana decidevano di

# EL TELÉGRAFO

EDICIÓN DE LA MAÑANA

PAGINAS

Guayaquil Ecuador—Martes 5 DE SETIEMBRE DE 1922

## El Raid Guayaquil—Salinas efectuado ayer

EL HIDROAVION DE LA COLONIA CHINA LO VERIFICA CON MAGNIFICO EXITO

LLEVA COMO PASAJERO AL GENERAL BARRIGA, JEFE DE LA ZONA MILITAR

ENTUSIASTICA ESPECTATIVA EN LA CIUDAD Y EN EL TRAYECTO A SALINAS

el señor don Jefe de Briga. la Primera mérito Cuerpo dispuesto que andoras de in. itada larga al la salida del nas, y que al ive, se repita n seis petar. la Compañía echen a vuelo la Institución ido Jefe co.

eijo nos per. se unan, ha. rebas, las fá. s surtos en la uelo sus cam. de la ciudad. é estas exte. itusiasmo se. ipido progre. Nacional, en as sus mayo. patriotismo

### TELEGRAFO.

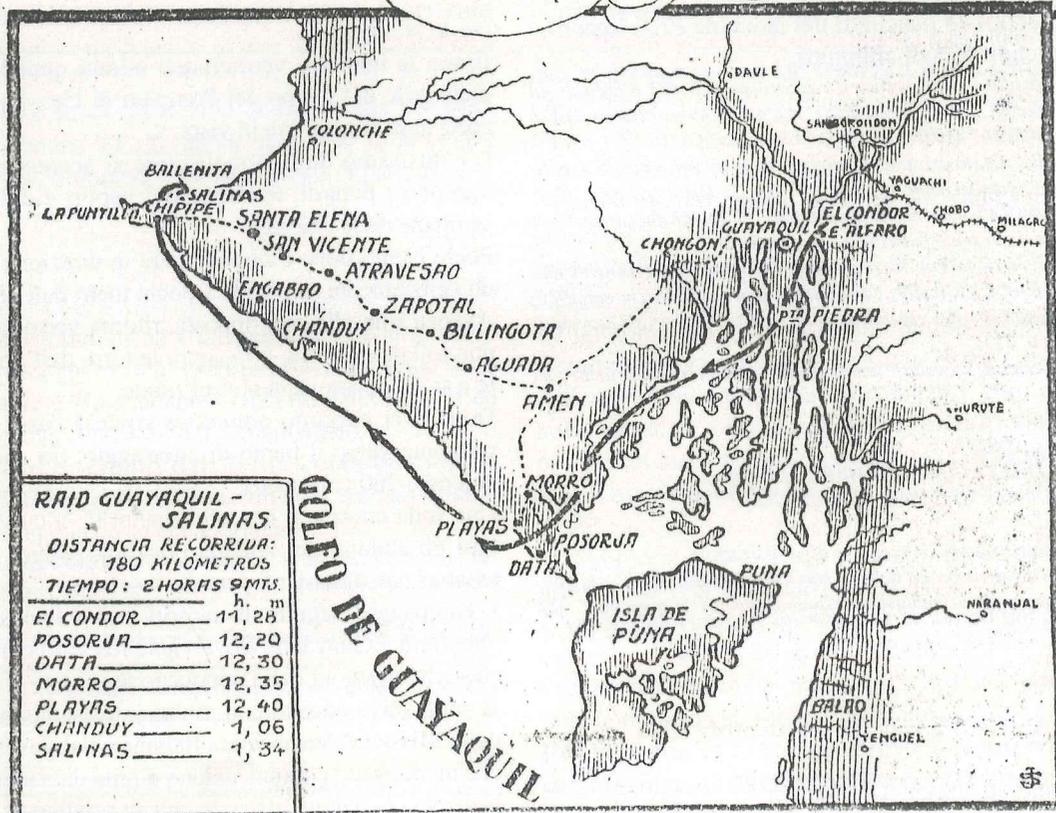
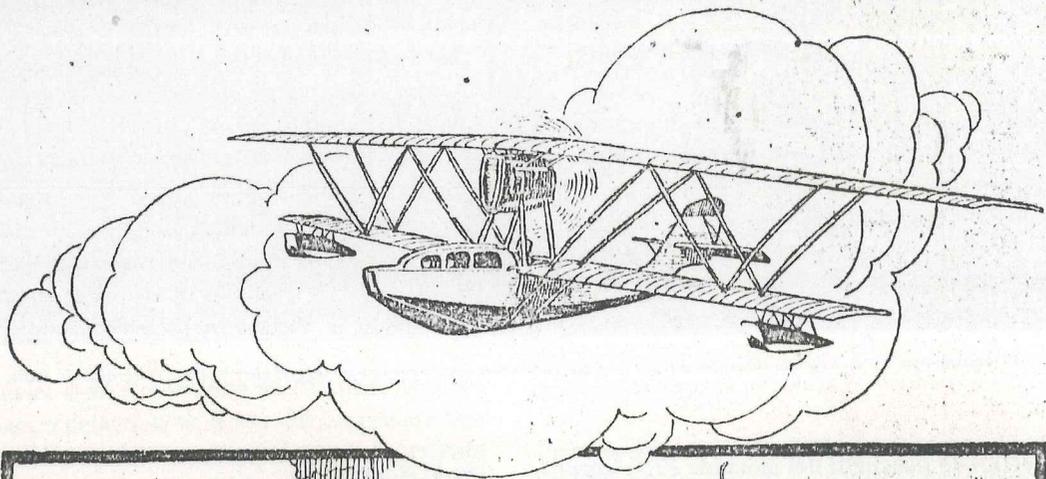
militares que se comanante Ar. al Alfaro siem. de conceder ti. militares. En titulos de coro. ón que se ren. ien no aprobar. nstitución dieta. se consideraran aquellos grados les que la Con. se expresamen.

quedar perfecta. ón de los jefes conferidos por

a éste, han re canje de titulos que se expiden trámites legales. Las disposicio. e 1906 y 1907.

AVARRETE

834



Raid Guayaquil-Salinas, 4 settembre 1922. Prima pagina del giornale "El Telégrafo" del 5 settembre, che pubblica un bel disegno del Macchi 18, la mappa del percorso coi tempi di volo e la distanza percorsa.

## PILOTO ITALIANO



### EMANUELE CAMPAGNOLI

teniente de la real marina italiana y piloto de hidroplanos, que intentará en la mañana de hoy el raid aéreo Guayaquil-Salinas. — El teniente Campagnoli es uno de los pilotos italianos que participó del primer bombardeo diurno de la plaza fuerte de Pola por la famosa escuadrilla "Serenissima", hazaña que le valió la Cruz de Guerra Italiana. — Como recordarán nuestros lectores, la empresa de la escuadrilla "Serenissima" de la que formaba parte Gabriel D' Annunzio constituyó uno de los más sonados triunfos de la real aviación italiana.

Raid Guayaquil-Salinas: 4 settembre 1922.

Ritratto del tenente di vascello italiano Emanuele Campagnoli pilota dell'idro Macchi M.18, pubblicato sul giornale "El Telégrafo", che annuncia il raid e precisa che egli prese parte al primo bombardamento diurno della piazzaforte di Pola.

provare, con un volo a grande raggio, la capacità dell'idro Macchi, che era l'unità più moderna su cui poteva contare la Scuola di Aviazione Militare *El Cóndor* di Durán.

Essi progettarono un volo di andata e ritorno che unisse i principali porti della costa ecuadoriana.

Il volo, con soli membri della Missione Italiana, doveva avere il duplice scopo di studiare un collegamento aereo tra le belle città della costa e fraternizzare con le Colonie Italiane di tutte quelle località, evidenziando il valore dei nostri piloti e portando il saluto della patria lontana.

### RAID GUAYAQUIL-SALINAS-MANTA-ESMERALDAS: 10-11 settembre 1922

Domenica 10 settembre 1922, nelle prime ore del mattino, il Macchi 18 veniva preparato per un volo di lungo percorso.

Alle 7.47 l'idrovolante, pilotato dal ten. di vascello **Campagnoli** con l'osservatore cap. **Lodi** e il meccanico s. ten. **Ceccovilli**, decollava dall'imbarcadero sul fiume Guayas dirigendosi verso il Golfo ad una altezza di duecento metri.

Sul molo dal quale si erano imbarcati gli aviatori si trovavano numerosi membri della Colonia Italiana, il cap. Romano Cattaneo, direttore della Scuola di Aviazione, il magg. Francesco Vece, i s. ten. Castano, Malnato e Frugone.

L'apparecchio atterrava a Salinas alle 9.27.

Dopo una breve sosta per approvvigionarsi di cibo, acqua e combustibile, ripartiva da Salinas alle 11.30 ed ammarava a Manta dopo un'ora e dieci minuti di volo.

Poiché le condizioni meteorologiche non erano buone, Campagnoli decideva di sostare in quella cittadina.

La Colonia italiana, abbastanza numerosa, e la popolazione di Manta ricevettero i tre con grande entusiasmo.

I cittadini italiani organizzavano immediatamente un grande pranzo in loro onore e l'equipaggio, dopo i festeggiamenti, andava a riposare in un albergo.

Il giorno seguente il Macchi decolla alle 7.48 dal porto di Manta e si posa sulle acque del río Esmeraldas alle 9.50.

L'equipaggio viene ricevuto con grande giubilo dalla popolazione di Esmeraldas e dagli italiani della città che si affollano sulla spiaggia ad ammirare l'idrovolante.

"Con una marcia trionfale suonata dalla banda del corpo dei pompieri, essi, accompagnati da oltre tremila persone plaudenti, furono ricevuti dal Presidente del Consiglio nel salone del Municipio adornato per l'occasione della bandiera italiana ed ecuadoriana.

Il discorso fatto agli aviatori italiani dal Presidente del Consiglio, signor Pedro Checa, in nome delle autorità e del popolo, meritò frenetici applausi per la riuscita improvvisazione con cui interessò la storia della Missione italiana, elogiandone l'opera svolta a vantaggio della Repubblica e plaudendo al Governo che ha voluto affidare la costituenda Scuola d'Aviazione alle cure degli insuperabili aviatori italiani.

Chiuse il discorso con un brindisi all'Italia ed agli aviatori presenti che ne sanno tenere alto il nome.

Furono eseguite molte fotografie degli aviatori e dell'idrovolante Macchi e furono offerti ad essi mazzi di fiori dalle signo-

# EL TELÉGRAFO

EDICIÓN DE LA MAÑANA

EDICION

PAGINAS

Guayaquil, Ecuador.—Sábado 16 DE SETIEMBRE DE 1922

## Raid Guayaquil--Salinas--Manta--Esmeraldas

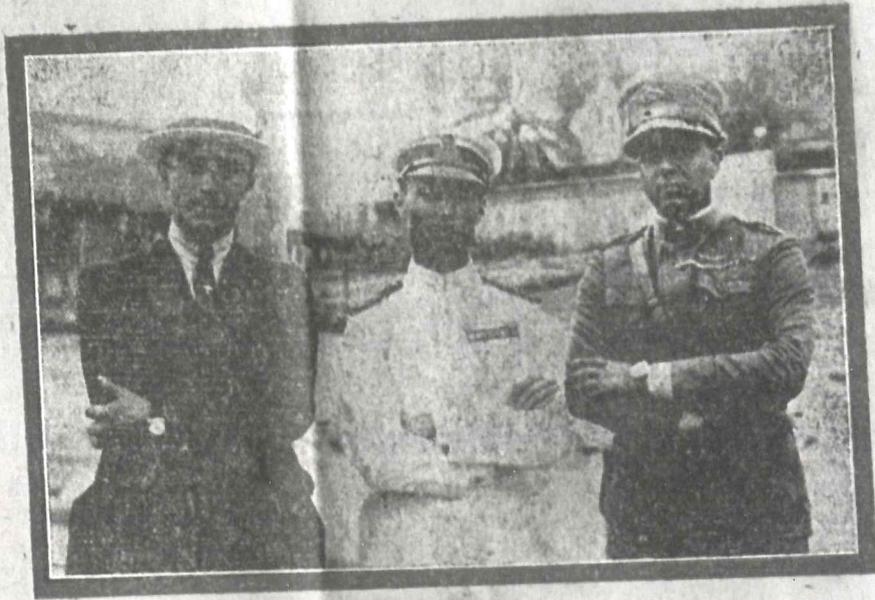
LAS N  
PERU--I

SOBRE LA

EL SENADO  
PIDE QUE E  
NAL CONOZ  
CIONES. —

(P)

QUITO, Set  
do en la oficin  
pital a las si  
bido en nuest  
oneo de la ma  
TELEGRAFO  
El senador  
pirado en los  
tos de patriot  
la Cámara de  
de que el Cor  
gociaciones de  
dor y el Perú  
cer las indiac  
bien entendid  
Mas al S



Mecánico CECCOVILLE

Piloto CAMPAGNOLI

Observador LODI

### ANJEROS

N HABITO

FEMALA, Se.  
a. m.) — Dos  
e diferente na  
Jesús Trejo y  
expulsados del  
os pertuciosos,  
en los recién  
iosos contra el

meros extran.  
itemala bajo el  
y de extratije.  
d Press

### EN TA RICA

cuatorianos que  
ro América, y  
s; ya en la po.  
s. Montalvo es

Raid Guayaquil-Esmeraldas: 10-11 settembre 1922.

L'equipaggio fotografato all'arrivo dal raid di 1.300 chilometri: da sinistra a destra il motorista s. ten. Bruno Ceccovilli, il pilota ten. di vascello Emanuele Campagnoli, l'osservatore cap. Ettore Lodi.



re e signorine esmeraldine.

Alle otto di sera nelle sale del Municipio venne organizzato un sontuoso ballo in onore degli aviatori italiani, al quale assistettero persone della società di Esmeraldas.

Il ballo, in mezzo alle più entusiastiche manifestazioni di simpatia per gli italiani, terminò alle due di notte.

Gli aviatori, con molti rappresentanti della Colonia italiana, furono quindi invitati dal signor Donato Vannuzzelli ad un banchetto che terminò alle due di notte."

("El Telégrafo" - Guayaquil, 13 settembre 1922.

La relazione di questo volo venne affidata al pilota Campagnoli dal corrispondente del giornale "El Telégrafo" di Esmeraldas e pubblicata nell'edizione del 13 settembre.

E' curioso notare che lo stesso testo, probabilmente inviato dal nostro pilota come corrispondenza da Guayaquil, venne pubblicato anche ne "La Gazzetta dell'Aviazione" nel N° 48 del 6 novembre 1922, a pag. 2)

Raid Guayaquil-Esmeraldas: 10-11 settembre 1922.

Mappa del percorso di andata e ritorno, 1.300 chilometri, con scali a Salinas, Manta, Bahía de Caráquez ed Esmeraldas.



CORREO AEREO — GUA-  
YAQUIL — MANTA —  
ESMERALDAS — SETIEM-  
BRE DE 1922 — PILOTO, CAM-  
PAGNOLI — OBSERVADOR, LODI  
— MECANICO, CECCOVILLI

# LÉGRAFO

## DE LA MAÑANA

ANUNCIA  
EN EL TELÉ-  
FONO  
**3.000**  
DE ANOS

Guayaquil, Ecuador. — Domingo 10 DE SETIEMBRE DE 1922

EDICION DE SEIS PAGINAS

### JUAN OLIVER TRABAJA...

Ayer hemos visitado, en el pequeño e improvisado estudio que ha dispuesto en un cuarto en el anexo del hotel Guayaquil, al joven maestro chileno, que es nuestro huésped desde hace poco.

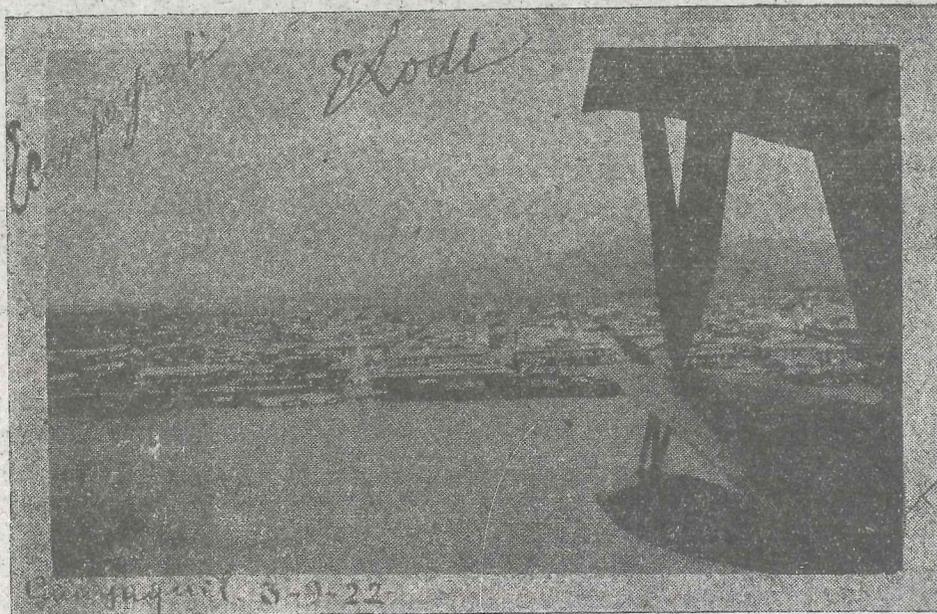
Sabíamos de sus propósitos de romper la monotonía de nuestra ciudad con una exposición de genuino arte y mostrar a los guayaquileños, en 30 o más specimens, los milagros de luz que atesora en sus lámparas y tubos, y fuimos a sorprender al diestro en su tarea, en la intimidad de su vida, llena de nervio y juventud, plétórica de optimismo, tal como cumple a este argonauta que desde las australes tierras de Araucanía se encamina a la metrópoli, donde el maestro Darío viera

“Casas de cincuenta pisos, millones de circunseis y dolor, dolor, dolor...”

Y le encontramos, luciendo su clara sonrisa — tan popular en Santiago — y terminando los apuntes que ha tomado a señaladas personalidades guayaquileñas, que han querido aprovechar su paso para guardar una verdadera interpretación de sus rasgos fisiológicos.

Notamos entre ellas algunas caras conocidas, que aunque abocetadas, revelan la rotundidad del trazo y el tecnicismo de la mano que las ejecutó. D. Luis Adriano Dillon, D. Lautaro Aspiazú Carbo, D. Juan Francisco Rojas, D. Eloy Morla... emergen sus facciones en aquellos pasteles primorosos, con un relieve de vitalidad y de carácter verdaderamente sorprendentes. Agrupados en un lienzo de pared hay mo-

### RAID HIDROAEREO GUAY AQUIL-- ESMERALDAS



El hidroavión Macchi 18 volando sobre la ciudad — Vista de Guayaquil tomada por el capitán observador Ettore Lodi.

Hoy domingo, a las 6 a. m. saldrá de este puerto elevándose majestuosamente para hender los aires, el hidroavión MACCHI, obsequiado por la Colonia China, para verificar el raid Guayaquil—Esmeraldas, regresando de aquel puerto a nuestra ría, completando así el raid más

El hidroavión saldrá de Guayaquil, haciendo escala en Salinas y Manta; y de este último puerto seguirá a Esmeraldas.

Tripularán el hidroavión el Capitán Ettore Lodi y el Teniente de navío Emanuel Campagnoli. Irá como mecánico el señor Ceccovilli.

en la posibilidad de establecer una ruta aérea comercial entre Guayaquil y los puertos de la costa, hasta Esmeraldas.

En nuestro país, tan falto de caminos, sería de utilidad el establecimiento de la navegación aérea comercial.

Hacemos votos porque el avión

Raid Guayaquil-Esmeraldas: 10-11 setiembre 1922.

Giornale "El Telégrafo" del 10 setiembre trasportato in volo dall'idrovolante M.18, che riproduce una fotografia aerea di Guayaquil scattata il 3 settembre dall'osservatore capitano Ettore Lodi, il suo autografo e quello del pilota tenente di vascello Emanuele Campagnoli. Notare, in alto a sinistra, il francobollo annullato col timbro su sei righe della posta "idro-aerea".

### RAID ESMERALDAS-MANTA-SALINAS-GUAYAQUIL: 12 setiembre 1922

Il volo di ritorno veniva realizzato il martedì seguente col decollo dell'M.18 dal porto di Esmeraldas alle 7.17 ed il volo sino al porto di Manta, dove sostava solo il tempo necessario per caricare viveri e fare il pieno.

Decollava quindi alle 11.06 ed ammarava a Salinas alle 12.30. L'equipaggio si concedeva un pò di riposo e decollava di nuovo alle 15.45 portandosi ad alta quota sino all'arrivo a Durán alle 17.25.

Dopo le operazioni di ancoraggio ed i saluti dei presenti, tra cui spiccava il Comandante della Scuola di Aviazione, Juan Francisco Anda, Campagnoli, Lodi e Ceccovilli potevano ritirarsi nei loro alloggi stanchi e soddisfatti del lungo e fruttuoso raid in cui il motore aveva funzionato sempre regolarmente e il Macchi aveva dimostrato ottime doti.

Il volo di andata e ritorno copriva una distanza di 1.300 km. che, in quei tempi, era una notevole impresa non solo perché costituiva il primo collegamento idro-aereo tra le città ecuatoriane della costa del Pacifico, ma anche perché stabiliva un record di distanza.

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

**M**olte polemiche, contestazioni, affermazioni azzardate e fantasiose sono state fatte e scritte, anche recentemente, su seri cataloghi di posta aerea, sul trasporto di giornali nel raid da Guayaquil a Esmeraldas e ritorno.

Inoltre il trasporto di posta è del tutto ignorato poiché, come sempre accade, se essa non reca annulli speciali, non viene normalmente conservata e collezionata.

Con le notizie preziose che possiamo ricavare dal diario di bordo del Macchi 18, con l'aiuto dei giornali dell'epoca e con qualificate testimonianze orali, tentiamo di chiarire definitivamente il problema.

### Estratto del diario di bordo dell'idrovolante M.18 :

Equipaggio:

Pilota: Campagnoli

Osservatore: Lodi

Meccanico: Ceccovilli

### 10 settembre 1922 (Volo di andata)

7.47 a.m. (ora di bordo) - Partenza da Guayaquil con novanta minuti di ritardo sull'ora stabilita, a causa del forte vento che soffiava. Cielo sereno.

8.20 - Il cielo si annuvola ed il vento, nel momento in cui avvistiamo Posorja, diventa più forte e ci obbliga a scendere da 600 a 200 metri. Poiché le raffiche aumentano di intensità ed il mare è agitatissimo, ci consultiamo per decidere il ritorno, però, malgrado il maltempo, decidiamo di continuare per non deludere le aspettative degli abitanti di Manta ed Esmeraldas.

9.10 - Avanzando faticosamente contro le raffiche passiamo sopra Chandui.

9.27 - Ammariamo a La Carolina (Salinas).

11.30 - Partiamo per Manta, **dopo aver consegnato il sacco della posta.**

Le nuvole basse ci obbligano a volare a 200 metri di altezza. Forti raffiche di vento a nostro favore.

11.45 - Passiamo sulla Isla de Pelado.

12.00 - Sorvoliamo la Isla de los Ahorcados.

12.30 - Passiamo sopra Cabo San Lorenzo.

12.38 - Ammariamo nel porto di Manta, dove le autorità e la popolazione ci accolgono entusiasticamente.

Le condizioni atmosferiche, sempre cattive, ci consigliano di fermarci a trascorrere la notte a Manta e continuare il viaggio domani.

### 11 Settembre

7.48 a.m. Partiamo da Manta **lanciando messaggi di ringraziamento** per le autorità e la popolazione.

Forti raffiche di vento. Nubi spesse. Navighiamo a 400 metri di altezza.

8.17 - Passiamo su Bahía e ci abbassiamo sino a pochi metri

sopra le case **per lanciare la Posta e un Messaggio di saluto.**

9.10 - All'altezza dell'isola di Cojimés il vento è fortissimo ed il mare in tempesta. Esattamente in quel punto il motore si spegne per alcuni istanti, riprendendo poi a funzionare regolarmente con nostra grande soddisfazione.

9.20 - Sorvoliamo Cabo San Francisco. Si calma la tempesta sul mare che, comunque, è tanto agitato che sarebbe impossibile ammarare.

9.45 - Passiamo Punta Gorda.

9.50 - Ammariamo di fronte alle case di Esmeraldas dove il fiume è calmissimo e molto adatto, d'estate, per discendervi. Indimenticabili accoglienze di autorità e popolazione.

### 12 Settembre (Volo di ritorno)

7.15 a.m. **Ricevuta la posta per Manta, Salinas e Guayaquil,** partiamo da Esmeraldas. Cielo nuvoloso. Vento debole.

7.25 - Ricominciano ancora forti raffiche di vento.

7.35 - Bahía de San Francisco: comincia a piovere.

8.00 - Mompiche: la pioggia persistente continua.

8.33 - Pedernales: finalmente la pioggia cessa. Nubi a 400 metri. Vento continuo. Mare agitato.

9.37 - Ammariamo a Manta nella cui baia il mare è molto calmo.

11.06 - Partiamo da Manta dopo aver controllato il motore e aver **ricevuto la posta per Guayaquil.** Cielo sereno. Vento intenso. *Le tijeretas* sono uccelli molto pericolosi per gli apparecchi poiché, al contrario degli altri volatili, che fuggono quando sentono il rombo del motore, queste si avvicinano con curiosità all'idrovolante. Il pilota, prudentemente, deve spegnere il motore molte volte e scendere di quota, per evitare degli scontri molto pericolosi.

(*"Forbicette": palmipedi dell'America Meridionale dal becco piatto e tagliente, collo lungo e coda forcuta*)

12.30 - Ammariamo alla Carolina (Salinas).

16.06 - Partiamo per Guayaquil ed, essendo il cielo limpido, possiamo salire sino a 1500 metri, dove c'è poco vento. Sorvoliamo Playas dove **lanciamo messaggi di saluto** alla popolazione ed arriviamo in vista di Guayaquil.

17.25 - Ammariamo a Durán, campo di aviazione "El Cóndor", dopo aver percorso 1.300 chilometri tra andata e ritorno.

Il motore ha funzionato sempre regolarmente e l'apparecchio ha dimostrato abbondantemente le sue buone qualità.

Abbiamo provato con buon risultato la benzina della Raffineria Nazionale del Signor Lecaro Rubira.

### Notizie tratte dai giornali

*El Telégrafo* - Lunedì 11 settembre 1922:

"**El MACCHI fué portador de los diarios de la Mañana "El Telégrafo" y "El Universo" y el piloto observador, Capitán Lodi, iba provisto de una máquina fotográfica, con el propósito**

## Capitolo quarto - Gli aspetti storico-postali dei voli del Macchi 18

de tomar interesantes y bellas vistas del recorrido de la aeronave.

“MANTA, setiembre 10 - 2 y media p.m. - telegrama - Director *El Telégrafo* - Guayaquil.

*El Eco de Manta* felicita a esa importante empresa periodística, por haberse leído en este puerto, esta tarde, a la 1 p. m., su periódico, editado en la mañana de hoy en Guayaquil.

El hidroavión fué portador del correo hidro aéreo, el que descendió en medio de la aclamación estentórea de un inmenso gentío que atronaba el espacio. Los ecuatorianos debemos felicitarnos por la posible navegación aérea, testificada hoy en el raid Guayaquil-Salinas-Manta. Reciba, señor Director, mis respetos, admiración y simpatías.

Editor de *El Eco de Manta* - Manuel O. Rivera.

\*\*\*

*El Telégrafo* - Martedì 12 settembre 1922:

“MANTA, Sbre. 10. Recibido el 11 - Telegrama:

**Los suscriptores se manifiestan contentísimos por la circunstancia de haber leído los diarios de Guayaquil el mismo día de publicados.”**

Telegramma ricevuto dal cap. Romano Cattaneo, membro della Missione Militare Italiana:

“Esmeraldas, 11 settembre 1922 - Cap. Cattaneo - Guayaquil. Partiti oggi da Manta 7.55 a.m.; arrivati Esmeraldas 9.50 a.m., dopo essere ammarati di fronte a Bahía lanciando la corrispondenza. Vento molto forte. Accoglienza entusiastica. Campagnoli e Lodi.”

*El Eco de Manta* - Martedì 12 settembre 1922:

Il giornale di Manta descrive la partenza dell'idrovolante ed il lancio da parte dell'equipaggio di **“due messaggi avvolti nel bellissimo tricolore della bandiera di Garibaldi.”**

Si tratta del ringraziamento alle autorità e del galante saluto alle gentili signore e signorine conosciute durante il ballo ed i festeggiamenti della sera del 10 settembre.

Il testo dei due volantini lanciati sulla spiaggia di Manta, pubblicato su *El Telégrafo* di martedì 12 settembre 1922, è il seguente:

**A las autoridades y población de la Provincia de Manabí y de la ciudad de Manta.**

**Saliendo de este Puerto que nos ha acogido tan gentilmente haciendo siempre más firmes enlaces y más cariño entre el Ecuador e Italia, mandamos desde el cielo de Manta a las Autoridades y a todos, nuestros agradecimientos y los más atentos saludos.**

**Los Aviadores de la Misión Militar Italiana.**

Cielo de Manta, 11 de setiembre de 1922.

\*\*\*

**A las gentiles señoras y señoritas del baile de anoche.**

**Encantados de vuestra gentil acogida, de vuestras finezas, de vuestra hermosidad, mandamos desde el cielo de esta bizarra Manta, nuestros agradecimientos y atento saludo extrañando tan buena compañía.**

**Desde el cielo de Manta, 11 de setiembre de 1922.**

Nel volo da Guayaquil a Salinas, Manta ed Esmeraldas, come abbiamo appreso dalla stampa dell'epoca, vennero trasportati i giornali *El Telégrafo* e *El Universo* di Guayaquil.

Del quotidiano *El Telégrafo* vennero trasportati 200 esemplari, riuniti in piccoli gruppi da una fascetta sulla quale erano stati applicati, nella redazione del giornale di Guayaquil, dei francobolli da 1 centavo arancio 1915-17 (Yvert n.189-Scott n.199) o da 1 centavo oliva “Casa de Correos” (Yvert n.224-Scott n.223), annullati con un timbro su sei righe, in inchiostro tipografico azzurro intenso, composto sulla linotype della loro tipografia.

L'annullo, che copriva i francobolli e parte della fascetta, era il seguente:



Raid Guayaquil-Esmeraldas: 10-11 settembre 1922.

Nel volo di andata vennero trasportati i giornali “*El Universo*” ed “*El Telégrafo*” di Guayaquil del 10 settembre.

Del quotidiano “*El Telégrafo*” vennero trasportati 200 esemplari, riuniti in piccoli gruppi da una fascetta sulla quale erano stati applicati, nella redazione del giornale, dei francobolli da un centavo annullati con un timbro su sei righe, in inchiostro tipografico azzurro intenso, composto sulla linotype della loro tipografia.

I membri della Missione Militare Italiana ed alcuni abbonati conservarono delle fascette, coi nomi dei componenti italiani dell'equipaggio, a ricordo dello storico volo.

I membri della Missione Militare Italiana ed alcuni abbonati conservarono alcune fascette per ricordo; è certamente merito loro se qualche collezionista può avere dei frammenti di quelle fascette in collezione, che oggi ci rammentano quello storico volo.

Alcuni anni or sono ho avuto modo di ammirare, nella collezione dell'ing. Sandro Taragni di Milano, un biglietto da visita del maggiore Francesco Vece sul cui verso era stato apposto il suddetto annullo per ricordo, senza francobollo.

I giornali vennero riuniti in fasci tenuti insieme dalle fascette

affrancate e portati direttamente all'idrovolante. Nessun fascio di giornali venne quindi portato in un ufficio postale di Guayaquil.

All'arrivo nelle città di Manta ed Esmeraldas, i quotidiani non vennero smistati dall'ufficio postale ma vennero consegnati dagli incaricati agli abbonati.

*(Nel mese di maggio del 1977 ho intervistato, a Guayaquil, il Dr. Abel Romeo Castillo, figlio di José Abel Castillo, che mi ha fornito i suddetti chiarimenti sulla genesi della sovrastampa e degli avvenimenti ad essa connessi, anzi egli mi disse che era stato lui stesso, come aveva fatto per il volo di Liut, a comporre la linotype del giornale)*

Da ciò si evince lo stato dei francobolli: sono nati da una iniziativa privata.

Il governo ecuadoriano non prese assolutamente parte alle operazioni di soprastampa e consegna dei giornali.

Non sono quindi, come erroneamente catalogati dal Catalogo Sanabria (N° S1) dei francobolli semi-ufficiali di posta aerea, ma delle soprastampe private.

*(La stessa constatazione è valida per le vignette degli Stati Uniti "Buffalo Balloon" e "Vin Fiz".*

*Sono emissioni private ma catalogate come francobolli semi-ufficiali dal Catalogo Sanabria.*

*Potremmo fare molti altri esempi simili ma andremmo oltre il limite e lo scopo del presente lavoro)*

Le constatazioni suddette vengono però smentite da un recente ritrovamento, nella collezione di un aerofilatelista ecuadoriano, ora in quella dell'autore, del quotidiano *El Telégrafo* del 10 settembre 1922, affrancato con il francobollo da un centavo applicato su un frammento di carta ed annullato con il timbro azzurro su sei righe del "CORREO HIDRO-AEREO" (ved. foto pag. 119).

Della posta trasportata e dei volantini, sino ad oggi, nessuna traccia.

Ciò farebbe supporre che il famoso e raro francobollo, annullato con il timbro della posta idro-aerea, non sia stato applicato sulla corrispondenza trasportata dall'idrovolante Macchi 18.

\*\*\*

Ettore Lodi, che a bordo era l'osservatore, era un ottimo disegnatore ed era incaricato di fare gli schizzi e le mappe dei voli eseguiti.

Alcune sue mappe dei due primi raids sono state pubblicate dal giornale *El Telégrafo* il 6 ed il 16 settembre 1922.

Utilizzando gli schizzi suddetti veniva stampata una rara cartolina postale intitolata, al recto:

"L'IDROAVIAZIONE ITALIANA NELL'ECUADOR - SETTEMBRE 1922".

Si conosce un solo esemplare spedito da Quito a Roma il 12 febbraio 1923, in cui il Lodi scrive ad un amico:

"è quasi certo che alla fine di quest'anno verrò a passare due mesi di licenza nella cara patria..."

*(Ettore Lodi è nato a Porto Maurizio (Imperia) il 7 settembre 1890.*

*Nominato Sottotenente il 1° ottobre 1910 e Capitano d'Artiglieria il 9 novembre 1915.*

*Partecipa alla guerra contro l'Austria e dal 16 luglio 1918 è osservatore dall'aeroplano nella 36° Squadriglia da ricognizione e Comandante interinale del 12° Gruppo Aeroplani; viene trasferito alla 22° Squadriglia da ricognizione il*

*10 settembre divenendone Comandante e partecipa a molte azioni sul territorio nemico.*

*Nel dicembre 1918 è Comandante del 12° Gruppo Aeroplani e nell'aprile 1919 viene promosso al Comando di Aeronautica passando quindi, il 25 ottobre, alla 13° Squadriglia Aeroplani di Campoformido (Comando Aeronautica 8° Armata).*

*L'11 gennaio 1920 è trasferito al Ministero della Guerra, Ispettorato Aeronautica Mobilitata a Roma.*

*Nel maggio 1921 viene trasferito nell'Arma Aeronautica ed assegnato al 3° Raggruppamento B.N.*

*Nel 1922 si reca in Ecuador con la Missione Militare Italiana e si unisce al personale docente della Scuola di Aviazione ed ai raids dell'idrovolante Macchi 18 lungo la costa ecuadoriana come osservatore e disegnando le mappe del percorso.*

*Nel 1924 ritorna in Italia continuando la sua attività.*

*Viene promosso Colonnello AARN il 16 maggio 1929 ed Addetto Aeronautico a Shanghai nel 1934.*

*Decorato di medaglia d'argento al valore militare, di croce di guerra; insignito della Croce di Cav. Maurizio e di Cav. Uff. della Corona d'Italia.)*

Poiché raramente le notizie dei voli dei piloti italiani all'estero vennero riportate dalla stampa ufficiale italiana, riportiamo l'unica notizia dei voli del Macchi in Ecuador pubblicata sul *Notiziario di Aeronautica*, Anno III - N° 8 Dicembre 1922, a pag. 34 (edito dal Ministero della Guerra - Comando Superiore d'Aeronautica, Roma) col titolo:

#### UN IDROVOLANTE "MACCHI 18" IN EQUATORE

"- Varese 7 (sic) settembre.

Gli idrovolanti Macchi si fanno onore all'estero.

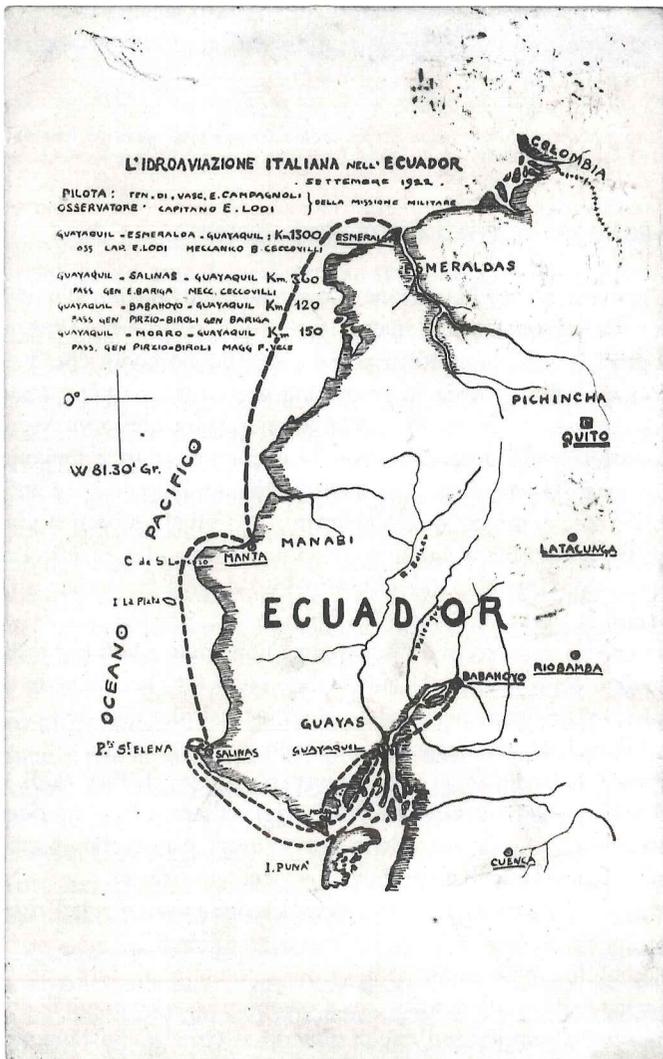
Rileviamo dai giornali *El Telégrafo* e *El Universo* di Guayaquil in data 14 settembre: "Un idrovolante Macchi 18, offerto dalla Colonia Cinese della Repubblica dell'Ecuador, ha compiuto con successo il raid Guayaquil-Esmeraldas e ritorno (km. 1300).

Al valoroso pilota tenente di vascello Campagnoli ed ai suoi intrepidi compagni capitano Lodi e motorista Ceccovilli, appartenenti alla Missione Militare Italiana, furono tributate grandi ovazioni dalle autorità e dall'immensa folla che si era recata entusiasticamente ad ammirare il Macchi 18, il primo idrovolante italiano che ha percorso in poche ore la costa ecuadoriana.

Registriamo con piacere questo nuovo successo della Macchi, che in quest'ora di rinnovamento mantiene alte le nobili tradizioni e la fama delle ali italiane. -"

La notizia, con identico testo, venne pubblicata dal settimanale *La Gazzetta dell'Aviazione*, Anno IV - N° 49 del 13 novembre 1922, a pag. 3, col titolo: - **Ali Italiane in Equatore - Una notevole affermazione degli idrovolanti Macchi.**

La rapidità con cui venne pubblicata la notizia ci fa supporre che uno dei protagonisti del raid o un membro della Missione abbia prontamente spedito i quotidiani ecuadoriani in Italia, alla Macchi od alla *Gazzetta dell'Aviazione*.



**La famiglia Liut ritorna in Ecuador**

Il 20 settembre 1922, a bordo del vapore *Bologna*, arriva a Guayaquil **Elia Liut** che, dopo aver trascorso nove mesi in Italia ed un periodo di vacanza a San Remo, tornava in Ecuador accompagnato dalla moglie, Signora Carmela Angulo, dai figli Emanuele, Luz Maria, Vittoria ed Enrico Freire Angulo e dalla sua bella sorella, Signorina Armida Liut.

Liut si era imbarcato a Genova, dopo aver ottenuto il visto del Consolato Generale dell'Ecuador in Genova il 18 agosto 1922, apposto sul passaporto familiare emesso dal Regio Consolato d'Italia a Guayaquil il 25 ottobre 1921.

Durante la sua permanenza in Italia aveva preso contatti con aziende italiane per il suo progetto di una Compagnia di Trasporti Aerei cercando, con scarsi risultati, delle persone interessate all'investimento.

Prima della sua partenza Guido Mattioli pubblicava il seguente trafiletto nella sua rubrica *Lettere Romane*: "Elia Liut, il primo transvolatore delle Ande equatoriane, è in partenza per l'Equatore dove intende fondare al più presto una grande compagnia di trasporti aerei che userebbe soltanto apparecchi italiani.

Siamo sicuri che il tenace e valente amico nostro riuscirà nell'impresa e a lui vadano i nostri migliori auguri."

(*"La Gazzetta dell'Aviazione"*, Milano Anno IV - N° 18, 1° maggio 1922, pag. 3)

*Recto e verso della cartolina postale stampata in Ecuador utilizzando le mappe dei raids del Macchi 18, eseguite dall'osservatore cap. Ettore Lodi, intitolata, al recto, "L'IDROAVIAZIONE ITALIANA NELL'ECUADOR SETTEMBRE 1922". Si conosce questo esemplare spedito da Quito a Roma il 12 febbraio 1923, autografo del Lodi.*

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

**D**alle prime ore del mattino di domenica 24 settembre 1922, numerosi gruppi di persone si dirigevano verso il campo di aviazione per assistere alla partenza degli aeroplani.

Terminate le operazioni di controllo degli apparecchi, l'idrovolante Macchi 18 si staccava dall'imbarcadero di Durán e, dopo una breve corsa sul fiume, decollava alle 9.40 pilotato dal ten. di vascello **Emanuele Campagnoli**, con i passeggeri Gen. **Enrique Barriga**, Capo della Terza Zona Militare e Comandante Generale della Marina ed Aviazione e Gen. **Pirzio Biroli**, Capo della Missione Militare Italiana.

Dieci minuti dopo decollava, dal vicino campo di aviazione *El Cóndor*, l'aeroplano S.A.M.L. tipo S-2, pilotato dal cap. **Tullio Petri** col passeggero maggiore **Francesco Vece**, entrambi della Missione Militare Italiana. Si trattava di un volo di osservazione che aveva anche il fine di far conoscere alla popolazione di Babahoyo cosa fosse un aeroplano.

*(In quella occasione la folla, raccolta in ammirazione col naso all'insù, ne vide due: un aereo ed un idrovolante)*

Il tragitto dei due apparecchi si svolge nel modo più felice, sia per il tempo clemente sia per la perizia dei piloti.

L'idro Macchi ammara alle dieci precise sul fiume di fronte a Babahoyo, venti minuti dopo la partenza.

Una lancia trasporta prontamente il Governatore della Provincia, don Tomás Gonzalez Rubio, che si accosta all'idrovolante per dare il benvenuto all'equipaggio.

L'aeroplano S.A.M.L. atterra tredici minuti dopo nel Campo Sportivo della città.

**Dal cielo di Babahoyo l'idrovolante Macchi lanciava il seguente saluto**, inviato dal Presidente della Repubblica e dal Ministro della Guerra, Marina e Aviazione:

**A los muy nobles patriotas conciudadanos de la Provincia de Los Ríos.**

**El Gobierno que inspira todos sus actos en el bienestar y progreso de la República, amparando a todos los ciudadanos bajo la égida protectora del derecho y de la justicia, ha puesto todas sus energías al servicio de la Patria; y a esa actitud patriótica se debe que este Mensaje sea llevado en una nave aérea tripulada por miembros de la Misión Italiana que son ya los Profesores de nuestros futuros soldados del aire.**

**Como compatriotas vuestros, con nuestros personales afectos, nos manifestamos, en estos momentos y con esta ocasión, los votos del Gobierno por la creciente prosperidad de vuestra hermosa y progresista Provincia, cuya riqueza ha contribuido poderosamente al desenvolvimiento de las industrias nacionales.**

**Salud, altivos hijos de Babahoyo y aceptad nuestro cordial saludo.**

**Quito, a 24 de Setiembre de 1922.**

**( f ) José Luis TAMAYO**

**( f ) Octavio G. YCAZA**

*( "El Telégrafo" - Guayaquil, 25 settembre 1922 )*

Tutta la popolazione della capitale della provincia di Los Ríos era accorsa per accogliere degnamente gli equipaggi.

L'entusiasmo con cui venivano ricevuti era una eloquente dimostrazione della ammirazione che gli aviatori suscitavano sempre nei cuori degli spettatori.

Emanuele Campagnoli, nel volo di ritorno, trasportava la seguente pittoresca comunicazione del corrispondente del giornale *El Telégrafo*:

**"Babahoyo, 24 settembre 1922.**

Lo spettacolo era imponente. Gli aerei fendendo lo spazio sembravano uccelli ed il pubblico, entusiasta, prorompeva in fragorosi applausi, che esprimevano una ammirazione che arrivava sino ai figli del Lazio.

Icaro era divenuto realtà per la popolazione, che si era gettata per le strade avida di assistere ad uno spettacolo senza paragoni. L'aviatore simbolizza oggi, veramente, il Cóndor dello stemma del nostro Stato..."

Il Macchi decollava, iniziando il volo di ritorno, alle 17.27 ammarando a Durán, di fronte al campo *El Cóndor*, alle 17.55.

Il volo di andata e ritorno copriva una distanza di 120 km.

Il S.A.M.L. era costretto a restare a Babahoyo, nel Campo Sportivo dove era atterrato, per un guasto al tubo di una ruota del carrello. Verrà smontato e trasportato su una chiatte a Guayaquil, dove riceverà le amorevoli cure del meccanico Giovanni Fedeli.

*(Le chiatte, trasportate dalla corrente del río Babahoyo, scendevano verso Guayaquil trasportando, nel modo più economico, merci di ogni tipo)*

### **Alla Scuola di Aviazione rinasce la speranza**

L'entusiasmo per l'aviazione si riaccende nuovamente alla luce dei risultati ottenuti dai magnifici voli ma, passata l'esultanza, il governo, e soprattutto il popolo, si rendono conto che quei voli, pur dimostrando la possibilità del futuro sviluppo delle comunicazioni aeree costiere e terrestri, non possono essere considerati una gloria nazionale, visto che i piloti sono italiani. Del resto la Missione Aeronautica Italiana incontrava grandi difficoltà nei metodi di insegnamento con gli allievi ecuadoriani, sia per problemi linguistici, sia per il fatto che gli ufficiali erano convinti di poter volare subito dopo l'iscrizione alla Scuola.

Inoltre gli apparecchi a disposizione non erano adatti per insegnare a dei principianti poiché erano quasi tutti vecchi aerei di guerra o moderni, ma troppo veloci, per istruire con sicurezza del personale senza esperienza di volo.

Forse gli istruttori si preoccupavano troppo di fare raids e dimostrare la buona qualità degli aerei italiani, e bisogna riconoscere che, come succede in tutti i campi, è raro che un ottimo pilota sia anche un perfetto e paziente professore...

Ma, poiché gli apparecchi a disposizione erano di quel tipo, perché rischiare inutilmente la vita degli allievi?

Probabilmente è facile, dopo oltre settanta anni, fare questa analisi della realtà di allora ma è comprensibile ed esatta la critica della stampa dell'epoca quando si chiede, giustamente,

## Capitolo quinto - Il raid di Campagnoli e Petri Gauyaquil-Babahoyo- Guayaquil: 24 settembre 1922



Guayaquil, 9 ottobre 1922.

La città fotografata dalla quota di mille metri dal Macchi 18. Pilota: Campagnoli, Osservatore: Lodi.

perché il governo dovesse sopportare un costo mensile di 8.600 sucres per mantenere una Scuola di Aviazione da cui non era uscito, in due anni di esistenza, un solo pilota nazionale brevetato.

Ed i giornali più coraggiosi ed aggressivi, come ad esempio *El Guante*, sottolineavano che era difficile non notare l'incongruenza del fatto che le lezioni teoriche erano tenute in un immobile di proprietà del Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, Octavio G. Ycaza, che percepiva 300 sucres mensili di affitto, situato nella zona sud di Guayaquil, a molti chilometri di distanza dal campo d'aviazione di Durán.

Inoltre si notava: "Il Governo nell'approvare l'istituzione del Campo non si curò di stanziare i fondi per mantenere in funzione l'intera istituzione e l'iniziativa soffre ora di una stasi inopportuna.

Il Sindacato degli industriali dello zucchero regalò al Campo un altro hangar ma l'abbandono di cui venne a soffrire la Scuola per la mancanza di ogni sovvenzione cagionò danni enormi alle costruzioni ed al materiale ricoverato.

Così lo S.V.A. donato dalla colonia italiana di Guayaquil è ridotto ora in condizioni disastrose."

Solo nel giugno 1924, dopo l'arrivo del nuovo Direttore Tecnico della Scuola di Aviazione, l'aviatore italiano Attilio Canzini, e quando i quotidiani *El Universo* ed *El Guante* di Guayaquil apriranno le loro colonne ai commenti degli ufficiali nella *Página Militar*, si potranno leggere le critiche del ten. Duarte e di altri piloti sul personale italiano: al cap. Romano

Cattaneo "uno dei pionieri dell'aviazione italiana" si rimproverava di non volare e si criticavano gli alti stipendi di ottocento sucres mensili percepiti da Cattaneo, Vece, Campagnoli e Lodi, dalla loro partenza dall'Italia sino al loro ritorno in patria in prima classe a spese dello Stato ecuadoriano.

A consolare gli alunni della Scuola, che molti di loro lasciano, delusi, per far ritorno ai loro reparti originari, arrivava la notizia dell'acquisto di nuovo materiale italiano con cui l'istruzione potrà iniziare in maniera più proficua.

Purtroppo le trattative si svolsero in odore di peculato e venne coinvolto anche il buon nome degli alti esponenti della Missione Militare Italiana.

Nonostante tutto, al termine del 1922 negli allievi che, ancorati al loro sogno di diventare piloti, erano rimasti alla Scuola di Aviazione rinasceva un po' di speranza.

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione

**N**on volendo mostrarsi inferiore alla Colonia Siriana di Guayaquil, quella di Quito, organizzava una serie di balli e collette tra i membri della sua comunità per raccogliere fondi per l'acquisto di un aereo per la Scuola di Aviazione.

Il comitato, presieduto dal Sig. Bechara Read, ordinava in Francia un apparecchio Caudron tipo G.3.

L'acquisto, poiché si trattava di materiale eccedente della Prima Guerra Mondiale, era economicamente conveniente.

*(Anche la Repubblica di Colombia aveva acquistato lo stesso tipo di aerei per la sua Scuola di Aviazione Militare di Flandes.*

*Si trattava di un biplano a piani disuguali, biposto, a carlinga e traliccio di coda per scuola ed allenamento.*

*Il treno di atterraggio poggiava su due ruote per lato, particolare unico per gli aerei di quell'epoca.*

*Sue principali caratteristiche: elica bipala e trattiva azionata da un motore Anzani di 100 C.V.; apertura alare m. 13,40; lunghezza m. 6,40; superficie mq. 27; peso a vuoto kg. 418; velocità massima km./ora 125; autonomia di volo 400 km. con un tetto massimo di 4.000 metri.*

*Era equipaggiato con doppi comandi per scuola di pilotaggio.*

*I primi Caudron G.3 vennero costruiti nel 1914 e su di essi si brevettarono molti assi dell'aviazione francese.*

*L'ultima volta che un G.3 assurse agli onori della cronaca in Europa fu quando, nella versione equipaggiata da un motore da 80 C.V., venne scelto dall'aviatore francese Jules Védrines per compiere l'audace impresa di atterrare sul tetto delle Galeries Lafayette a Parigi, domenica 19 gennaio 1919.*

*Egli riusciva ad atterrare sul terrazzo di soli venti metri per otto, guadagnando il premio di 25.000 franchi messo in palio, nel 1909, dalla direzione di quei Grandi Magazzini.*

*In Italia il Caudron G.3 era prodotto su licenza, durante la prima guerra mondiale, dalla Società AER di Orbassano (Torino) e, nella primavera del 1916, era in dotazione a sei squadriglie per artiglieria (dalla 41<sup>a</sup> alla 46<sup>a</sup>).*

*Per le sue scarse prestazioni di velocità e salita e l'armamento nullo, i G.3 divennero facile preda della caccia avversaria, che iniziava ad affermarsi, e furono ritirati dal fronte per essere impiegati nelle scuole di aviazione. In tale impiego il Caudron si dimostrò uno dei migliori apparecchi.*

*In Francia furono costruiti durante la guerra 2.450 biplani G.3 per scuola, che formarono oltre 20.000 piloti.*

*L'esemplare inviato in Ecuador era equipaggiato con un motore recente e più potente: un Clerget 130 C.V.)*

Alla fine di febbraio 1923, il Caudron arrivava a Quito e, trasportato al campo di aviazione di *La Carolina*, veniva assemblato, con la supervisione dei cap. piloti italiani Antonio Eolo Faulin e Angelo Rizzi, dal meccanico Giovanni Fedeli e dall'ing. aeronautico Pedro Traversari Infante.

Domenica 11 marzo 1923, per provare l'apparecchio, Faulin eseguiva il *primo volo di prova sulla capitale*, seguito dagli occhi ammirati e sorpresi della popolazione che passeggiava lungo le strade del centro.

### Il collaudo ufficiale del biplano francese

Il 14 marzo seguente, un mercoledì, alle nove del mattino, il pilota Angelo Rizzi col passeggero ten. di vascello Emanuele Campagnoli, membri della Missione Militare Italiana, eseguivano il volo di prova ufficiale del Caudron G.3.

Presenziavano al volo di venti minuti molte personalità tra cui: il Presidente della Repubblica, José Luis Tamayo, il Ministro della Guerra, il presidente della Colonia Siriana ed il console francese.

Rappresentavano la Missione Militare Italiana: il Gen. Pirzio

Biroli, i ten. col. Trenti e Ferlorio, i cap. Lodi e Faulin.

Sul campo vi erano anche i piloti Traversari e Liut.

Dopo il volo veniva redatto il seguente verbale di prova:

“Apparecchio Caudron 130 HP tipo 4-3.

La commissione formata dai signori Generale Pirzio Biroli, Comm. Alessandro, presidente; Capitano Lodi Ettore, membro; Tenente di Vascello Campagnoli Emanuele, membro, Tenenti Traversari Pedro e Freile Guillermo, membri, riunitasi il 14 marzo 1923 sul campo di Iñaquito dopo aver presenziato al volo di prova a pieno carico dell'apparecchio CAUDRON matricola N° 5093 con motore Clerget matricola 2999, dichiara quanto segue:

L'apparecchio suddetto possiede le debite qualità di volo ascensionale ed orizzontale.

E' equipaggiato con motore in perfette condizioni di funzionamento.

L'ascesa e l'atterraggio dell'apparecchio, pilotato da Angelo Rizzi, si sono svolti regolarmente. (Passeggero: pilota E. Campagnoli della Missione Militare Italiana).

Per quanto sopra detto si riconosce l'apparecchio adatto alla istruzione degli allievi della Scuola Nazionale di Aviazione.

La Commissione:

Il Presidente, Generale Pirzio Biroli

1° membro Capitano Ettore Lodi

2° membro E. Campagnoli

3° membro P. Traversari I.

4° membro G. Freile

Quito, 14 marzo 1923.”

### Il battesimo del Caudron G.3 “LA SYRIE”

Domenica 18 marzo 1923, il campo di aviazione della capitale era addobbato a festa ed era stata costruita una tribuna di fronte all'hangar in cui era ricoverato il Caudron.

Erano presenti tutti i componenti della numerosa Colonia Siriana e Libanese di Quito, autorità civili, militari ed ecclesiastiche e, sulla tribuna, Ministri, Corpo diplomatico e consolare al completo, ed i rappresentanti della Missione Aeronautica Italiana.

Presenziavano alla manifestazione anche Fabiola I, Regina della città, circondata dalla sua corte d'onore, e numeroso pubblico, che era stato richiamato dagli annunci apparsi sulla stampa della capitale.

Il Sig. Bechara Read aveva nominato padrini d'onore dello aeroplano il Presidente della Repubblica, Dr. José Luis Tamayo, e sua moglie Delfina Concha e Monsieur Eduard Clavery, console francese, che rappresentava la Siria ed il Libano, a quel tempo protettorati francesi, e la sua signora.

Benedisse l'apparecchio l'arcivescovo Manuel María Pólit Lasso battezzandolo col nome di “LA SYRIE”.

Il Sig. Bechara Read, con un lungo e patriottico discorso, lo

## Capitolo sesto - Il Caudron G.3 "LA SYRIE" ed i voli di Faulin e Rizzi



Quito, marzo 1923.

Il Caudron G.3 "LA SYRIE" al campo di aviazione "La Carolina".

L'aereo donato alla Scuola di Aviazione dalla Colonia Siriana della capitale, era un biplano biposto acquistato in Francia il cui treno di atterraggio poggiava su due ruote per lato, particolare unico per gli aerei di quell'epoca.

Il volo inaugurale venne eseguito domenica 18 marzo dal pilota italiano Antonio Eolo Faulin, pilota istruttore della Missione Militare Italiana.

consegnava, a nome dei Siriani e Libanesi, alla Scuola.

Dopo il discorso invitava l'aviatore italiano **Antonio Eolo Faulin**, pilota istruttore della Missione Militare Italiana, ad eseguire il **primo volo ufficiale con il Caudron G.3**.

Il Cap. Faulin decollava per il volo inaugurale tra gli applausi del numeroso pubblico elevandosi veloce a 200 metri di quota

e sorvolando la capitale.

Quindi ritornava al campo, eseguiva delle acrobazie sulla tribuna tra gli applausi frenetici della folla, ed atterrava dopo venti minuti di volo.

L'altro aviatore italiano, il Cap. **Angelo Rizzi**, compiva il secondo volo trasportando la signorina **Aurora Treviño**, delegata della città di Riobamba, che deve essere ricordata come la **prima donna che ha volato sulla città di Quito**.

Rizzi, come il suo collega, volava per una ventina di minuti, sorvolava la capitale e ritornava al campo di *La Carolina* con un perfetto atterraggio tra le ovazioni dei presenti.

### O volo da solo o non volo

Il Ten. **Pedro Pablo Traversari Infante**, che si era brevettato in Cile ed anche lui pilota istruttore della Scuola di Aviazione Militare *El Cóndor*, chiedeva al Presidente della Repubblica l'autorizzazione a volare sul Caudron.

Il pubblico appoggiava il pilota quitegno con gridi di entusiasmo ed il Presidente Tamayo dava la sua approvazione.

Faulin, molto cortesemente, faceva presente al Presidente che, essendo egli un ufficiale superiore a Traversari, lo avrebbe accompagnato in volo per ragioni di sicurezza, anche perché Pedro non conosceva quel tipo d'aereo.

Traversari, indignato, ribadiva che era un pilota esperto e che "o volava da solo o non volava"...

### Il Corso di Radiotelegrafia

Il 15 marzo 1923, era stato emesso un Decreto firmato dal Presidente della Repubblica, José Luis Tamayo, e dal Ministro della Guerra e Marina, Octavio G. Ycaza, che istituiva un Corso di Radiotelegrafia per gli Ufficiali alunni della Scuola di Aviazione.

Il decreto è pubblicato integralmente in prima pagina dal quotidiano quitegno *El Comercio* di venerdì 16 marzo col titolo: "ATTIVITA' DELLA MISSIONE MILITARE ITALIANA - Si organizza il corso di radiotelegrafia, annesso alla Scuola Speciale degli Ufficiali Ingegneri".

Nell'articolo 1° si stabiliva che il Corso si teneva nella capitale, sotto l'alta sorveglianza del Capo della Missione Militare Italiana, col seguente personale:

Direttore Tecnico: Serg. Magg. Cav. **Alberto Inzani**, membro della Missione Militare Italiana;

Vicedirettore Tecnico: Cap. **Umberto Ravazzoni**, membro della Missione Militare Italiana;

Aiutante: Cap. Alfonso Dávila, della Direzione Servizi Tecnici dello Stato Maggiore Generale;

Istruttore: Sig. **Mario Olivero** (assunto con contratto), teoria e pratica dei motori e telegrafia elettrica ed ottica;

Istruttore: Sig. **Luigi Rota** (assunto con contratto), radiotelegrafia teorica e pratica, apparecchiature radiotelegrafiche e telegrafia elettrica ed ottica.

Nell'articolo 2° si fissava il numero di quindici alunni.

Ed infine nel 3°, ed ultimo, articolo si approvava il regolamento

to, il piano degli studi e l'orario del Corso, proposti dal Generale Commendator Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana.

Il 6 aprile, infine, veniva emesso un Decreto Esecutivo con le seguenti modifiche nel personale:

Direttore Tecnico e Professore di applicazioni della radiotelegrafia all'aeronautica: Cap. **Ettore Lodi**, della Missione Militare Italiana;

Aiutanti: Tenenti Guillermo Freile e Pedro Traversari Infante, della Scuola di Aviazione;

Professore di radiotelegrafia teorica: Sottotenente assimilato

**Luigi Rota**, italiano (assunto con contratto);

Professore di pratica degli apparecchi radio telegrafici:

Sottotenente assimilato **Mario Olivero**, italiano (assunto con contratto).

Pochi mesi dopo l'inizio delle lezioni, quando gli alunni hanno appreso le cognizioni minime necessarie, per ordine della Autorità Militare, vengono nuovamente trasferiti a Guayaquil da dove erano venuti per seguire il Corso ed approfittare del Caudron, che si prestava perfettamente alla istruzione a doppio comando.

Tredici erano gli allievi rimasti alla Scuola nella speranza di coronare il loro sogno di diventare piloti:

Tenenti: Carlos Franco e Santiago Duarte;

Sottotenenti: Juan Francisco Gallegos, Agustín Zambrano Barreiro, José A. Súa, Juan J. Rivera, Carlos Proaño, Luis Arizaga, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez, César A. Gavilanes, León B. Malo, Luis A. Valdez.

I loro istruttori saranno i piloti italiani **Angelo Rizzi** ed **Antonio Eolo Faulin**, che firmerà sabato 7 luglio, il suo primo contratto annuale di pilota istruttore.

(La notizia è pubblicata da "El Comercio" di domenica 8 luglio 1923: "Ieri è stato firmato il contratto tra il signor Ministro della Guerra e l'aviatore Eolo Faulin, in virtù del quale si impegna a prestare i suoi servizi come istruttore nella nostra Scuola di Aviazione.

Ci congratuliamo del fatto che un aviatore tanto esperto come il signor Faulin entri al servizio del Paese...")

## IL RAID QUITO-IBARRA E RITORNO DI FAULIN: 16 luglio 1923

La commemorazione del centenario della battaglia di Agualongo nei pressi di Ibarra, nella quale il *Libertador* Simón Bolívar aveva sconfitto i *Pastuzos* monarchici, doveva essere celebrata con grande pompa e nel programma dei festeggiamenti del Comitato "17 di Luglio" era incluso anche il raid del Caudron G.3 "LA SYRIE".

(La prima notizia del volo si rileva ne "El Día", di domenica 8 luglio, in cui il corrispondente da Ibarra telegrafia che: "Si dice che si sta elaborando un contratto con l'aviatore italiano per mille sucres; la popolazione non ha gradito la cosa poiché è dell'opinione che la somma sarebbe meglio impiegata se distribuita ai poveri.")

Il Comitato, organizzato dalla colonia dei residenti della provincia di Imbabura nella capitale, si era riunito il 12 luglio per approvare il programma, il cui 2° punto prevedeva "di presenziare al volo e di affidare al pilota aviatore Faulin una pergamena per il Municipio di Ibarra, non appena arriverà nel suo

raid in quella città".

("El Día" - Quito, 12 luglio 1923, pag. 1)

Logicamente la data del volo non poteva essere fissata in modo preciso per varie ragioni, soprattutto meteorologiche.

Infatti in una dichiarazione, rilasciata alla stampa venerdì 6 luglio alle cinque del pomeriggio, don Octavio G. Ycaza, Ministro della Guerra e Marina, dichiarava: "Ho deciso che il signor Faulin, se le condizioni atmosferiche non lo impediscono, effettui il raid a Ibarra nei prossimi giorni, fra il giorno 13 ed il 16."

Quella splendida mattina di lunedì 16 luglio, sin dalle sette del mattino, tutti i membri del Comitato si dirigevano verso il campo d'aviazione di Iñaquito, desiderosi di presenziare al volo in cui il pilota doveva trasportare il loro messaggio di saluto fraterno a Ibarra, capitale della provincia.

(Il messaggio, trascritto sulla prima pagina de "El Comercio" di lunedì 16 luglio 1923, è intitolato: "Saludo de los imbabureños residentes en la Capital de la República".

Il lungo "saluto", scritto su un'artistica pergamena ed indirizzato al Municipio di Ibarra, si conclude con questa poetica frase aviatoria: "Le ali di Icaro greco che giungono miracolosamente attraverso i rischi andini, portano i nostri voti ed i nostri ricordi, ed il primo è per il Grande Guerriero e per le truppe liberatrici, che il 17 luglio 1823 rinnovarono il trionfo delle eroiche gesta...")

Accompagnato dagli applausi dei presenti, tra cui vi erano numerosi rappresentanti dell'Esercito, il biplano decolla dal campo di aviazione de *La Carolina* alle 7.55 pilotato dall'aviatore italiano cap. **Antonio Eolo Faulin**.

L'apparecchio, dopo aver fatto quota descrivendo ampie spirali sul lato nord della città, prende la direzione di Ibarra orientandosi nella rotta col *nevado del Cayambe*, e quindi col *nudo de Cajas*, che il pilota poteva scorgere in distanza.

Al campo, frattanto, la banda dell'esercito intonava l'inno nazionale per l'arrivo del Presidente della Repubblica, che si incontrava con i membri del comitato "17 di Luglio".

Lungo tutta la rotta Faulin deve lottare contro forti raffiche di vento e vuoti d'aria.

L'aereo sorvola Malchinguí alle 8.30 ed Otavalo alle 9.10 ed atterra nel campo di Asaya, alle 9.20, dove era disceso, due anni prima, Ferruccio Guicciardi con il "TELEGRAFO I°".

Egli veniva ricevuto con lo stesso entusiasmo di allora e portato in trionfo attraverso le vie della città, addobbate a festa per la celebrazione del Centenario.

(Il 18 luglio 1823, le truppe di Bolívar sconfiggevano quelle provenienti da Pasto, stroncando così l'ultimo tentativo di ristabilire il dominio spagnolo.)

La sproporzione tra il tempo impiegato ad effettuare il raid e la lunghezza del percorso è spiegata dal pilota in una intervista pubblicata da *El Comercio* di mercoledì 18 luglio: "Da Quito ho volato sino al *Mojanda*; essendo impossibile raggiungere una quota di quattromila metri, altezza minima per evitare i venti, ho dovuto decidere di affrontarli e, nei pressi del *nudo de Cajas*, per poco l'avventura non mi costava cara.

Il biplano ha funzionato perfettamente.

Per orientarmi nella rotta ho portato con me la mappa della ferrovia Quito-Esmeraldas, disegnata dall'ingegnere Jizba.

La quota massima raggiunta è stata di 2.800 metri".



Quito - Mayo 1923  
desde 1000 m<sup>+</sup>

al Sr. Jral Don Delfin B. Treviño  
- Ministro de Gobierno -

alt. Cap. Shorelong  
de la Misión Militar Italiana

Quito, maggio 1923.

Fotografia della capitale scattata da 1.000 metri di altezza dall'osservatore cap. Ettore Lodi a bordo del Macchi 18, pilotato dal ten. di vasce. Emanuele Campagnoli.  
Reca la dedica autografa del cap. Lodi al Generale Ministro Delfin B. Treviño.

Ad Ibarra Faulin veniva festeggiato con abbondanti libagioni di champagne nel *Club Imbabura*, per celebrare il secondo atterraggio di un aereo ecuadoriano, pilotato da un italiano, nella capitale della Provincia.

Il giorno seguente, 17 luglio, l'aviatore doveva partecipare ai festeggiamenti volando sul corteo che sfilava lungo le vie cittadine, dalla piazza 9 Ottobre sino al monumento ai *Libertadores*, e lanciando volantini patriottici.

Però a causa di "piccoli inconvenienti", come riferiscono i cronisti, il volo non ebbe luogo.

Mercoledì 18 luglio, il dottor Luis Hierro di Ibarra, Governatore della Provincia, volava per la prima volta sul cielo della sua città con Faulin.

"L'apparecchio fece numerose evoluzioni ed emozionanti virate d'ala mentre i passeggeri lanciavano volantini.

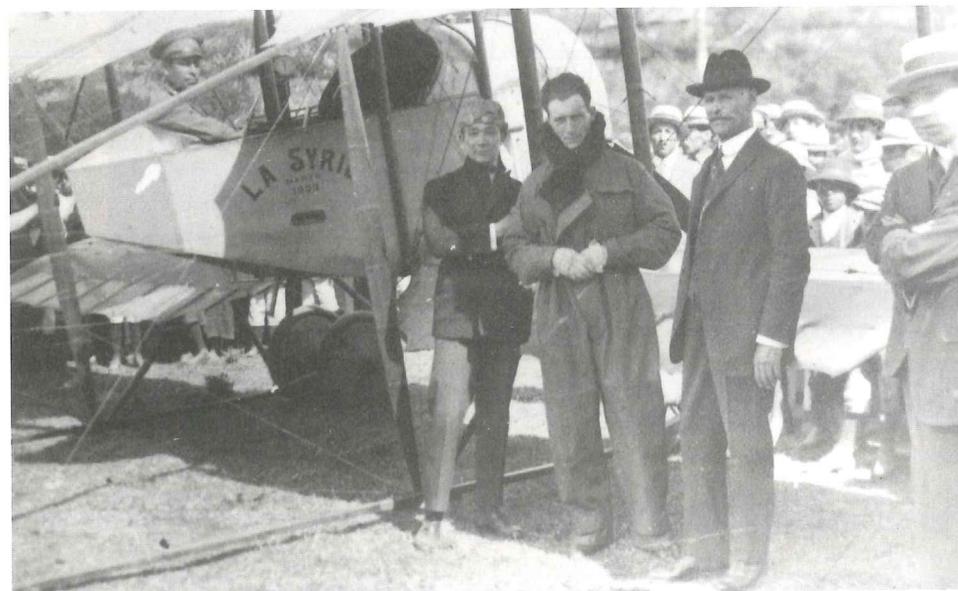
Il Governatore ritornò dalla avventura aerea pienamente soddi-

## Parte sesta - Primi passi verso l'organizzazione della aviazione



Ibarra, campo di atterraggio di "Azaya", 16 luglio 1923.

Antonio Eolo Faulin fotografato dopo il raid Quito-Ibarra col Caudron G.3 "LA SYRIE":  
(1) don Rafael Rosales; (2) dott. Luis F. Hierro, Governatore della Provincia di Imbabura;  
(3) il pilota italiano Antonio Eolo Faulin;  
(4) dott. Francisco E. Rodríguez G., inviato de "El Telégrafo".



Ibarra, 20 luglio 1923.

Il pilota italiano cap. Antonio Eolo Faulin dinnanzi al Caudron G.3 con altro passeggero. Sulla fusoliera del biplano si nota la scritta: "LA SYRIE / MARZO / 1923".

sfatto e desideroso di volare di nuovo per scattare delle fotografie della città; è probabile che si effettuino nuovi voli nei prossimi giorni."

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 20 luglio 1923, pag. 4.

Di questo volantino patriottico non è stato possibile rintracciare il testo, poiché non è stato citato dai giornali consultati)

Anche un altro passeggero ed una signorina ricevettero il loro battesimo dell'aria per merito del modesto e bravo Faulin che, acclamato dalla numerosa folla convenuta che non mancava di applaudirlo freneticamente, dovette lottare con tutte le sue forze per sottrarsi all'entusiasmo popolare.

La domenica successiva, 22 luglio 1923, Faulin decolla dal campo di Asaya alle 7.10 e, deviando dalla rotta diretta su incarico speciale del Presidente della Repubblica, sorvola il villaggio di Pifo salutato con entusiasmo dagli abitanti.

Gli evviva più entusiasti e commossi gli venivano dai lebbrosi del lazzaretto che, prigionieri di quel luogo e non potendo re-

carsi ad Ibarra a vedere per la prima volta un aereo in volo, avevano inviato una supplica al capo dello Stato chiedendogli di esaudire il loro desiderio.

Anche il volo di ritorno fu ostacolato da forti venti in quota che costrinsero il pilota a volare tra 500 e 1.000 metri di altezza sino al campo di Iñaquito dove il biplano "LA SYRIE" atterrava alle 8.40.

Sul campo lo attendevano per congratularsi con lui il Comm. Fileti, console d'Italia, il cap. Lodi, Elia Liut, Fedeli ed una nutrita rappresentanza di ufficiali della Missione Militare Italiana e dell'Esercito ecuadoriano.

(Elia Liut, pur dedicandosi ad altre attività, non riusciva ad estraniarsi dal mondo aviatorio.

Nel 1923, come si rileva dagli annunci e dagli ampi spazi pubblicitari pubblicati sui giornali, era l'agente per l'Ecuador delle ditte SPA e Pavesi: "Automobili SPA. La migliore marca italiana: limousine di lusso e torpedo da turismo - Camions da quattro e cinque tonnellate. Trattori PAVESI.")

## Capitolo settimo - Il raid Quito-Ibarra e ritorno di Faulin: 16 luglio 1923

### L'unico falso postale ecuadoriano è di origine straniera

Alcune fonti non ufficiali ed i cataloghi di posta aerea classificano il raid di Faulin come primo volo postale regolare tra Quito ed Ibarra ed aggiungono che il pilota ha trasportato due sacchi di posta il 17 luglio 1923.

Altri precisano addirittura che il corriere postale era composto di 827 pezzi (lettere, cartoline e pacchetti).

Secondo l'aerofilatelista ecuadoriano Justo P. Campaña Z. gli aerogrammi con l'annullo di partenza ed arrivo sono molto più rari di quelli col solo bollo di partenza.

L'informazione suddetta contrasta con quella del Catalogo Champion del 1937 che afferma che gli 827 aerogrammi non recano alcun cachet di arrivo ad Ibarra.

Inoltre Campaña ci informa che: "Un signore spagnolo, saputo dell'esistenza, nella *Sección de Especies* di Quito, di una rimanenza di francobolli del 1920, commemorativi del Centenario della Indipendenza di Guayaquil, ottenne, in via semi-ufficiale, una sovrastampa speciale con due differenti tipi di aereo in nero o in rosso.

La suddetta sovrastampa venne apposta anche su un limitato numero di francobolli da un centavo arancio del 1915.

Gli aerogrammi di questo volo non devono essere considerati come ufficiali; ne la compiacenza dell'*Interventor de Correos* del tempo che dichiarava, su carta intestata del suo Ufficio Postale, di aver vedute tali buste (que ha visto los pliegos así franqueados con sellos sobrecargados avión), indica che il suddetto ufficiale postale avesse il potere di legalizzare tale iniziativa filatelica irregolare.

Si deve credere che lo fece per compiacere quel signore straniero senza rendersi conto che tale comportamento avrebbe potuto causare danno al prestigio postale nazionale."

Inoltre tutti gli "aerogrammi", affrancati con i francobolli suddetti, visti in varie collezioni e vendite, recano la data di partenza del 17 luglio accrescendo ogni legittimo dubbio sul loro effettivo trasporto.

Se Faulin avesse veramente trasportato della posta aerea non vi è dubbio che i giornali dell'epoca avrebbero pubblicato la notizia, come hanno sempre ampiamente fatto e come si può constatare nelle pagine di questo libro.

Inoltre la mancanza di annullo di arrivo delle poste di Ibarra non sarebbe determinante, nell'esperienza di altri voli ecuadoriani ma, visto che il volo avvenne lunedì 16 luglio, e non martedì 17 luglio, quando l'aereo era già ad Ibarra da un giorno, è chiaro che si tratta di falsi.

Forse quel signore spagnolo che ha "fabbricato" i francobolli ed i non rari aerogrammi in commercio è stato tratto in inganno dalla storica data che si commemorava e dal Comitato "17 Luglio".

Inoltre, questo unico caso negativo nella storia della posta aerea ecuadoriana, inventato da uno straniero e che citiamo solo per amore della verità storico postale, conferma la genuinità di tutti gli altri pezzi noti, non solo autentici ma spesso così casuali da essere introvabili.



Raid Quito-Ibarra: 16 luglio 1923.

L'unico caso negativo nella storia della posta aerea ecuadoriana.

Un signore spagnolo, ottenuta in via semi-ufficiale una sovrastampa speciale con due differenti tipi di aereo in nero o in rosso, su una rimanenza di francobolli del 1920, "fabbricava" anche un certo numero di aerogrammi del volo Quito-Ibarra.

Tutti i pezzi noti, come quello illustrato, non sono volati ed inoltre recano il timbro postale di Quito del 17 luglio data in cui il Caudron G.3 "LA SYRIE", pilotato da Faulin, era già ad Ibarra.



Quito, 26 luglio 1923.

Pedro Traversari Infante di fronte al Caudron G.3 "LA SYRIE" con cui ha volato sulla capitale con sua moglie.



Quito, 26 luglio 1923.  
La signora Rebecca Salvador de Traversari è la prima quitegna che vola sulla sua città natale sul Caudron G.3 "LA SYRIE", pilotato dal marito.  
In questa fotografia della famiglia Traversari, del 26 settembre 1944, si notano il magg. Pedro Traversari Infante ed, in primo piano, sua moglie Rebecca Salvador.

### La signora Traversari vola su Quito

Il 26 luglio 1923 il biplano "LA SYRIE", che Faulin aveva riportato in volo a Iñaquito il 22 luglio, eseguiva dei voli di saluto sulla capitale.

Il primo volo lo realizzava il ten. **Pedro Traversari Infante**, trasportando come passeggera sua moglie, Signora **Rebeca Salvador de Traversari**, che è la prima quitegna che ha volato sulla sua città natale.

Finalmente Traversari non solo era riuscito a volare da solo ma si era preso la soddisfazione di portare in volo Rebecca.

### Gli allievi piloti iniziano le lezioni

Il quotidiano *El Comercio*, vicino agli ambienti governativi della capitale, riferisce alcune interessanti notizie nella edizione di martedì 24 luglio 1923: "Un mese fa il Governo ha disposto il pagamento di vari apparecchi terrestri, marini e da scuola di case costruttrici italiane. Mentre si attende l'arrivo dei sud-

detti col pilota istruttore Canzini, il bravo pilota Faulin inizierà con gli apparecchi a disposizione, l'istruzione di un gruppo di allievi che, avendo recentemente seguito un corso accelerato di radiotelegrafia, si sono presentati alla Scuola di aviazione il 20 di questo mese."

(Come vedremo si tratta del materiale della Scuola di Aviazione Gabardini di Cameri (Novara) e di Attilio Canzini, uno dei suoi piloti istruttori.)

"Nel campo di *El Cóndor* è già in fase avanzata la costruzione di un hangar per idrovolanti e si sta lavorando per livellare una vasta estensione di terreno per l'atterraggio.

Manca però un'officina in cui si possano eseguire lavori di manutenzione e speriamo che il macchinario fornito a questo scopo dalla Missione Militare Italiana, venga installato al più presto poiché una organizzazione aviatoria non può vivere a lungo senza una adeguata assistenza meccanica."

*El Día*, un altro quotidiano della capitale, a pagina sei della sua edizione di giovedì 26 luglio, commenta le ultime notizie sulla Scuola di Aviazione: "Il signor Ministro della Guerra e Marina, ha dichiarato ieri che il Governo ha deciso di inviare il biplano Caudron, donato dalla colonia Siriana, alla Scuola di Aviazione di Guayaquil, poiché è uno dei più adatti all'insegnamento pratico agli allievi; e che, con i fondi raccolti quando il signor Elia Liut, effettuò tempo fa alcuni voli su questa città, sul TELEGRAFO I°, si sta costruendo uno spazioso hangar sul campo de La Carolina, per ricoverare gli aerei che prossimamente arriveranno dall'Italia, e dei quali alcuni saranno trasferiti in questa città, per il perfezionamento dei piloti nazionali che, entro la fine di questo anno, otterranno il loro brevetto."

I tredici Ufficiali ecuadoriani, allievi della Scuola di Aviazione *El Cóndor*, iniziavano, il 10 agosto 1923, le lezioni di pilotaggio a doppio comando con gli aviatori italiani **Antonio Eolo Faulin** ed **Angelo Rizzi** sugli aerei S.A.M.L. S-2 ed AVIATIK e sul Caudron G.3 "LA SYRIE".

Nel mese di agosto, per merito del Cap. Faulin, quasi tutti gli alunni facevano finalmente il loro primo volo con l'istruttore, mettendo in pratica quanto avevano appreso nelle lezioni teoriche.

(Dal giornale "El Guante" di Guayaquil, di venerdì 31 agosto 1923, apprendiamo che il 10 agosto volava Rizzi per provare il Caudron che aveva revisionato e, in un secondo volo, trasportava il sottotenente Rivera.

L'11 agosto Faulin faceva due voli di prova col Caudron con gli allievi Vélez e Valdez e due voli di istruzione a doppio comando con Gavilanes e Mantilla.

Il 14 agosto un volo di prova con Gavilanes e tre voli a doppio comando con Gallegos, Zambrano ed Arizaga.

Lo stesso pilota, il 15 agosto, faceva un volo di prova con Gallegos e quattro voli di istruzione a doppio comando con Valdez, Malo, Rivera e Vélez.

Lo stesso giorno Rizzi provava il S.A.M.L. S-2 e, poco dopo, ripeteva la prova con Rivera)

Frattanto il 15 agosto erano iniziate anche le lezioni teoriche di radiotelegrafia del ten. Freile ed il cap. **Ettore Lodi** aveva installato una radio trasmittente sul S.A.M.L. ed una ricevente nell'hangar N°1. Ma per quanto riguarda l'istruzione in volo degli allievi, ben presto si nota che il materiale disponibile non è il più adatto allo scopo e l'insegnamento non si attua più giornalmente, come di rigore; inoltre i piloti italiani vengono accusati di fare solo voli di esibizione.



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", agosto 1923.  
Il capo montatore pilota Angelo Rizzi (in piedi, 4° da sinistra) con i suoi allievi meccanici di aviazione ecuadoriani fotografati davanti ad un apparecchio in montaggio.

“Non manca certo la capacità tecnica degli istruttori ma viene meno l’entusiasmo di formare i piloti ecuadoriani.

I piloti istruttori, che avevano altri affari da seguire oltre l’insegnamento, facevano frequenti **pruebas de atmósfera** e cioè decollavano salendo ad una quota di 200 metri, od anche più, e poi atterravano sospendendo i voli *per ragioni tecniche* perché l’atmosfera era perturbata. Gli allievi, vedendo il cielo sereno non capivano e, pur rispettando le decisioni dei superiori, si sentivano frequentemente presi in giro...

Inoltre, veniva emesso il Decreto Esecutivo del 16 ottobre 1923 che stabiliva la gratifica dovuta, per ogni volo, agli Ufficiali Istruttori, Piloti ed Osservatori della Missione Militare Italiana, nel seguente ammontare:

a) - Quattro sucres per ogni volo sul campo, di qualunque durata, a quota inferiore ai 3.000 metri.

Per volo sul campo (o dall’imbarcadero per gli idrovolanti) si intende sino ad una distanza massima di dieci chilometri.

b) - Quindici sucres per ogni mezz’ora o frazione di mezz’ora di volo effettuato fuori del campo (raid).

I voli a quota oltre 3.000 metri, o di collaudo di apparecchi revisionati sono considerati voli fuori del campo.”

(Cfr. Juan Peña Herrera, opera citata, pag. 57-58)

Analizzando la situazione e, pur non dubitando che i fatti descritti siano veritieri, non si vede quale interesse potessero avere gli istruttori italiani a volare da soli senza eseguire voli di istruzione con gli allievi, tenendo presente che, in entrambi i casi e senza distinzione alcuna, erano pagati, secondo le norme del Decreto Esecutivo.

Solo eseguendo raids, che del resto erano stimolati dalle autorità superiori ecuadoriane ed italiane, e non decisi dai piloti, potevano avere un maggiore vantaggio economico.

Gli italiani, eventualmente, potevano essere accusati di non fare eseguire agli allievi dei voli da soli in vista delle prove di brevetto (le cui regole, stranamente, non sono nemmeno accennate in alcuno dei numerosi Decreti) ma, con gli aerei a disposizione e la non perfetta e compiuta preparazione degli allievi, sarebbero stati degli incoscienti a permettere che rischiarono la vita.

(Da altri numeri di “El Guante” del mese di agosto del 1923, si rileva infatti che gli italiani si preoccupavano anche dell’efficienza degli apparecchi: il pilota e montatore Rizzi ed il meccanico Fedeli in quel mese avevano sostituito l’ala sinistra, con una di ricambio, e riparato l’ala destra del S.A.M.L. S-2 con motore Fiat; Rizzi aveva terminato il delicato lavoro di riparazione alle ali ed iniziato a sostituire la tela della fusoliera del Macchi Hanriot HD-1 “TELEGRAFO I°” ed inoltre aveva revisionato il Caudron G.3 per Faulin)

L’otto di ottobre Antonio Eolo Faulin, *profesor de vuelo* della Scuola *El Cóndor*, chiedeva alle autorità di Quito il permesso di effettuare un volo col biplano TELEGRAFO I°, come riferisce *El Telégrafo* di martedì 9 ottobre 1923, a pagina tre, precisando trattarsi di un volo in onore del giornale.

Non abbiamo conferma che il volo abbia avuto luogo.

Sabato 13 ottobre Eolo Faulin decollava alle otto del mattino col S.A.M.L. S-2, a doppio comando, per impartire la prima lezione della giornata all’allievo ten. Luis A. Vásquez e, al limite del campo, gli cedeva i comandi.

Improvvisamente il motore cessava di funzionare per il difettoso funzionamento del magnete ma l’istruttore, conscio del pericolo, prendeva i comandi e, con una lunga planata, atterrava



## PILOTO FAULIN

Intrépido aviador italiano, profesor de vuelo de la Escuela de «El Cóndor», quien se propone efectuar un vuelo en honor de este diario, pilotando el biplano «Telégrafo I,» si recibe oportunamente de Quito el permiso correspondiente que solicitará desde ayer

Guayaquil, 9 ottobre 1923.

Fotografia di Antonio Eolo Faulin, pubblicata sul giornale "El Telégrafo", che precisa nella didascalia che il pilota italiano si propone di eseguire un volo col biplano "TELEGRAFO I" in onore del quotidiano, se le autorità della capitale gli concederanno il permesso.

nella hacienda *Bellavista* di don Gregorio Morán.

Presagendo una disgrazia, gli altri istruttori italiani Rizzi e Cattaneo, il medico del campo dottor Espinoza, il ten. pilota Traversari e gli allievi arrivarono a piedi di corsa, superando in pochi minuti la distanza di circa tre chilometri che li separava dal biplano, constatando con gioia che i due erano sani e salvi.

Dopo che i meccanici avevano riparato il magnete, Faulin prendeva di nuovo i comandi e, accompagnato da Traversari, decollava e rientrava al campo alle diciassette.

Nella prima quindicina di novembre, con la cooperazione dei soldati messi a disposizione dalla Terza Zona Militare, verranno stesi sul campo più di 150 metri cubi di terra.

L'attività aerea viene esplicata maggiormente dall'istruttore Antonio Eolo Faulin coadiuvato da Angelo Rizzi: si vola ogni giorno e, se è pur vero che dall'elenco dei voli appaiono molti voli di *prova d'atmosfera*, ogni giorno gli allievi ricevono lezioni a doppio comando sia con l'Aviatik italiano, motore Le Rhône, sia col Caudron "LA SYRIE".

Per esempio, in dodici giorni di attività dal 1° al 15 novembre, Faulin effettua 42 voli: 10 di *prova di atmosfera*, (di cui 6 senza e 4 con allievo passeggero), 30 voli di istruzione a doppio comando e 2 voli per prova del motore col meccanico Ceccovilli.

Gli allievi piloti erano i tenenti Duarte e Franco ed i sottotenenti Gavilanes, Malo, Valdez e Vélez.

Il 5 novembre il ten. pilota Traversari Infante eseguiva da solo un volo di allenamento.

(La lista dettagliata dei voli è pubblicata sul quotidiano "El Comercio" di domenica 25 novembre 1923)

## Capitolo ottavo - Arrivano dall'Italia gli aerei della Gabardini

Il primo ottobre, come riferisce *El Telégrafo* di martedì 2 ottobre 1923, finalmente arrivavano gli aerei dall'Italia:

"Sul vapore *San Giorgio I°* è arrivato ieri un carico di dodici cassoni, che contengono un numero uguale di piccoli apparecchi, destinati all'insegnamento pratico degli allievi della Scuola.

Sono arrivati anche due cassoni di accessori ed altri di macchinario.

Il carico fu collocato su varie chiatte del molo Fiscale e trasportato direttamente alla vicina località di Eloy Alfaro, dove si trovano le installazioni della Scuola Nazionale di Aviazione."

I cassoni spediti dall'Italia dalla Scuola Gabardini vengono sistemati in un nuovo capannone ed in quello esistente si gettano le basi in cemento per fissarvi le macchine utensili.

Venerdì 12 ottobre, alle nove del mattino, avveniva un piccolo incidente, e probabilmente anche l'unico, nell'uso del materiale arrivato dall'Italia: si infortunava il sottotenente Luis Arízaga.

*El Telégrafo* di mercoledì 17, in prima pagina, conferma: "Con i dodici apparecchi da scuola, tipo Gabardini, è arrivata una automobile in miniatura di alta velocità sulla quale si stava allenando Arízaga il quale, poco pratico nella guida ed avendo accelerato troppo, a causa della velocità si ribaltava fratturandosi il braccio destro e causandosi molte contusioni al corpo ed al volto."

Si trattava della macchina denominata *La Tartaruga*, in uso anche alla Scuola Gabardini di Cameri, e di cui parleremo più avanti descrivendo il sistema di istruzione adottato anche alla Scuola di Aviazione *El Cóndor* a Guayaquil (ved. foto pag. 139).

### Indisciplina - Cade la prima vittima

Come abbiamo visto gli allievi, dopo anni di attesa e di voli a doppio comando, erano impazienti di diventare piloti.

È logico ed umano pensare che alcuni di loro fossero disposti a tutto pur di volare da soli.

Del resto la disciplina militare non sempre riesce a controllare e contenere le forti motivazioni psicologiche e gli impulsi giovanili.

Infatti verso la fine dell'anno, il 1° dicembre 1923, un avvenimento inaspettato viene a turbare la tranquillità della Scuola di Aviazione *El Cóndor* a Guayaquil.

Il sottotenente Luis A. Valdez, un giovane quitegno di 23 anni, è di servizio al campo di aviazione; la sua ansia di volare da solo e dimostrare a tutti che è capace di farlo non gli dà pace da molto tempo.

Nelle prime ore del mattino, prima che arrivi il personale direttivo, ordina ai meccanici sergenti Alvarez e Sevilla di preparare il Caudron e metterlo in linea di volo.

Entrambi protestano che non possono farlo senza un ordine dei capitani Tullio Petri od Antonio Eolo Faulin.

Ma Valdez, insistendo e facendo pesare il suo grado di superiore, li convince e decolla col biplano.

Fortunatamente dopo aver fatto molte evoluzioni sul campo atterra dopo diciotto minuti di volo senza problemi.

Gli istruttori, arrivati quando atterrava, lo accolgono con vibranti proteste e segnalano il caso al Comando di Zona, chiedendo la condanna dell'allievo per indisciplina.

Però il Comandante della Terza Zona Militare, al contrario, si congratula con l'audace pilota affermando che "finalmente può dire di poter fare assegnamento su un pilota nazionale".

Del resto anche i giornali, sorvolando ogni problema etico e disciplinare, esaltano l'impresa.

*El Telégrafo* inizia con un piccolo trafiletto, nella prima pagina del giorno seguente, domenica 2 dicembre:

"Al campo di *El Cóndor* - Ieri mattina, l'allievo della Scuola di Aviazione Sig. Luis Alfredo Valdez, realizzò un volo su apparecchio Caudron della Scuola, col più completo successo.

Applaudiamo sinceramente il pilota istruttore Faulin ed il suo discepolo, rimandando ad una prossima edizione i dettagli della sensazionale audacia del giovane pilota."

Il quotidiano di Guayaquil, a pagina quattro della edizione di martedì 4 dicembre, sotto il titolo "I progressi della aviazione nazionale", pubblica le foto di Faulin e di Valdez proseguendo sullo stesso tono ed affermando che la notizia del volo: "Ha suscitato un sentimento di patriottico entusiasmo e di sicuro presagio che il problema aviatorio è sulla strada della soluzione..."

Siamo stati a vedere da vicino e ad abbracciare con affetto il giovane allievo, che ha onorato il suo maestro con la sua arduamentosa prova."

Valdez, incoraggiato da quel primo tentativo, l'otto di dicembre, insieme al collega León Malo, decide di ripetere la prodezza, in assenza dei superiori.

Malo sale sul Caudron "LA SYRIE", decolla e vola sul campo, mentre Valdez, recatosi al pontile del vicino idroscalo, entra nell'idrovolante Macchi 18 ordinando al serg. meccanico Carlos A. Alvarez ed al serg. Luis Cristóbal Sevilla di salire sull'apparecchio come passeggeri.

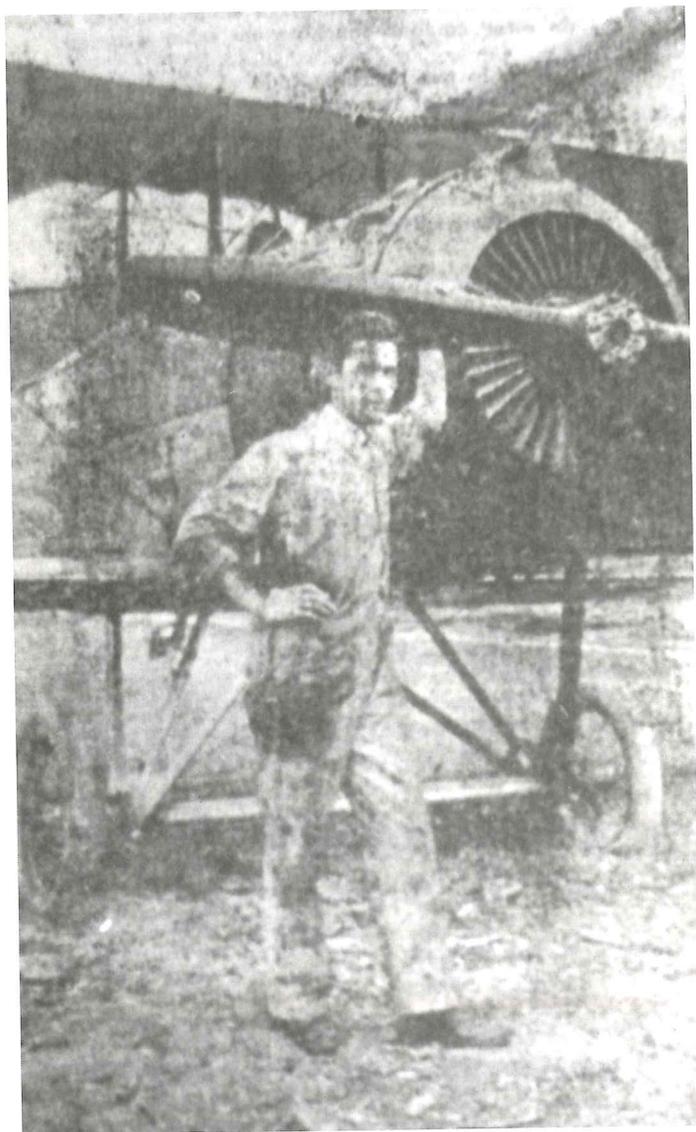
L'unico pilota che conosceva bene l'idro M.18 era il ten. di vascello Emanuele Campagnoli, e Valdez non era mai nemmeno salito a bordo: la sua sorpresa, sicuramente, fu terribile quando, dopo il decollo ed arrivato in quota, si rese conto di non saper mantenere l'idrovolante in linea di volo.

Coloro che quel mattino videro quei volteggi, dissero che mai avevano visto simili acrobazie; l'idrovolante si alzava ed abbassava facendo incredibili piroette ed, in una stretta virata, una persona venne proiettata fuori bordo, cadendo da una quota stimata di 800 metri sui binari della ferrovia e morendo sul colpo: era **Carlos Alvarez**.

Sevilla, sicuramente presagendo la catastrofe, si era avvinghiato al sedile dell'apparecchio, salvandosi.

Lo sbilanciamento dell'idrovolante e l'orrore per quanto era accaduto avevano pietrificato il pilota ed il biplano divenne ingovernabile, iniziando una serie di picchiate e di riallineamenti e scendendo di quota con rapidità.

Alcuni momenti dopo il Macchi cozza contro gli alberi più alti del cerro *Las Cabras*, una collina che domina Eloy Alfaro, incastrandosi tra due alberi e perdendo le ali ma, a vantaggio



Guayaquil, 8 dicembre 1923.

Il sergente meccanico Carlos A. Alvarez, prima vittima della aviazione ecuadoriana, che perse la vita precipitando dall'idrovolante Macchi M.18 pilotato da Luis A. Valdez, che se ne era appropriato senza permesso e non avendolo mai pilotato.

dell'equipaggio, riducendo anche la sua forte velocità prima di schiantarsi a terra: il pilota ed il passeggero superstiti riportano solo leggere contusioni. I soccorritori, arrivati in cima alla collina, incontravano Valdez e Sevilla mentre stavano scendendo a valle, il primo in stato di shock, il secondo con due dita della mano sinistra ferite. Del bellissimo idrovolante Macchi, rimasto in volo ben quarantacinque minuti, rimanevano solo dei resti della carlinga ed il motore. Frattanto, il sottotenente Malo, anche se nervoso per quanto aveva visto accadere all'M.18 di Valdez, raggiunge la pista e riesce ad atterrare senza causare danni, con una certa dose di fortuna data la sua inesperienza, al biplano "LA SYRIE".

Entrambi i piloti vengono arrestati ed imprigionati, dopo essere stati posti in isolamento e curati.

(I tenenti aviatori León Benigno Malo e Luis Alfredo Valdez vennero condannati rispettivamente ad uno e tre mesi di prigione dal Consiglio di Disciplina della Scuola di Aviazione, presieduto dal vice direttore Sig. Ycaza. Il 9 aprile 1924, dopo aver scontato la pena, venivano liberati e riammessi alla Scuola)

Parte della stampa, dimenticando il discutibile operato del Comandante della Terza Zona Militare, attribuisce tutta la colpa agli istruttori italiani che avevano creato, con le loro *prove di atmosfera*, sentimenti di ribellione e di indisciplina.

I giornali più importanti e seri nei giorni seguenti commentano con maggiore serenità e verità l'accaduto.

*El Telégrafo*, nella sua edizione domenicale del 9 dicembre, dedica interamente la prima, quarta e sesta pagina per riferire e commentare i fatti con molte fotografie.

Il giornale di Guayaquil dà il seguente giudizio sulla questione disciplinare: "Questi atti di indisciplina e di audacia non sono i primi avvenuti, poiché infatti otto giorni prima lo stesso Valdez aveva pilotato il Caudron senza la autorizzazione dei suoi superiori.

La qual cosa dimostra che l'anarchia regna nella nostra giovane Scuola e che è, del resto, il Comando il responsabile della ripetizione della mancanza e delle sue tragiche conseguenze.

È stata insensatezza il far cadere la colpa sui professori italiani, poiché infatti, i loro insegnamenti vengono impartiti ad un gruppo di ufficiali usciti dai nostri istituti militari, con gradi che vengono sicuramente conferiti agli studenti che dimostrano di avere indole militare, cioè disciplina, unitamente a certe conoscenze scientifiche.

E nel caso che questa disciplina si rilassi o venga meno, non sono loro, gli istruttori italiani, quelli che debbono porre rimedio al male; la Logica, ci dice che gli istruttori debbono insegnare ed il Comando conservare l'ordine e la regolarità necessari e punire le mancanze, di qualunque tipo.

Ricadano, quindi, le responsabilità su coloro che non si curarono di tener a freno gli entusiasmi indisciplinati degli allievi della Scuola di Aviazione, ed inoltre, vengano prese effettive sanzioni contro colui che ha causato la morte del motorista Alvarez e la distruzione dell'idrovolante Macchi 18."

#### Un volo in onore della prima vittima dell'aviazione

Domenica 9 dicembre, alle 10.30, si svolgevano i funerali del sergente Carlos Alvarez, che a ventitré anni aveva perso la vita.

Nato a Pillaro, celibe, era entrato nel Corso per meccanici di aviazione il 18 luglio 1922.

Egli era considerato uno dei migliori allievi del gruppo ed avrebbe coronato il suo sogno di divenire meccanico entro la fine del mese.

Il numeroso corteo si snodava dalla abitazione dei genitori sino al Cimitero Generale, scortato dalla banda musicale del Reggimento di Artiglieria Sucre N.2 e da numerose delegazioni delle guarnigioni di stanza nella piazza.

L'aviatore italiano Eolo Faulin, accompagnato da Ettore Lodi, sorvolò il corteo che accompagnava i resti mortali della prima vittima dell'aviazione ecuadoriana, lanciando dal cielo un mazzo di fiori a ricordo "dell'allievo a cui affidava sempre con la massima fiducia i suoi apparecchi."

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil 11 dicembre 1923)

**Un esempio di contratto tra un pilota italiano e il governo**

È interessante analizzare come venivano regolati i rapporti contrattuali tra i piloti italiani ed il governo ecuadoriano: l'unico esempio noto, e che dobbiamo alla gentilezza della figlia Silvana, è il contratto firmato da **Antonio Eolo Faulin** il 5 marzo 1924 nella capitale ecuadoriana.

Ne diamo prima la traduzione integrale per poi trarne alcune osservazioni:

**CONTRATTO**

*OCTAVIO G. YCAZA, Ministro Segretario di Stato della Guerra, Marina e Aviazione, in conformità al Decreto Legislativo ratificato il 30 ottobre 1920, debitamente autorizzato dal Supremo Governo dell'Ecuador, da una parte, ed il signor EOLO ANTONIO FAULIN, di nazionalità italiana, per suo proprio diritto, convengono di stipulare il seguente contratto, alle condizioni che si elencano:*

*PRIMA - Il signor Eolo Antonio Faulin, Pilota Aviatore, in qualità di Membro aggregato alla Missione Militare Italiana, si impegna a prestare i suoi servizi professionali per lo sviluppo dell'Aeronautica, nella Scuola di Aviazione istituita a Guayaquil, come Pilota Istruttore;*

*SECONDA - Il presente contratto durerà un anno, a partire dal giorno 15 del passato mese di gennaio, con la possibilità di proroga secondo la volontà delle parti, per il tempo che si giudichi opportuno;*

*TERZA - Il Governo dell'Ecuador, pagherà da parte sua al signor Faulin, la somma di MILLE CENTO SUCRES mensili, dalla data indicata nella clausola precedente;*

*QUARTA - Il signor Faulin avrà diritto, inoltre, alla gratifica di DUECENTO SUCRES per ciascun Pilota Ecuadoriano, che consegua il brevetto, previo gli esami e le prove corrispondenti;*

*QUINTA - Nel caso di invalidità o morte a seguito incidenti avvenuti durante il servizio professionale per l'Ecuador, il signor Faulin o suoi eredi potranno valersi delle leggi ecuadoriane di Pensionamento e del Fondo di Previdenza.*

*La cura delle malattie contratte per ragioni di servizio dal contraente, sarà a carico del Governo dell'Ecuador;*

*SESTA - Quando il contraente dovrà viaggiare nel territorio della Repubblica, per ragioni di servizio, il Governo dell'Ecuador rimborserà le spese di viaggio, secondo la legge ed il regolamento ecuadoriani, e a tale scopo viene equiparato al grado di Tenente;*

*SETTIMA - In caso di dubbio o disaccordo, il contraente rinuncia alla azione diplomatica, e la questione sarà risolta tra le parti contraenti con l'intervento del Capo della Missione Militare Italiana; restando, per tal motivo, il signor Faulin assoggettato ed alle dipendenze della menzionata Missione, nel cui nome firmerà questo contratto anche il signor Generale Capo della Missione;*

*OTTAVA - Il Supremo Governo si riserva il diritto di cancellare questo contratto, in qualunque momento, prima del termine stipulato, se così lo giudicherà opportuno.*

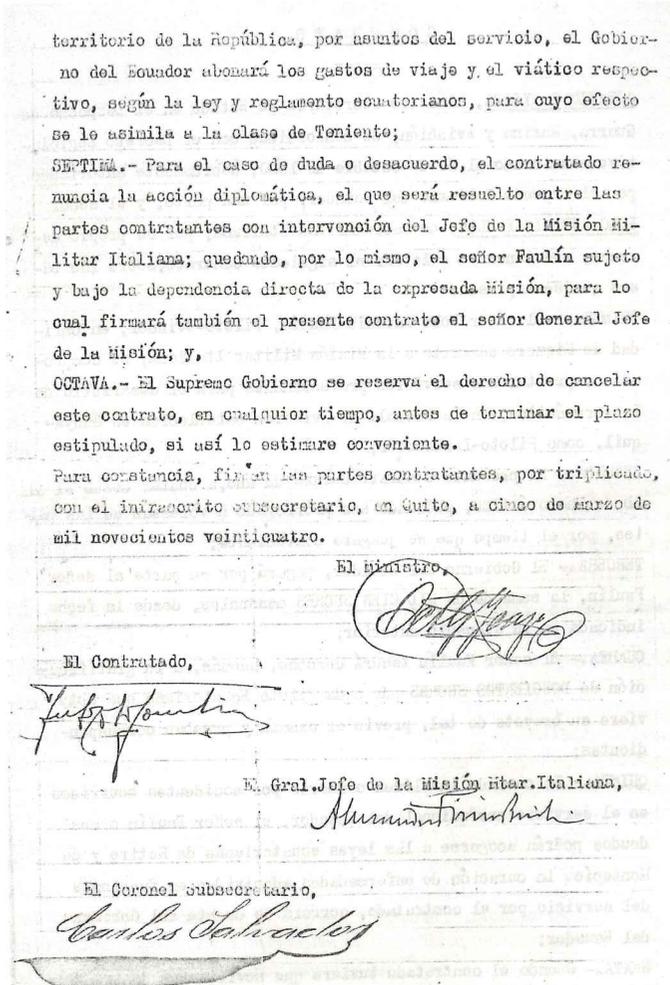
*A conferma, firmano le parti contraenti, in triplice copia, con*

*il sottoscritto segretario, in Quito, il cinque di marzo del 1924.*

Seguono le firme del Ministro Octavio G. Ycaza, del pilota Antonio Eolo Faulin, del Generale Alessandro Pirzio Biroli e del Colonnello Sottosegretario Carlos Salvador.

Dal testo del contratto si evince: che i contratti tra il personale della Missione Militare Italiana ed il Governo ecuadoriano venivano rinnovati annualmente e che i piloti italiani godevano di un ottimo trattamento economico e previdenziale, anche se non avevano il diritto di rescindere il contratto, prerogativa che viene riservata al Governo.

È anche interessante notare che si ribadisce la dipendenza del pilota dalla Missione Militare e la importante azione di mediazione della stessa, in caso di lite o di dubbio nella applicazione delle clausole sottoscritte dalle parti.



Quito, 5 marzo 1924.  
 Seconda pagina del contratto di pilota istruttore della Scuola di Aviazione di Guayaquil, stipulato tra il pilota Antonio Eolo Faulin ed il Governo dell'Ecuador, sotto gli auspici della Missione Militare Italiana, di cui l'aviatore italiano era membro aggregato.

## Parte settima - L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione ed i primi piloti ecuadoriani brevettati

**A**gli inizi del 1924, alla Scuola di Aviazione Militare di Durán, rinasce l'ottimismo con l'arrivo dall'Italia, il 23 maggio, del pilota istruttore **Attilio Canzini**.

La situazione a Guayaquil era critica per gli italiani: gli episodi di indisciplina e la morte di Carlos Alvarez, e le lezioni di pilotaggio di Faulin e di Rizzi che non avevano ottenuto il risultato pratico di far volare da soli gli allievi ecuadoriani, dei quali nessuno si era potuto brevettare pilota, avevano creato un clima ostile negli ambienti governativi e pubblicitari della capitale.

Gli apparecchi e gli accessori spediti dalla Gabardini erano ancora nelle casse ma serviva un pilota istruttore di Cameri, capace di prendere in mano la situazione e di iniziare con metodo sicuro l'insegnamento pratico per condurre al brevetto gli allievi ecuadoriani e fugare ogni dubbio sulla nostra serietà.

*(In una intervista a Roma nel 1976, il Comandante Canzini mi disse:*

*"A Cameri i corsi si susseguivano uno dopo l'altro..."*

*Un bel momento mi chiamano in direzione e mi dicono: vai a Roma che ti vuole subito Casagrande, il Sottocommissario per l'Aeronautica (il Commissario era Finzi). A Roma Casagrande mi dice: prendi il primo mezzo che trovi, un piroscafo di qualunque nazione sia, e vai in Ecuador."*

*"Ci sono dei problemi e pare che abbiano protestato gli apparecchi senza averli sballati, ci vogliono cacciar via, la Missione è fuori della grazia di Dio"... "Gli apparecchi erano già partiti?" Gli chiesi, e Canzini disse: "Gli aerei erano là incassati."*

*"Erano stati acquistati dagli ecuadoriani...Non so esattamente quali accordi c'erano tra Ecuador ed Italia, quali impegni aveva preso la Missione, chi pagava, quali accordi diplomatici erano stati presi..."*

*Insomma decido di partire anche perché in America mi pagavano 12.000 lire al mese e qui ne prendevo, e prendevo molto, 1.100 lire al mese. Avevo l'automobile e la motocicletta, me le sono vendute.*

*Dovevo partire da Liverpool e pensavo di fermarmi a Parigi per far fuori il ricavato, ma mi hanno fatto far tardi e ho dovuto imbarcarmi...Non le dico il viaggio, avventuroso e costoso perché sui piroscafi inglesi, in prima classe, solo per pagare un aperitivo spendevo 3-4 sterline..."*

Come abbiamo visto, Canzini, sergente della 131<sup>a</sup> Squadriglia Aviatori del Regio Esercito Italiano, aveva combattuto valorosamente nella Prima Guerra Mondiale nei cieli del Carso, del Tagliamento e del Piave, meritandosi una medaglia di bronzo. Nel dopoguerra era stato pilota istruttore al campo di aviazione di Cameri (Novara), dove aveva conseguito il brevetto di pilota nel 1916.

*(In un articolo, firmato dal giornalista Castiglioni, pubblicato da "La Gazzetta dell'Aviazione", Milano, Anno IV - N° 54, pag. 2 del 18 dicembre 1922, constatiamo la situazione della Scuola Gabardini, ricavandone alcune notizie: "All'aerodromo Gabardini: Cameri, 5 dicembre.*

*Gli istruttori della Scuola sono Zanibelli, Baldazzi, Peghetti e Canzini.*

*Parlando con Canzini gli rammento i tempi in cui era alla 131<sup>a</sup> Squadriglia ai campi di Fossalunga e di Marcon e se si ricorda dei loopings che compiva col Pomilio con maestria... e, diciamo pure, con audacia! Sono presenti il comm. Gabardini ed il cav. Landini.*

*Il metodo Gabardini abilita l'allievo a qualsiasi specialità e compiute le prove di primo brevetto sul campo di Cameri bastano poche lezioni al pilota per aver alla mano qualsiasi altro apparecchio. Si potrebbe definire la Scuola Gabardini come la palestra abilitatoria del pilota per qualsiasi branca dell'aviazione bellica o civile, poiché il metodo adottato e gli apparecchi impiegati portano l'allievo ad un grado di abilità professionale da lanciarlo su qualsiasi altro tipo di velivolo colla certezza di un'ottima riuscita.*

*Alla Scuola sono iscritti quaranta allievi e gli incidenti mortali sono trascurabili, inferiori certamente al numero di quelli di tutti gli altri sistemi in uso. Credo che nel novero mondiale delle scuole di aviazione, la Gabardini detenga il record della minor percentuale d'incidenti rispetto al numero dei brevetti rilasciati."*



Scuola Gabardini a Cameri durante la Prima Guerra mondiale.

Con lui l'attività comincia veramente: "Il suo entusiasmo infonde nuovo ardore agli alunni, abituati all'inerzia da tanto tempo; si meravigliano del loro nuovo maestro che vuole unicamente volare con i suoi allievi. Sono scomparsi quegli egoismi che si erano venuti accentuando tra istruttori ed allievi; c'è mutua comprensione e, quindi, i progressi sono notevoli.

La ditta Gabardini di Novara ci ha inviato un certo numero di apparecchiature moderne per istruire i piloti, ed un esperto aviatore che ha al suo attivo la formazione di circa ottocento piloti brevettati..."

*(Cfr. Juan Peña Herrera, opera citata, pag. 61: L'Autore confonde il numero di piloti brevettati dalla Scuola di Aviazione Gabardini, durante il primo conflitto mondiale, con gli allievi istruiti da Attilio Canzini)*

Il sistema di istruzione adottato dalla Scuola di Aviazione *El Cóndor* era praticamente lo stesso impiegato dalla Scuola Gabardini di Cameri: negli anni precedenti e durante la Prima Guerra Mondiale aveva consentito di brevettare quasi un migliaio di allievi piloti militari in tempi brevi e contenendo al minimo il numero degli incidenti. Il "Metodo Gabardini" portava all'apprendimento dell'arte del volo senza ricorrere al doppio comando, con un sistema graduale di insegnamenti teorici e soprattutto pratici che possiamo così sintetizzare:

1° - Dopo alcune lezioni teoriche (che precederanno ciascuna delle fasi previste dal Metodo) inizia l'addestramento all'uso

## Capitolo primo - Arriva Attilio Canzini e rinasce l'ottimismo



*"La Tartaruga", apparecchio di istruzione non volante in uso alla Scuola di Aviazione Gabardini a Cameri durante la Prima Guerra mondiale. Nella foto l'istruttore Zanibelli con un allievo.*

*Nel 1924 una versione moderna della "Tartaruga", rielaborata da Achille Landini, venne usata anche alla Scuola di Aviazione "El Cóndor" di Durán nei pressi di Guayaquil.*

della pedaliera su un'apposita vettoretta senza volante, brevetto di Achille Landini, e poi con una curiosa macchina denominata *La Tartaruga*.

2° - L'allievo passa ad esercitarsi su un Gabardini di piccola potenza, compiendo dei percorsi in linea retta (le rette) a velocità sempre maggiore ma con la proibizione di raggiungere quella di decollo.

*(Gabardini mod. 1912 - Monoplano monoposto azionato da un motore Anzani di 35 C.V.; apertura alare m. 9,50; lunghezza m. 6,70; altezza m. 2,40; superficie mq. 15; peso a vuoto kg. 275; velocità max. km./ora 75)*

La smania di alzarsi da terra e l'imperizia però portano sovente al decollo con conseguenze non sempre felici: si ideò allora una sorta di carrello che, applicato davanti all'aereo, lo teneva ben schiacciato a terra; così modificato il Gabardini 35 C.V. Anzani fu chiamato *La Checca* ed impiegato nei casi più difficili.

3° - L'allievo comincia ad esercitarsi su un aereo di maggior potenza con motore Gnôme da 50 C.V. fino a compiere i primi decolli ed primi giri del campo.

*(Gabardini mod. 1912 - Monoplano monoposto tipo "Rette" azionato da un motore Gnôme di 50 C.V.; apertura alare m. 9,88; lunghezza m. 7,125; altezza m. 2,42; superficie mq. 18; peso a vuoto kg. 304; velocità max. km./ora 80-90)*

Contemporaneamente si esercita all'uso della cloche su un

simulacro di aereo chiamato *L'Imbalsamato*, ancorato a terra ma libero di "virare" al comando della cloche, ripetendo esattamente l'assetto dell'aereo in volo sollecitato dagli stessi comandi.

*(Merita di essere sottolineata la geniale intuizione della Scuola Gabardini che con le tre macchine citate, la "Tartaruga", la "Checca" e "l'Imbalsamato", ha creato i primi simulatori di volo che negli anni successivi, ed ancora oggi, hanno svolto e svolgono un ruolo di straordinaria importanza nell'addestramento degli allievi piloti)*

4° - L'addestramento continua con un aereo ancora più potente, con motore Gnôme di 80 C.V., ricominciando con i giri di campo, e passando poi a eseguire manovre di 1/4 di volta, di mezza volta, degli "otto" orizzontali, delle salite e discese a motore spento con atterraggio, simulando la "piantata".

*(Gabardini mod. 1913 - Monoplano monoposto, azionato da un motore Gnôme di 80 C.V. tipo "Volo"; apertura alare m. 10,54; lunghezza m. 7,125; altezza m. 2,78; superficie mq. 21; peso a vuoto kg. 424; velocità max. km./ora 120. Impiegato nelle virate a forma di "otto")*

5° - Conseguimento del brevetto di primo grado su Gabardini biposto con motore Le Rhône 80 C.V.

*(Gabardini mod. 1914 - Monoplano biposto - azionato da un motore Le Rhône 80 C.V. tipo "Alpi" - così denominato dopo la trasvolata delle Alpi compiuta dal pilota Achille Landini il 27 settembre 1914, la prima compiuta da un italiano, la prima al mondo con passeggero, il prof. Giuseppe Lampugnani, primato mondiale di altezza con passeggero, metri 4.500 - Apertura alare m. 12; lunghezza m. 8; altezza m. 2,85; superficie mq. 25; peso a vuoto kg. 500; velocità max. km./ora 135)*

Parte settima - L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione ed i primi piloti ecuadoriani brevettati



Cameri (Novara), aprile 1924.  
Aereo Gabardini-Zappata G.Z.300, progettato dall'ingegner Filippo Zappata nel 1923.  
Da sinistra: Ing. Aiello, pilota istruttore Baldazzi, Ing. Zappata, pilota istruttore Peghetti, pilota istruttore Zanibelli, pilota istruttore Canzini, pilota istruttore Baldi.



Dall'alto in basso:  
Due apparecchi della Scuola Gabardini a Cameri (Novara):  
Un Gabardini motore 80 C.V. Le Rhône, collaudato nel gennaio 1918 ed una "Gabarda", monoplano 1913-1914.

Successivamente si poteva ottenere il brevetto militare, che prevedeva la navigazione e le acrobazie, su un apparecchio ancora più potente, generalmente un biplano con motore di 110-120 C.V.

La Scuola Gabardini progettò, verso la fine della Prima Guerra Mondiale, un biplano appositamente per poter assegnare anche il brevetto militare.

*(Il primo biplano Gabardini ha la fusoliera come quella dei monoplani; due le versioni iniziali, uguali nelle proporzioni, una con motore Le Rhône 80 C.V. doppio comando, l'altra con motore Gnome 50 C.V., di dimensioni ridotte.*

*All'inizio degli anni venti, probabilmente inviato anche in Ecuador, ha volato un biplano monocomando con motore Le Rhône 120 C.V. con queste caratteristiche: Apertura alare m. 7,21; lunghezza m. 4,942; altezza m. 2,20; superficie mq. 16,40; peso a vuoto kg. 413)*

*Tutti gli aerei sopra descritti pur variando nelle dimensioni hanno la stessa struttura di base e la stessa forma: per questo venivano genericamente indicati con il nome di "Gabarde" dal nome del progettista-costruttore.*

*Non erano aerei militari (nell'aprile 1913 il monoplano Gabardini fu presentato al Primo Concorso Militare di Aviazione a Torino, ma non superò le prove richieste e quindi non venne adottato dall'Aviazione del Regio Esercito). Le caratteristiche ed i dati tecnici degli apparecchi Gabardini sono stati desunti da disegni originali della ditta, ad eccezione di quelli del tipo "Alpi", ricavati da fonti varie.)*

Inoltre la Società Gabardini, conscia dell'importanza che una squadriglia di idrovolanti poteva costituire per l'Ecuador, inviava in dono delle apparecchiature flottanti, dalla stessa ideate, atte a trasformare gli apparecchi terrestri forniti alla Scuola, in idrovolanti.

*(Dopo la "idrogabarda" di Filippo Cevasco, Gabardini non costruì più idrovolanti ma, secondo fonti ecuadoriane, studiò ed inviò in dono dei galleggianti per adattare i suoi apparecchi in modo da istruire gli allievi piloti.*

*Non risulta comunque che le attrezzature suddette siano state usate e non se ne trova traccia nelle cronache dell'epoca.)*

Al corso di pilotaggio per idrovolanti si iscriveranno vari ufficiali di marina imbarcati sull'incrociatore *Cotopaxi*. Frattanto si erano iscritti alla Scuola cinque nuovi alunni: i sottotenenti Carlos A. Guarderas, José G. Salazar, Francisco Andrade, César Concha e Jorge Valdiviezo.

### Mister Fox

Nel mese di maggio 1924, faceva la sua comparsa nella città di Loja un certo *Mister Fox*, con un ridicolo apparecchio, che lui affermava essere un aereo da caccia e col quale, diceva, avrebbe presto fatto dei voli dimostrativi.

Il popolo, ancora completamente ignorante in materia aeronautica, contemplava ammirato l'aereo che, secondo il proprietario, aveva combattuto nella Guerra Europea.

Per rendere più suggestivo il suo apparecchio, *Mister Fox* aveva dipinto un teschio sulla fusoliera e, mediante dei pedali, metteva in movimento l'elica dell'apparato, dando spettacolo ed ingannando gli astanti.

Inoltre, il personale di una delle unità militari della piazza, custodiva la preziosa macchina.

Infine il *Mister* annunciava un volo per il 24 maggio, volo che, come era logico supporre, non avveniva ed il sedicente pilota si dileguava con tutto il denaro ottenuto col suo ingegnoso trucco.

I Lojani, rendendosi conto dell'inganno, si impadronivano dell'aereo e, dopo averlo posto su un pendio, lo spingevano con forza in un burrone, distruggendolo. Degno finale della farsa...

### Campagnoli torna in Italia

Qualche mese dopo la distruzione dell'idrovolante Macchi 18 da parte del sottotenente Luis A. Valdez, non essendosi concretizzata l'idea di una pubblica sottoscrizione lanciata dalla stampa dopo l'incidente per acquistare un altro esemplare dalla Macchi, il ten. di vascello **Emanuele Campagnoli** faceva ritorno in patria.

Il tenente aviatore ingegnere **Cesare Carminiani**, valente tecnico della Scuola Gabardini di Cameri, si incorporava, al suo posto, nella Missione Aeronautica Italiana, l'otto maggio 1924. Carminiani si dedicava solo all'insegnamento teorico, nell'edificio affittato dalla Scuola, a Guayaquil.

### L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione Gabardini

Il sistema di insegnamento della Scuola Gabardini era l'unico che sino a quel momento aveva dato dei buoni risultati pratici nell'insegnamento, come erano certamente moderni quasi tutti gli apparecchi inviati dalla ditta Gabardini, ed anche molto robusti perché in struttura metallica.

Inoltre con un esperto pilota istruttore come **Attilio Canzini** e gli ottimi insegnamenti del capo motorista Bruno Ceccovilli e del capo montatore Angelo Rizzi, si ottennero degli ottimi risultati.

Domenica 1° giugno 1924, al campo di *El Cóndor* fervevano i preparativi per l'inaugurazione del Corso e l'inizio delle lezioni tanto attese dagli allievi ecuadoriani.

Canzini provava un apparecchio Gabardini eseguendo alcuni voli nel pomeriggio mentre il Comandante Cobo, direttore della Scuola, invitava le autorità e la stampa alla inaugurazione ufficiale per il giorno seguente.

La mattina del 2 giugno, alla presenza delle autorità, Cobo e Canzini presentavano la Scuola e gli allievi al Presidente della Repubblica José Luis Tamayo che visitava gli hangars, passava in rivista gli apparecchi in dotazione alla Scuola e si intratteneva con gli allievi ed il loro nuovo professore.

Il quotidiano della capitale *El Día*, del 4 giugno 1924, scriveva:

"I piloti italiani eseguirono alcuni voli, in uno dei quali andava il Capo della Terza Zona, Colonnello Flores Guerra.

L'aviatore Canzini si è conquistato le simpatie generali per le sue audaci prove che ci ricordano il periodo in cui si esibiva Elia Liut in questa città".

Il giorno seguente, iniziava il regolare funzionamento del Corso di Aeronavigazione, con le lezioni teoriche e la pratica giornaliera degli undici ufficiali allievi che erano già iscritti alla Scuola, ai quali si erano aggiunti i cinque nuovi alunni già menzionati e quaranta uomini di truppa.



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", 2 giugno 1924.  
 L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione Gabardini.  
 Schierati dinanzi un apparecchio Gabardini si riconoscono: il Presidente della Repubblica José Luis Tamayo (che tiene una mano sull'elica) ed, alla sua destra, il Console italiano Vincenzo Fileti ed Antonio Eolo Faulin (con abito bianco e farfallina).  
 Alla sinistra del Capo dello Stato: il direttore della Scuola, Comandante Cobo, l'istruttore Attilio Canzini ed il motorista Angelo Rizzi (con la tuta da lavoro).  
 Seduti: il motorista Bruno Ceccovilli (sotto il Presidente) e gli allievi piloti ecuadoriani tenenti Carlos Franco e Santiago Duarte; sottotenenti Juan Francisco Gallegos, Agustín Zambrano Barreiro, José A. Saá, Juan J. Rivera, Carlos Proaño, Luis Artzaga, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez, César A. Gavilanes, León B. Malo e Luis A. Valdez.

**LA PIÙ GRANDE SCUOLA D'AVIAZIONE MONDIALE**  
 1500 PILOTI BREVETTATI

Aerodromo di CAMERI (Novara)  
 Soc. An. per l'incremento dell'aviazione  
 Capitale Sociale 2.000.000 Interam. versato  
 Aeroplani GABARDINI



1921  
 200 APPARECCHI EFFICIENTI - 200 ALLIEVI MILITARI  
 IN CORSO D'ISTRUZIONE - 1500 PILOTI MILITARI BRE-  
 VETTATI durante la guerra CON AEROPLANI GABARDINI  
 COSTRUITI IN ACCIAIO COEFFICIENTE DI SICUREZZA « 12 »

(PROVE UFFICIALI DELLA D. T. A. M.)

**RAID e RECORD degli aeroplani GABARDINI**

- 1913 MILANO-ROMA con passeggero motore GNOME 80 HP pilota CEVASCO.
- 1913 MILANO-VENEZIA con quattro passeggeri motore GNOME 80 HP pilota CEVASCO.
- 1913 MILANO-TORINO con quattro passeggeri motore GNOME 80 HP pilota CEVASCO.
- 1914 SESTO CALENDE-ROMA motore GNOME 80 HP pilota CEVASCO.
- 1914 Concorso Internazionale di Vienna vinco prova di velocità motore LE RHONE 80 HP pilota DESBRUYERES.
- 1914 Record di altezza con passeggero motore LE RHONE 80 HP pilota LANDINI.
- 1914 Record di altezza solo pilota motore LE RHONE 80 HP pilota DESBRUYERES.
- 1914 Traversata delle Alpi con passeggero CAMERI-VIEGE sul Monte Rosa motore LE RHONE 80 HP pilota LANDINI.

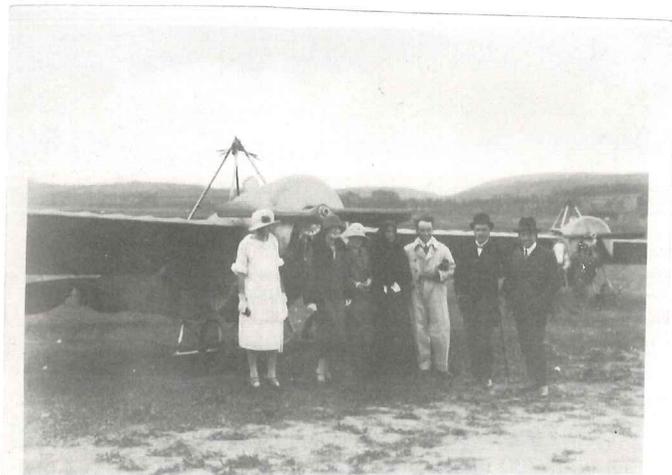
NOVARA - T.P. GIARDI - SOC. ANON. COOP.

1921, cartolina pubblicitaria della Scuola di Aviazione Gabardini.

Al verso voli, piloti e primati degli aeroplani Gabardini nel 1913 e 1914. Il numero dei piloti brevettati dal 1913 alla fine del primo conflitto mondiale fu di 1.160; alla fine del 1921 venne raggiunto il notevole numero di 1500.



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", 2 giugno 1924.  
L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione Gabardini.  
Da sinistra a destra: Teodoro Levy-Gildred, il Presidente della Repubblica José Luis Tamayo (con la bombetta), il direttore della Scuola, Comandante Cobo, l'istruttore Attilio Canzini, il Console italiano Vincenzo Fileti, Antonio Eolo Faulin (con abito bianco e farfallina) e, terzo da destra, il motorista Angelo Rizzi.



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", Luglio 1924.  
Attilio Canzini con un gruppo di visitatori. Alle loro spalle due apparecchi Gabardini.  
In quel periodo ogni week-end, dalle 16 alle 18, l'istruttore italiano eseguiva voli acrobatici sulla città per tener desto l'interesse degli abitanti per la Scuola di Aviazione.

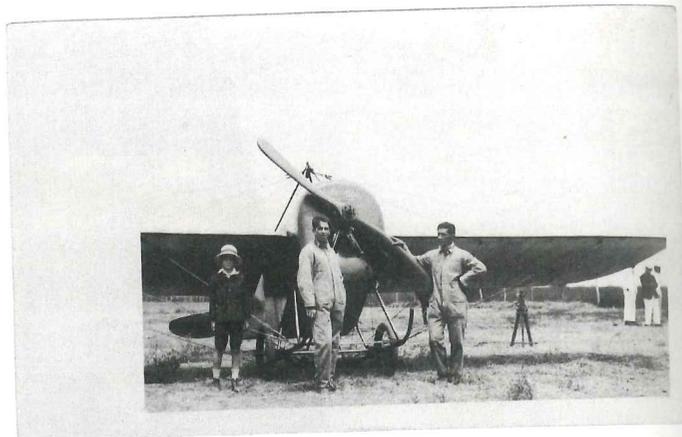


Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", settembre 1924.  
Attilio Canzini con un Gabardini della Scuola, quando era libero dai suoi impegni e con le debite autorizzazioni, dava lezioni di pilotaggio all'amico Teodoro Levy-Gildred.



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", agosto 1924.  
Aereo scuola italiano della Gabardini di Cameri (Novara) e, da sinistra a destra, Attilio Canzini con la nipote del Governatore della Zona del Canale di Panama, il ten. col. Cobo, Comandante della Scuola di Aviazione, il Generale Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana.

Parte settima - L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione ed i primi piloti ecuadoriani brevettati



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", settembre 1924.  
Aereo scuola italiano della Gabardini di Cameri (Novara) e, da sinistra a destra, i tenenti allievi piloti ecuadoriani Agustín Zambrano Barreiro e Jacinto A. Vélez. Al verso della fotografia i loro autografi.



Guayaquil, Scuola di Aviazione "El Cóndor", settembre 1924.  
Dall'alto in basso: schierati innanzi il Caudron G.3 "LA SYRIE", da sinistra: i tenenti Agustín Zambrano Barreiro, Luis A. Mantilla; Attilio Canzini ed il cap. Santiago Duarte, col cane mascotte al guinzaglio.  
Gli stessi allievi piloti ed il loro istruttore con quattro visitatori.

In settembre entravano a far parte del gruppo anche i sottotenenti Octaviano Valdiviezo e César Borja.  
La Direzione Tecnica della Scuola, per ridurre il tempo richiesto per la prova d'esame, decideva di ridurre le prove di prepara-

zione ai seguenti esercizi intensivi:

- 1° - Volare eseguendo cinque otto intorno a due punti fissi ad una quota di 200 metri, atterrando a motore spento in un quadrato di 200 metri di lato.
- 2° - Volare ad una quota minima di 1.500 metri per 15 minuti. Da quella quota, effettuare l'atterraggio planando a motore spento, con una manovra di mezza volta.

**Acrobazie a bassa quota di Canzini sul centro di Guayaquil**

Dal giornale *El Universo*, di venerdì 20 giugno 1924, possiamo rilevare il carattere e lo spirito di iniziativa del nuovo istruttore italiano ed il modo in cui passava i pomeriggi liberi dai suoi impegni professionali ed i suoi week-ends:

*"L'EMOZIONANTE VOLO DI IERI SERA - Un Gabardini della Scuola di Aviazione esegue temerarie prove sulla città - Gli intenti di queste consuetudini.*

Dal campo di aviazione *El Cóndor* decollò alle 5.15 del pomeriggio di ieri un apparecchio Gabardini 80 H.P. pilotato dal signor professor Capitano Canzini.

Avanzò ad un'altezza considerevole sulla città ed il rombo del motore destava normale curiosità, poiché gli abitanti sono già avvezzi alle prove della Scuola di Aviazione.



Guayaquil, Scuola di Aviazione "El Cóndor", settembre 1924.

Attilio Canzini, direttore della Scuola con gli allievi piloti ecuadoriani tra cui si riconoscono alcuni di quelli che si recheranno in Italia il 2 maggio 1926: in piedi, e rispettivamente

Ma alcuni minuti dopo la popolazione si accorgeva ben presto che non si trattava dei soliti voli: erano acrobazie a bassa quota sulle case che ribadivano la perizia dell'esperto pilota, il cui velivolo passeggiava, si può dire, sulle teste della gente e con sicurezza ammirabile percorreva in tutta l'estensione la Nove di Ottobre, l'Avenida Boyacá, Diez de Agosto, Quito ed altre. Nella Quinta Pareja, passò fra lo spavento e l'ammirazione degli abitanti, che ebbero l'impressione che sfiorasse i rami delle alte palme. Rimase nello spazio per venti minuti e quindi ritornò al campo atterrando.

Volì come quello di ieri verranno eseguiti nei prossimi sabati e domeniche dalle quattro alle sei del pomeriggio allo scopo di mantener vivo nella popolazione il concetto della esistenza della Scuola e dei progressi degli allievi."

### L'omaggio di Canzini alla regia nave "Italia"

Alle nove in punto, di lunedì 4 agosto 1924, la nave *Italia* gettava le ancore nel porto di Guayaquil ed issava sul pennone la bandiera ecuadoriana in omaggio alla città.

La bella nave da crociera italiana, che era stata adibita ad "esposizione navigante" dei prodotti italiani, era scortata da quasi tutti i vapori e dalle lance del porto.

Pochi minuti dopo Attilio Canzini, decollato dal campo di aviazione *El Cóndor* e pilotando un Gabardini, sorvola varie volte il piroscalo e, sceso a bassa quota, lancia ai sorpresi pas-

seggeri "alcuni volantini con la bandiera dell'egregia Italia e con un saluto di Guayaquil".

(*"El Universo"* - Guayaquil, 4 agosto 1924)

Anche il Caudron raggiungeva il porto e sorvolava la nave per oltre un'ora mentre, a mezzo dei vaporetto *Coronel Valdez* e *Presidente Alfaro*, si recavano a bordo il Governatore della Provincia, il Capo della Terza Zona Militare, il Console Generale italiano, i membri della Missione Militare Italiana, guidata dal Generale Pirzio Biroli, e numerosi rappresentanti della colonia italiana di Guayaquil.

Il Colonnello di Stato Maggiore Gino Invernizzi, Capo della Missione Militare a bordo della regia nave *Italia*, accoglieva tutti gli illustri ospiti.

(Gino Invernizzi aveva partecipato alla guerra di Libia ed alla guerra mondiale, come Capo di Stato Maggiore del Generale Diaz. Venne promosso per meriti di guerra ed in particolare per la conquista di Gorizia.

Nell'agosto 1918 fu decorato con la Croce dell'Ordine Militare di Savoia e con la medaglia al valore. Nel dopo guerra venne incaricato di guidare varie Missioni Militari all'estero)

### Si brevettano i primi piloti ecuadoriani

Mercoledì 8 ottobre 1924 veniva nominata la commissione giudicatrice delle prove di idoneità degli allievi nelle persone del comandante Augusto Cobo e dei capitani italiani Romano Cattaneo e Tullio Petri.

Come specifica *El Universo*, nella sua edizione di venerdì 3

ottobre: "Le prove saranno eseguite in conformità alle disposizioni della Federazione Aeronautica Internazionale."

Come previsto, dal 9 al 10 ottobre 1924, si svolgono le prove di Primo Brevetto degli ufficiali che erano entrati nella Scuola nell'anno 1922.

Nel campo di aviazione *El Cóndor* in quei giorni, si riuniscono le autorità civili e militari di Guayaquil ed il Generale Pirzio Biroli, capo della Missione Militare Italiana.

Gli allievi, uno dopo l'altro, realizzano le prove di volo richieste: alcuni sbagliano quelle acrobatiche, altri le eseguono con maestria.

Venerdì 10 ottobre, alle nove, il ten. Jacinto Vélez è il primo ad iniziare le prove: decolla, si eleva a 250 metri descrivendo nell'aria cinque otto con grande perizia e quindi atterra a motore spento nel centro del quadrato.

La truppa a stento riusciva a fermare la folla entusiasta che voleva invadere il campo.

Anche i tenenti Zambrano, Duarte e Mantilla portano a termine uno dopo l'altro e con successo la loro prova.

Il Generale Oliva, entusiastato dal brillante risultato conseguito dai primi piloti ecuadoriani, saliva su un apparecchio pilotato da Canzini che, a 500 metri di quota, eseguiva incredibili acrobazie.

Dopo l'atterraggio il Generale, interrogato da un giornalista sulle sue impressioni, dichiarava: "È più bello star su che giù, perché le cose, indubbiamente, si vedono meglio dall'alto".

(*"El Día"* - Quito, 11 ottobre 1924)

Vengono dichiarati idonei e si brevettano i seguenti tenenti: **Carlos Franco, Santiago Duarte, Juan Francisco Gallegos, Agustín Zambrano Barreiro, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez e César A. Gavilanes.**

Per merito della sua efficienza il ten. Vélez si aggiudica il primo posto ed il Brevetto N° 1.

Vengono destinati ad altri reparti dell'Esercito i seguenti allievi: tenenti Juan J. Rivera, Luis Arizaga, Carlos Proaño; sottotenente Octaviano Valdiviezo.

Il personale brevettato ed i nuovi allievi continueranno la preparazione sino alla fine del 1925.

### Nuovi Corsi della Missione Militare Italiana

Il quotidiano *El Día* di Quito pubblicava, giovedì 23 ottobre 1924, un lungo articolo che riassumiamo: "Sono stati nuovamente aperti i Corsi Militari tenuti dai professori della Missione Militare inviata in Ecuador dal Governo d'Italia.

Ed è altamente significativo l'entusiasmo dimostrato dagli ufficiali dell'Esercito nel parteciparvi ed acquisire la specializzazione nelle conoscenze che hanno fatto della guerra una scienza ed un'arte difficile.

Il paziente lavoro della Missione Militare ha aperto nuovi orizzonti prima sconosciuti ai nostri militari...

Invece di istruire le truppe per le parate d'onore sono state date, direttamente agli ufficiali ed ai superiori, le basi scientifiche della scienza di formare, dirigere, organizzare ed agire con un Esercito...

Nei corsi speciali tenuti dalla Missione, dalla cattedra, i professori hanno aperto gli occhi degli allievi e dato loro idee esatte, scientifiche, di esperienza.

E questi alunni l'esperienza e la capacità tecnica acquisita la applicheranno nella pratica quando, ormai capaci ed istruiti, rientreranno nelle loro unità dell'Esercito.

Sistemi e metodi di guerra, di comprovata efficacia, conoscenza delle armi e tattica, dominio della scienza della guerra, questo ha portato la Missione per infonderlo agli ufficiali, i quali sono chiamati al compito di futuri professori e direttori della trasformazione del nostro esercito e della sua efficienza nell'ora della prova.

Gli allievi, che hanno già terminato il corso coi professori italiani, dimostrano una evidente superiorità, esempio e stimolo che ha dato impulso agli altri ufficiali che, numerosi, chiedono di far parte dei nuovi corsi per porsi al livello raggiunto dagli altri.

Possiamo già contare su un nucleo di base di militari che conoscono i più moderni segreti della guerra.

Questo è un motivo sufficiente perché gli ecuadoriani riconoscano l'efficacia della attività italiana e dei benefici che ci ha dato..."

### La prima prova del biplano Sopwith Camel

Martedì 28 ottobre 1924, al campo d'aviazione della capitale per merito dei tecnici italiani viene provato un apparecchio che, come vedremo, sarà protagonista di molti voli di Attilio Canzini e Cosimo Rennella.

"Grazie alla perizia ed alle solide conoscenze che nel campo aviatorio distinguono il pilota **Angelo Rizzi** ed il motorista **Bruno Ceccovilli**, alla presenza del Presidente della Repubblica, dottor Córdova, del Ministro della Guerra, signor Sotomayor, del Capo di Stato Maggiore Generale dell'Esercito, Generale Oliva, e di alti Capi militari, venne eseguita la prima prova del *Sopwith*, che già da molto tempo si trovava costì inutilizzato e che è stato preparato dai tecnici con risultati degni di encomio.

L'apparecchio è, secondo l'opinione degli esperti in materia, uno dei migliori aerei su cui può contare l'aviazione nazionale e la prova realizzata è risultata brillante."

(*"El Universo"* - Guayaquil, 30 ottobre 1924)

(Costruito nel 1917 dalla *Sopwith Aviation Company Ltd.* di Kingston-on-Thames, il *Sopwith F.1 "Camel"* fu uno dei migliori biplani da caccia della I Guerra e quello che registrò il maggior numero di vittorie.

Prodotto in 5.490 esemplari, fu in linea dal luglio 1917 all'armistizio.

L'esemplare donato dalle Colonie francese e belga di Quito era equipaggiato con un motore *Clerget* di 130 C.V. ed aveva un'autonomia di due ore e mezza ed un serbatoio di 120 litri di benzina.

La velocità massima, a 3.500 metri, era di 180 chilometri all'ora ed aveva un peso totale di 690 chilogrammi)

### Il progettato raid Quito-Cuenca del 3 novembre 1924

Lunedì 3 novembre, anniversario dell'indipendenza delle Province dell'Azuay, celebrate con la partecipazione del *Reggimento Bolívar* e con l'esposizione della bandiera nazionale in tutti gli uffici pubblici, il pilota italiano **Angelo Rizzi** era stato autorizzato dalla Superiorità Militare a volare dalla capitale della Repubblica a Cuenca, capitale provinciale, per provare il Sopwith F.1 *Camel*.

Rizzi, come era successo a Liut il 3 novembre 1920 partendo da Guayaquil, doveva rinunciare al volo e rimandarlo al giorno seguente.

*El Día*, dando la notizia nella sua edizione di martedì 4, concludeva affermando: "Speriamo che il bel tempo possa facilitare il coraggioso aviatore in modo che possa realizzare il volo".

Per il perdurare del maltempo e per eseguire la revisione dell'apparecchio, in previsione dei voli che Canzini doveva effettuare col Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, il raid di Rizzi non ebbe probabilmente luogo.

Un ricordo postale dell'avvenimento è rappresentato dall'unica cartolina conosciuta spedita da un commerciante di Quito a Rosendo Contreras di Cuenca: "Approfittando del viaggio dell'Aereo Sophi a quella bella città, mi compiaccio salutarLa nell'Anniversario Patrio della simpatica città, a cui auguro PROSPERITÀ crescente, ed a Lei molti auguri.

Il suo amico Virgilio Narváez.

Quito, 3 Nov.bre 1.924".

È interessante notare che il mittente, come molti giornali dell'epoca, scrive *Sopwith* come veniva pronunciato.



Quito, 3 novembre 1924.

Cartolina preparata per essere trasportata dal pilota italiano Angelo Rizzi nel raid a Cuenca col Sopwith F.1 "Camel".

Per il perdurare del maltempo probabilmente il raid non ebbe luogo; un ricordo postale dell'avvenimento è rappresentato dall'unica cartolina conosciuta spedita da un commerciante di Quito ad un amico di Cuenca.

## Parte settima - L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione ed i primi piloti ecuadoriani brevettati

### Il raid Quito-Ibarra: 16 novembre 1924

Il quotidiano della capitale *El Día*, nella sua edizione del 16 novembre, ci informa: "L'esperto pilota italiano Sig. Canzini ha eseguito ieri l'ultimo volo di prova sino a Cotacollao sul potente *Sopwith* per trasportare oggi da Iñaquito a Ibarra il Sig. Generale Oliva. La rotta passerà sul nudo de Cajas."

Il mattino di domenica 16 novembre, al campo di Iñaquito, facevano i preparativi del personale addetto e del meccanico italiano Bruno Ceccovilli intorno al *Sopwith F.1 Camel*.

Una folla di curiosi attorniava l'apparecchio con cui il pilota italiano Attilio Canzini ed il passeggero Generale Moisés Oliva, Capo dello Stato Maggiore dell'Esercito, stavano per intraprendere il raid a Ibarra. Erano presenti un gruppo di personalità della capitale: il dott. Ricardo Villavicencio Ponce, Presidente della Camera dei Deputati; il dott. Eduardo Salazar Gómez, deputato del Pichincha, il dott. Alberto Guerrero Martínez, Presidente della Camera del Senato ed incaricato del potere esecutivo; don Leonardo Sotomayor y Luna, Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione; il Gen. Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana e le signore de Guarderas ed Elena Valenzuela de Guerrero Martínez.

Dopo il decollo Canzini prendeva la direzione nord sorvolando Cotacachi, dove veniva segnalato dai proprietari della storica *hacienda Pinsaquí* su cui il pilota compiva alcune evoluzioni, per poi proseguire velocemente per Ibarra.

*Los Andes* di Riobamba, nel darne la notizia il seguente mercoledì, riferisce anche: "Ad Ibarra è stato preparato un campo d'atterraggio, ed anche a Tulcán. Si dice che alla frontiera colombiana vi siano movimenti sospetti, però non sussiste alcun pericolo immediato."

(Ciò conferma quanto narrato da Attilio Canzini all'autore: "Il Capo di Stato Maggiore, Generale Moisés Oliva, che era di origine italiana, doveva controllare delle situazioni militari e visitare delle guarnigioni di frontiera ed io gli proposi di andarci per le vie del cielo; sulle prime era titubante, ma poi abbiamo fatto molti voli insieme e divenne un entusiasta propugnatore del mezzo aereo.")

Dopo l'atterraggio Canzini ed Oliva venivano accolti dalle autorità militari e civili del luogo. Mercoledì 19 il Gen. Oliva si recava a Pesillo, mentre Canzini decollava e volava nei dintorni per due ore allo scopo di eseguire una ricognizione aerea, per dimostrarne la pratica utilità in caso di guerra o per perlustrare il territorio in caso di calamità naturali, incendi o per soccorrere la popolazione civile. Il Comando militare si compiacceva della relazione del pilota, al quale la zona sorvolata era completamente sconosciuta, e riconosceva "la grande utilità dell'aviazione come arma decisiva in combattimento".

*El Día* commentava sarcasticamente che quella era solo una opinione dei politicanti di destra. Il giorno seguente il Gen. Oliva, alla presenza di una enorme folla e col pilota Canzini al suo fianco, decorava, sulla piazza principale di Ibarra, le bandiere dei *Battaglioni Guayas e Carchi* con la medaglia *Abdón Calderón*.

### Il raid Ibarra-Otavalo: 24 novembre 1924

Un violento temporale con forti raffiche di vento, che imperversava su tutto il nord del Paese, costringeva Canzini a posporre il ritorno alla capitale.

Lunedì 24 il tempo migliorava sensibilmente ed i due aviatori potevano ripartire da Ibarra.

A mezzogiorno esatto l'apparecchio sorvolava Otavalo a bassa quota atterrando a nord della città, a San Vicente, dove si era riunito un pubblico numeroso che accoglieva il pilota italiano ed il suo passeggero con grande entusiasmo.

Il *Battaglione Carchi* tributava gli onori ufficiali al Gen. Moisés Oliva.

### Il raid Otavalo-Ibarra: 25 novembre 1924

Martedì 25, Canzini ritorna ad Ibarra atterrando alle 10.05 col *Sopwith Camel F.1*.

Secondo quanto asserisce *El Día* nella edizione del giorno seguente l'unico scopo del volo ad Otavalo era quello di rifornirsi di olio per il motore "e poi effettuare il raid a Tulcán e quindi il Tulcán-Quito col Capo di Stato Maggiore, signor Generale Oliva."

Il console francese di Quito, Signor Clavery, in una intervista a *Los Andes* dichiarava: "Il pilota Canzini ha ricevuto istruzioni dal Governo di ritornare al più presto, condizioni atmosferiche permettendo, per la consegna ufficiale dell'apparecchio *Sopwith*".

Sulla stampa dei giorni seguenti non si trovano notizie dei raids Ibarra-Tulcán e Tulcán-Quito, ma è certo che il pilota ed il suo passeggero sono ritornati velocemente alla capitale.

Infatti al verso di una delle fotografie scattate ad Ibarra e spedite al pilota si legge il seguente messaggio:

"Stimatissimo amico Canzini: Le invio con questo ricordo i miei affettuosi saluti.

Ho ricevuto il suo telegramma da Quito, grazie.

Anch'io sono dispiaciuto di non aver potuto accommiatarmi personalmente.

Speriamo che presto Le sia possibile avere l'occasione di ritornare in questi luoghi; frattanto per ogni necessità può disporre del suo aff.mo Joaquín Sandoval.

Ibarra 27 Nov. bre 1924"

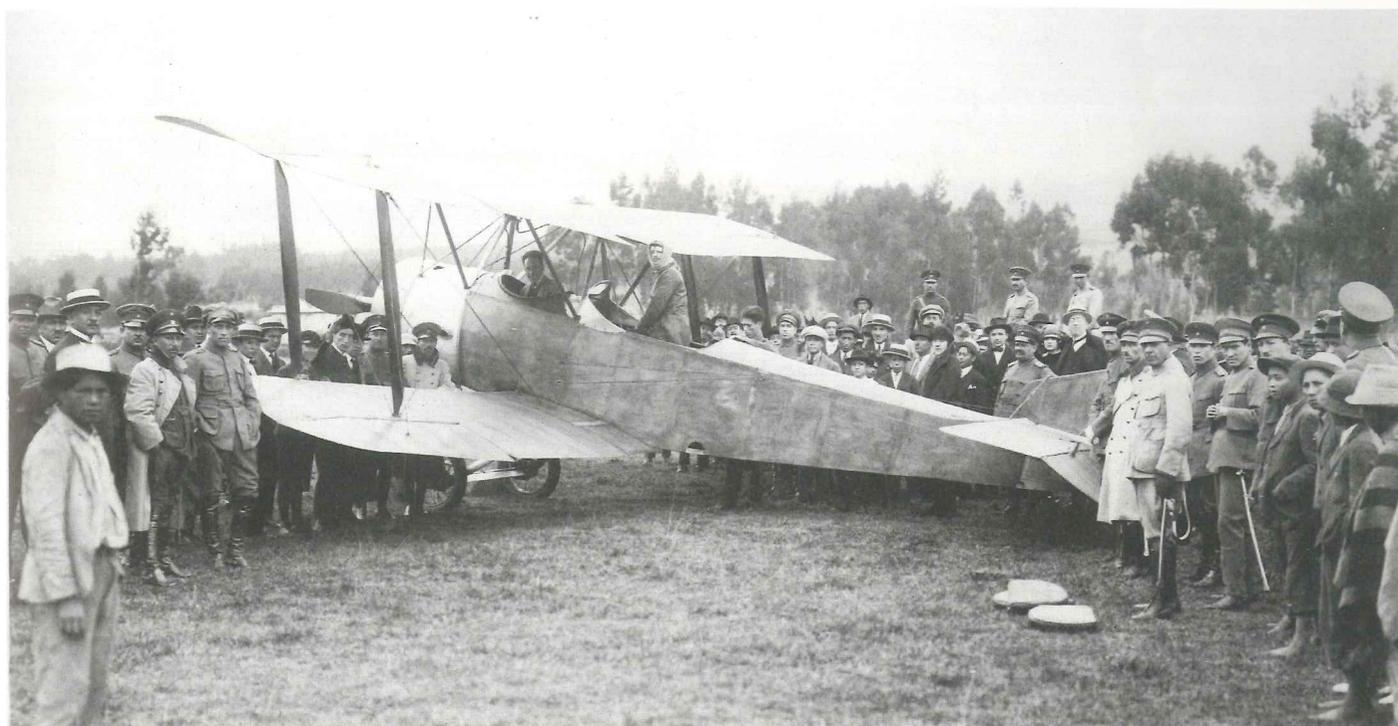
### Attilio Canzini vola col "PARIS": 30 novembre 1924

Fortunatamente le piogge incessanti delle settimane precedenti erano cessate come per incanto e, domenica 30 novembre, brillava il sole a Quito. A Iñaquito, al campo di aviazione de *La Carolina*, si erano riunite le persone più importanti della città.

Alle 10.15 arrivò il Presidente della Repubblica, Dr. Gonzalo Córdova, con la sua signora, per presiedere la cerimonia ufficiale della consegna del *Sopwith Camel*, donato dalle Colonie francese e belga della capitale all'Ecuador.

Presenziavano all'atto di donazione oltre al Capo dello Stato, il Presidente della Camera, il Capo di Stato Maggiore Generale,

## Capitolo secondo - I voli di Canzini e del Generale Oliva col Sopwith "Camel"



Raid Quito-Ibarra: 16 novembre 1924.

Il biplano Sopwith F.1 "Camel" visto di fianco. In carlinga Attilio Canzini ed il Generale Moisés Oliva circondati da pubblico ed autorità.



Raid Quito-Ibarra: 16 novembre 1924.

Al campo di Iñaquito schierati davanti al Sopwith F.1 "Camel": da sinistra a destra, Dr. Ricardo Villavicencio Ponce, Presidente della Camera (con la bombetta), Dr. Eduardo Salazar Gómez, deputato del Pichincha, signora de Guarderas, Dr. Alberto Guerrero Martínez, Presidente del Senato, signora Elena Valenzuela de Guerrero Martínez, Generale Moisés Oliva, don Leonardo Sotomayor y Luna, Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, il pilota italiano Attilio Canzini ed il Generale Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana (in tenuta da cavallerizzo).



Raid Quito-Ibarra: 16 novembre 1924.  
Il pilota italiano Attilio Canzini ed il Generale Moisés Oliva sul Sopwith F.1 "Camel" si apprestano al decollo. Il meccanico Bruno Ceccovilli sta lanciando l'elica.



Quito, campo di Iñaquito: 30 novembre 1924.  
La signorina Clara Cárdenas che ha fatto il suo primo volo sul Sopwith F.1 "Camel" pilotato da Attilio Canzini.  
In questa rarissima immagine è chiaramente visibile la denominazione "PARIS" che era dipinta sui due lati della fusoliera del biplano.

il Capo della Missione Militare Italiana, rappresentanti diplomatici di Argentina, Perù, Italia, Gran Bretagna e Cile. Anche le Colonie francese, belga e siriana assistevano con un numero considerevole di membri alla cerimonia del battesimo dell'aereo, i cui padrini erano la signora Elena Moscoso de Córdova, moglie del Presidente della Repubblica, ed il console francese Eduard Clavery.

Scoperto l'apparecchio, completamente rivestito di bandiere e nastri con i colori di Francia, Belgio ed Ecuador, la madrina rompe contro l'elica una bottiglia di champagne.

Il biplano viene battezzato "PARIS", in onore ed a ricordo della capitale francese, e la denominazione era dipinta, a chiare

lettere maiuscole, sui due lati della fusoliera.

(Nel 1926 verrà ribattezzato "NAPO")

Il console francese consegna l'aeroplano all'Esercito dell'Ecuador con un lungo discorso, nel quale loda la perizia dei piloti e dei tecnici della Missione Militare Italiana. Inoltre il Sig. Clavery ringrazia il Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione, Leonardo Sotomayor y Luna, il col. Octavio G. Ycaza, che l'aveva preceduto nella carica, ed il Gen. Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana, per la valida cooperazione del personale alla messa a punto del biplano. Leonardo Sotomayor y Luna accettava, riconoscente, il dono della Colonia franco-belga di Quito.

Dopo l'allocuzione del Ministro ecuadoriano, la madrina distribuiva delle artistiche cartoline commemorative.

Quindi il pilota italiano **Attilio Canzini** realizzava dei voli con passeggeri: Monsieur Clavery, per dimostrare la qualità dell'apparecchio donato, chiedeva di volare per primo e Canzini lo trasportava in volo sulla città, sino all'Ejido. Ricevevano il battesimo dell'aria, le signorine Clara Cárdenas, Estela Franco, Avelina Córdova Moscoso e María Teresa Andrade. Passato mezzogiorno, la cerimonia si concludeva con l'invito del Presidente e della sua signora, ai membri del governo e del corpo diplomatico presenti, a brindare nella loro residenza, alla prosperità dell'aviazione ecuadoriana.

(La descrizione completa della cerimonia si trova nell'opuscolo: ENTREGA OFICIAL DEL AVION "PARIS", estratto dalla rivista "El Ejército Nacional" - Quito, 9 dicembre 1924.

L'estratto del suddetto, di quattro pagine, venne fatto stampare a cura della "Legation de France" di Quito e, in seguito, distribuito alle autorità presenti alla cerimonia. Attilio Canzini riceverà la sua copia il 9 marzo 1925. In esso sono citati i seguenti ufficiali della Missione Militare Italiana, presenti alla cerimonia: Generale Pirzio Biroli, Capo della Missione, colonnello Ferlosio, maggiori Carbone ed Inzani, capitani Giurato e Silvestroni, tenente Piras)

Monsieur Canzini  
Aviateur.

Quito

9 11 24



Entrega Oficial del Avión "Paris".—Campo de Iñaquito, 30 de Noviembre de 1924. El Excmo. Sr. Ministro de Francia, momentos antes de subir al aparato para emprender el primer vuelo, con el perito aviador Canzini; acompañado del Sr. Camilo Andrade, Ministro de Instrucción Pública, de los Excmos. Sres. Ministros de Italia, Argentina y de las señoritas Avelina Córdova y María Teresa Andrade.

## ENTREGA OFICIAL DEL AVION "PARIS"

Domingo 30 de Noviembre de 1924

(Extracto de la Revista «El Ejército Nacional».—Quito, 9 de Diciembre de 1924)

Por una suerte señalada, las lluvias constantes de las últimas semanas cesaron como por encanto, el domingo 30 de Noviembre, día de la ceremonia de entrega oficial del avión «PARIS», obsequiado a la Nación Ecuatoriana por las colonias francesa y belga, con la cooperación de algunos amigos de este país. Brillaba el sol cuando llegó, a las diez y cuarto, el Excmo. señor Presidente de la República con su digna esposa, señora Elena M. de Córdova que, para apadrinar el aparato, se había dignado honrar con su compañía al Excmo. señor Ministro Plenipotenciario de Francia, don Eduardo Clavery. Este, llevando al brazo a la distinguida dama, se acercó al avión en que se leía de cada lado, en letras claras, el nombre de «PARIS».

El Jefe del Estado y los padrinos fueron acogidos por una numerosa y brillante concurrencia, en la cual hemos podido notar:

Excmo. Sr. Dr. Gonzalo Córdova, Presidente de la República;

Sra. Dña. Elena de Córdova, Madrina del «Paris»; y Sta. Avelina Córdova;

Excmo. Sr. Dn. Edouardo Clavery, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Francia, Padrino del «Paris»;

Sr. Dn. Leonardo Sotomayor, Ministro de Guerra, Marina y Aviación y Sra. de Sotomayor; Sr. Dn. Alberto Larrea Ch., Ministro de Relaciones Exteriores; Sr. Dn. Camilo Andrade, Ministro de Instrucción Pública y Sta. Andrade; Sr. Dn. Miguel Angel Albornoz, Ministro de Hacienda; Sr. Dr. Dn. Pío Jaramillo Alvarado, Ministro de Gobierno; Sr. Dr. Dn. Ricardo Villavi-

Quito, campo di Iñaquito, 30 novembre 1924.

Consegna ufficiale e battesimo del biplano Sopwith F.1 "Camel" denominato "PARIS", donato dalle Colonie francese e belga di Quito.

Nella foto: il Console francese Monsieur Clavery, pochi istanti prima del volo inaugurale col pilota italiano Attilio Canzini, e le signorine Avelina Córdova e María Teresa Andrade, prima del loro battesimo dell'aria.

## Parte ottava - Un volo dall'Ecuador al Perù su un glorioso e vecchio biplano

**C**on un contratto del nuovo governo, presieduto dal Dottor Gonzalo S. Córdova, nel mese di ottobre 1924, ritornava in Ecuador dal Venezuela il pilota **Cosimo Rennella Barbatto** e veniva destinato ufficialmente, l'undici novembre, col grado di capitano assimilato dell'Esercito, alla Terza Zona Militare di Guayaquil, con l'incarico di istruttore della Scuola di Aviazione Militare *El Cóndor* di Durán.

Rennella si dedicava subito all'istruzione dei novelli piloti con lezioni di acrobazia aerea, in cui era un vero maestro.

Poiché pare che egli fosse od apparisse insolente nel modo di trattare gli altri ufficiali, che non avevano la sua grande esperienza, si attirò ben presto le invidie dei mediocri, che certamente non avevano la sua abilità teorica e pratica di guerra, ma molto ingegno nel tentare di danneggiarlo.

In precedenza, il 3 novembre 1924, recatosi alla capitale e col permesso dei superiori, alle sei del mattino aveva provato al campo di Iñaquito l'apparecchio revisionato da Angelo Rizzi, eseguendo un volo di prova alla presenza di numerosi amici e rappresentanti dell'Alto Comando Militare, "chiedendo loro il permesso di realizzare un raid sino a Guayaquil, come manifestazione del suo desiderio di offrire il suo sostegno in qualunque momento al Governo dell'Ecuador".

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 4 novembre 1924 - *"El Día"* - Quito, 4 novembre 1924)

### Il raid Guayaquil-Cuenca... Perù di Rennella: 16 novembre 1924

Il 15 novembre 1924, il Comando Militare ordina a Rennella di fare un raid a Cuenca con il miglior apparecchio disponibile.

Le autorità della provincia, in precedenza, avevano richiesto al governo che uno dei migliori piloti nazionali effettuasse un raid a Cuenca per commemorare la prima Assemblea Costituente che aveva firmato in quella data il trattato che decretava l'indipendenza delle province dell'Azuay.

Rennella, anche se Canzini ed i meccanici Ceccovilli e Fedeli lo sconsigliano, sceglie il vetusto "TELEGRAFO I°", poiché conosce molto bene i Macchi Hanriot, sui quali, come Liut e Guicciardi, aveva combattuto nei cieli italiani.

Nella città di Cuenca, sin dalle sei del mattino, migliaia di persone si stavano dirigendo in auto ed a piedi al campo.

Dopo aver provato il motore, Rennella decolla da Durán e, arrivato alla Cordigliera andina in venti minuti di volo, è costretto a rientrare al campo per avverse condizioni atmosferiche dopo tre tentativi di passare.

Il giorno seguente il bravo meccanico Giovanni Fedeli, che aveva avuto cura dell'apparecchio per Liut e Guicciardi dal suo arrivo in Ecuador, fa un ultimo controllo del carburante e del motore. Assistono alle operazioni il comandante Cobo, direttore della Scuola e numerosi allievi e meccanici di *El Cóndor*.

Alle 7.10, **Cosimo Rennella** decolla di nuovo, seguendo la stessa rotta di Liut, ma, trascorsa un'ora, non erano ancora giunte segnalazioni dalle stazioni telegrafiche lungo il percorso.

Alcuni minuti dopo Cobo riceveva un telegramma dal villaggio

di Yungues, situato a sud di Cuenca, che diceva che gli abitanti avevano visto passare un aereo; ed in seguito un altro messaggio dal cantone di Celica confermava la notizia.

Quindi arrivava l'annuncio che Rennella dopo aver vagato tra le nuvole per due ore e venti minuti ed aver percorso 280 chilometri, esaurita la benzina e finito fuori rotta, era stato costretto a fare un atterraggio nella hacienda *La Tina*, situata nel dipartimento di Piura, in Perù.

Il "TELEGRAFO I°" era passato per Yunguillas, sulla hacienda del sig. José Félix Valdivieso, e su Yule e Lizhiche, seguendo la riva del fiume Jubones in direzione di Loja, e passando per Celica prendeva la direzione di Tumbes.

Anche l'ispettore provinciale del servizio telegrafico peruviano comunicava a Macará che l'aviatore Cosimo Rennella era felicemente atterrato nella hacienda *La Tina*, in territorio peruviano.

Dalle cronache locali possiamo ricostruire i fatti.

Alle dieci del mattino gli abitanti di Macará, attratti dal rombo del motore, vedono un apparecchio che fa evoluzioni nel cielo in cerca di un luogo adatto per atterrare, poi passa il río Macará, confine di stato, ed atterra in un pascolo.

Dopo l'atterraggio nella fattoria *La Tina*, Rennella viene aiutato dalla signora Zoila Burneo, che per prima era accorsa in suo aiuto.

(*La fattoria era di proprietà di don Rodolfo Burneo, un peruviano discendente da ecuadoriani, ed amministrata da Segundo Borrero, un giovane ecuadoriano*)

Dalla sua casa, a trecento metri dal luogo dell'atterraggio, aveva visto scendere il biplano e, come riferito al cronista di *El Vigía*, un settimanale formato quotidiano di Loja: "Avvicinatami al pilota, gli domando se ha bisogno qualcosa ed egli risponde che sta bene e mi chiede dove si trova.

Lo invito ad entrare in casa per offrirgli da bere ed egli, raccogliendo tutte le sue energie, cerca di scaldarsi le membra quasi paralizzate dal freddo.

Quando fu in grado di scendere dal suo sedile gli ci volle qualche minuto per riuscire a camminare ed a seguirmi".

Aiutato dal proprietario e dall'amministratore della *hacienda*, Rennella viene colmato di attenzioni.

Frattanto un gruppo di abitanti di Macará, passato il fiume che in quella stagione era in secca, raggiungevano la fattoria e portavano in città la notizia dell'atterraggio del "TELEGRAFO I°" e della presenza di Rennella.

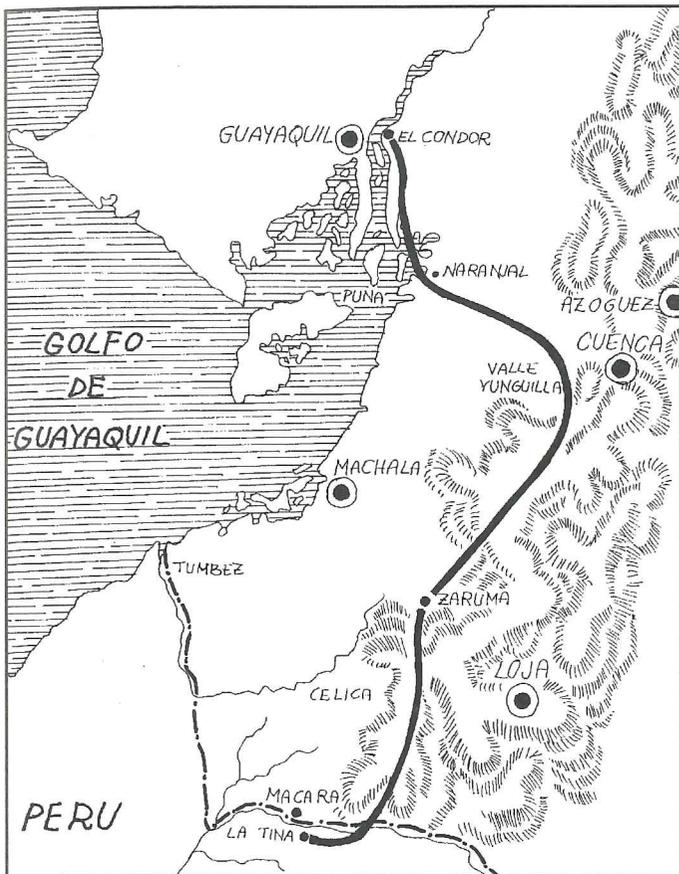
Alle due del pomeriggio anche il pilota si reca in città, dove viene accolto dall'inno nazionale della banda musicale e dal frenetico entusiasmo degli abitanti.

I giornali ecuadoriani e peruviani si impadronivano della notizia ed i più vicini al luogo dell'atterraggio inviavano i loro corrispondenti.

Rennella, in una intervista rilasciata il 17 novembre al corrispondente de *El Tiempo* di Piura e pubblicata su *El Comercio* di Lima il 24, dichiarava: "Pilotando un apparecchio Macchi di 120 cavalli denominato TELEGRAFO I°, e dopo aver perso la rotta per Cuenca a causa di una tempesta, mi sono portato a bassa quota per cercare un luogo adatto per atterrare.

Sceso sotto le nubi ho visto il cerro di Macará e quindi un campo coltivato di questa fattoria dove discesi magnificamente

## Capitolo primo - Cosimo Rennella torna in Ecuador e vola col "TELEGRAFO I°"



Raid Guayaquil-Cuenca...Perù: 16 novembre 1924.  
Mappa della rotta del "TELEGRAFO I°" dal campo di aviazione "El Cóndor" sino alla hacienda "La Tina" in territorio peruviano.

e le assicuro che non ricordo di aver fatto migliore atterraggio in vita mia.

Toccai terra nel preciso istante in cui si esauriva la benzina: ancora pochi istanti e vi sarebbero state fatali conseguenze per me."

Per evitare speculazioni errate, come ad esempio quella di un telegramma del 16 novembre da Cuenca del corrispondente de *El Comercio* di Quito, che affermava: "L'aviatore pare abbia seguito un itinerario ben pensato e chissà che questo volo non sia la realizzazione di un'idea da lungo tempo accarezzata...", il pilota telegrafava al direttore del quotidiano: "Macará, 16 novembre 5 p.m. - Sig. Ernesto Franco - Durante il raid Guayaquil-Cuenca, con condizioni atmosferiche terribili, dopo una lotta di tre ore e mezza contro gli elementi, con la bussola guasta, il motore in pessime condizioni, nuvole dai quattromila ai settemila metri in cui viaggiavo alla quota massima di 6.600 metri, coi polmoni secchi ed i nervi esauriti, non riuscii a localizzare Cuenca; esaurita la benzina e senza attribuirmi dei meriti, ho avuto la sorte di essere il primo ecuadoriano che ha sorvolato la frontiera patria, atterrando in territorio peruviano, ad un chilometro da Macará, la cui popolazione mi ha accolto con entusiasmo..."

**Il tragitto percorso supera i 550 chilometri, ed è stato effettuato il più lungo raid della Repubblica.**

La supplico chiedere al Presidente ed ai Ministri invio aiuti per riparare il motore ed autorizzarmi a proseguire il viaggio per

avere l'onore, in nome del Governo e della Repubblica, di partecipare al centenario di Ayacucho.

Non conoscendo la frontiera Perù-Ecuador ed essendo l'unico luogo dove era possibile atterrare salvando aereo e persona, ho dovuto farlo in territorio peruviano..."

(*"El Comercio"* - Quito, 17 novembre 1924)

(La battaglia di Ayacucho si concluse con la vittoria del Gen. Sucre sugli Spagnoli il 9 dicembre 1824.

Ayacucho, fondata nel 1539 da Pizarro, è una città peruviana a 2.763 metri sul livello del mare, a 320 km. a SE di Lima)

Il giorno seguente il pilota riceveva da Guayaquil il seguente telegramma: "Pieni della più viva emozione, sentiamo come nostra la grandiosa impresa da lei realizzata e che ha commosso l'intera Repubblica.

Le ali del TELEGRAFO I°, guidate dalle sue esperte mani, si sono coperte, ancora una volta, di gloria. Da una frontiera all'altra il rombo del suo motore ha proclamato a grandi altezze, che esiste un'aviazione nazionale. Grazie capitano, per il nuovo alloro che lei ha colto per la gloriosa storia della Patria. M.E. Castillo y Castillo, Direttore de *El Telégrafo*".

"Secondo l'opinione degli esperti signori Fedeli e Faulin, l'aereo non potrà facilmente ripartire dal luogo d'atterraggio per la mancanza di un esperto meccanico che lanci l'elica, mentre il combustibile potrebbe essere reperito nelle vicine miniere."

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 17 novembre 1924)

Le autorità peruviane di Piura offrivano di aiutare il pilota facendo venire da Lima combustibile e meccanici per metterlo in grado di riprendere il volo.

Rennella cortesemente rifiutava l'offerta dichiarando che era in attesa di meccanici e pezzi di ricambio da Durán, inviati d'urgenza via mare da Guayaquil al porto peruviano di Paita.

Non contento dell'audace raid, il pilota chiedeva ai suoi superiori di inoltrare ufficialmente alle autorità la richiesta per ottenere l'autorizzazione di volare sino a Lima, per partecipare alla celebrazione del Centenario della Battaglia di Ayacucho.

Però il Presidente Córdova ed il Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione Leonardo Sotomayor y Luna, concedevano a Rennella solo l'autorizzazione a volare a Loja.

Ma in un secondo telegramma, inviato al Governatore della Provincia il 26 novembre, precisavano:

"Aviatore Rennella volerà a Loja non appena riceverà pezzi richiesti e che abbiamo disposto inviare.

Da detta città partirà per il Perù secondo quanto concesso".

*El Vigía*, in un lungo articolo in prima pagina riassumeva le avventure di Rennella e lo definiva *Cóndor Ecuatoriano*.

Inoltre affermava: "La rotta percorsa di oltre 500 chilometri, deve considerarsi come un'impresa aviatoria che supera di molto quelle realizzate in Ecuador dall'intrepido Elia Liut.

Gli ecuadoriani devono esser fieri di annoverare l'Aviatore Rennella tra gli eroi dell'aria della nostra nascente aviazione".

Frattanto il meccanico italiano **Attilio Castano**, milanese puro sangue, arrivato dal campo di Durán con due soldati aiutanti meccanici, si accingeva a riparare il biplano.

## Parte ottava - Un volo dall'Ecuador al Perù su un glorioso e vecchio biplano

### Da Macará a Loja: 5 dicembre 1924

Le autorità di Loja sapendo che Rennella, per riprendere la rotta alla volta di Cuenca, avrebbe potuto sorvolare la loro città gli avevano fatto sapere che era loro grande desiderio accoglierlo e festeggiarlo degnamente ed avevano sollecitato le autorità locali e la stampa per premere sul governo.

Infine un telegramma del Ministro della Guerra confermava: "Onorevole Consiglio. Il Governo ha accettato richiesta vostra patriottica città. Presidente Repubblica aveva espresso desiderio inviare a mezzo Rennella suo sentimento autografo simpatia per Loja. Purtroppo non è stato possibile realizzare suo desiderio. Però tramite questo telegramma esprime alla vostra gloriosa città i suoi voti per il suo progresso".

Frattanto il maggiore Velasco, comandante militare della piazza, metteva a disposizione del Dr. José Miguel Carrión, Governatore della Provincia, i suoi uomini del reparto zappatori *Chimborazo* allo scopo di preparare una pista di atterraggio per il biplano.

Riparato il motore, il 5 dicembre, **Cosimo Rennella** decolla da Macará guidato da una mappa della zona, che gli era stata inviata con urgenza, orientandosi con perizia tra l'intricato labirinto delle montagne della zona.

(Lo stesso pilota aveva richiesto la mappa col seguente telegramma: "Macará, Nbre. 18 - Mayor Velasco - Es urgente me mande carta geográfica y croquis de la ruta según Ustedes. Saludo. Capitán Piloto Rennella")

La popolazione di Loja sin dalle prime ore del mattino si era riunita nella Piazza Municipale e nel luogo dell'atterraggio.

Finalmente, in direzione sud, si intravede un puntino nero sul *nudo de Cajanuma* che man mano ingrandisce finché tutti possono vedere chiaramente l'aereo ed il pilota.

Alle 8.30 Rennella si abbassa sulla piazza, come se volesse atterrarvi, e lancia dei volantini di saluto che erano stati stampati nella cittadina di Macará.

(Le notizie sui volantini, lanciati da Cosimo Rennella all'arrivo ed alla partenza da Loja, i particolari dei festeggiamenti, le fotografie ed i nomi delle personalità cittadine sono il frutto della cortese collaborazione del Signor Pablo Balarezo Moncayo, confermata dai quotidiani locali e dall'archivio di famiglia del pilota.

Rennella aveva raccolto in grossi albums i ricordi delle sue peregrinazioni aviatorie nelle varie nazioni, incollandovi ritagli di giornali, volantini, menus e fotografie)

Erano due volantini diversi, stampati su carta quasi trasparente: il primo, intitolato "COMPATRIOTAS" è stampato su carta giallastra, di cm. 10 di base per cm. 15 di altezza, e reca i saluti del pilota (ved. foto a lato).

(Il saluto volante del pilota a Loja inizia dicendo: "Al mio arrivo sulla nobile città di Mercadillo"... ricordando il capitano spagnolo don Alonso de Mercadillo, fondatore della città)

Il secondo manifestino, intitolato "SALUTACION", esiste in due tipi diversi, ma col medesimo testo: il messaggio di saluto a Loja di due professoresse, "nobili figlie" di Macará.

Il primo tipo è impresso su carta verde giallastra, di cm. 9,8 di base per cm. 14,1 di altezza; il secondo su carta blu con titolo e testo color oro, misura cm. 9,5 di base per cm. 13,9 di altezza.

(La differenza di formato di questo volantino e di quello lanciato su Cuenca, di



Raid Macará-Loja, 5 dicembre 1924.

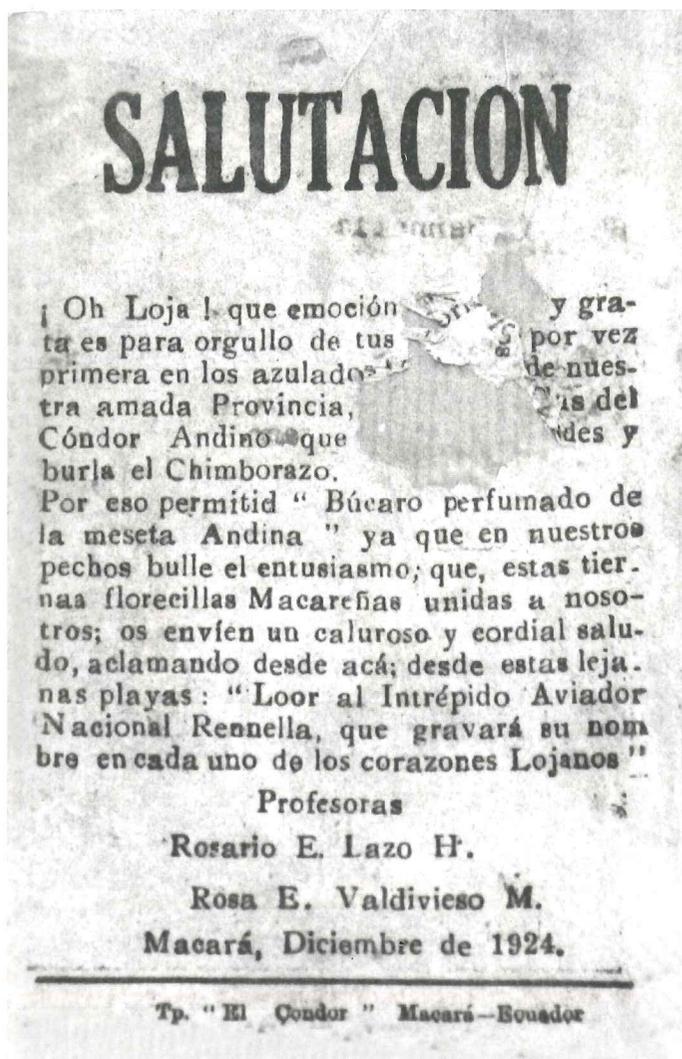
Il "TELEGRAFO I" arriva nei pressi della città pilotato dal cap. Cosimo Rennella nel suo fortunoso raid da Guayaquil a Cuenca: partito il 16 novembre dal campo "El Cóndor", coll'ormai vetusto Macchi Hanriot HD-1, era atterrato fuori rotta nel dipartimento di Piura in Perù nei pressi della cittadina ecuadoriana di Macará da dove riprendeva la rotta il 5 dicembre successivo.



Raid Macará-Loja, 5 dicembre 1924.

Volantino con i saluti del pilota Cosimo Rennella lanciato sulla città al suo arrivo da Macará.

cui si parla più avanti, è certamente dovuta alla poca cura nel rifilare gli stampati od all'uso, da parte dei tipografi, di rimanenze di carta. Non è un caso infrequente e lo si constata, ad esempio, esaminando le migliaia di volantini di guerra psicologica lanciati nel 1915-18 durante il conflitto italo-austriaco)



Raid Macará-Loja, 5 dicembre 1924.  
Uno dei volantini con i saluti alla città di due professoresse di Macará: col medesimo testo ma impressi su carta di diverse dimensioni e colori.

Non è ancora arrivata a terra l'ultima *hoja volante*, che tutti i presenti si dirigono di corsa verso il campo coltivato dove è stato apprestato il luogo dell'atterraggio, segnalato da una grande T di tela rossa.

Il pilota, arrivato sopra la pista alle 9.10, dopo un'ora e mezza di difficile volo, prima di atterrare riprende quota dirigendosi ancora verso la città, quindi ritorna e, sfiorando gli eucalipti, atterra sulla pista improvvisata ed ondulata, ricavata nei pascoli della *Arcadia*, un podere in località Jipiro nei pressi di Loja.

Era il primo aereo che atterrava a Loja provenendo da sud: Rennella, come ai tempi di Liut e Guicciardi, viene estratto dalla carlinga e portato in trionfo dalla folla sino alla tribuna d'onore in legno, che era stata preparata in precedenza come l'hangar e la pista, mentre i *Músicos Obreros*, le bande musicali delle società operaie, intonano l'inno nazionale.

Rennella, dopo aver ricevuto una imponente ovazione, viene salutato a nome della città dal Governatore della Provincia, dott. José Miguel Carrión con un eloquente discorso.

L'aviatore, vivamente emozionato innanzi alla moltitudine che

lo acclama, ringrazia e dichiara di essere molto felice di essere stato il primo a volare su quella bella e dimenticata provincia.

Quindi prendono la parola i rappresentanti delle società *Unión Obrera* ed *Obreros de Loja* che gli offrono due medaglie d'oro, che gli vengono appuntate sul petto da due belle signorine: Rosa Virginia Valdivieso e María Teresa Mora, Regina della Bellezza dei *Juegos Florales*.

Anche padre Villalba dell'Ordine Domenicano improvvisa un patriottico discorso ed il Comitato di Ricevimento gli offre, a nome della città, un brindisi di benvenuto mentre il Governatore lo rassicura di avere telegrafato al Comando Militare del suo felice arrivo.

L'aviatore viene quindi condotto in città su un'automobile insieme alle belle dame e seguito dalle autorità.

Arrivato in città, dove viene ospitato in casa del commerciante sig. Pio Serrano, il pilota telegrafa al sig. Fernando Serrano del quotidiano *El Comercio*: "Stamattina ho realizzato raid Macará-Loja, attraversando la *Cordigliera Pandomine* e il *nudo de Cajanuma*, fortissimi colpi di vento. Dopo un'ora e mezza di agitato e difficile volo arrivato a Loja, dove autorità e popolazione mi hanno ricevuto con delirante entusiasmo. Attendo ordini Ministero per continuare verso nord per Cuenca. Saluti. Rennella".

Anche il giornale *El Telégrafo* riceveva, dal Governatore di Loja, il seguente telegramma: "Loja, 5 dicembre. E' atterrato in questa città l'audace pilota Cap. Cosimo Rennella con il glorioso aereo fondatore dell'aviazione in Ecuador. Per questa ragione, invio un entusiasta messaggio di felicitazioni alla società proprietaria del quotidiano, che ha donato alla nazione il biplano che l'ha percorsa da nord a sud con esito felice. - Governatore Carrión".

Il poeta L. Benjamin Jaramillo dedicava all'aviatore una lunga poesia, intitolata *Al bravo capitán Cosme Rennella*, di cui riportiamo una strofa:

*Ilustre capitán! oh bravo acróbata,  
domador de los aires i las nieblas;  
para tí, que haya luz: no más tinieblas!  
para tí, luz!... azur! i más azur!...  
El crugir de las nubes pase luego  
descendiendo a tu eco estrepitoso,  
cuando en el Ande, vuelas, oh coloso  
i heróico Capitán! Salud! Salud!...*

Ma le fatiche dei festeggiamenti per il suo arrivo non erano ancora terminate: il Consiglio Municipale, riunitosi alle ore tredici in sessione solenne, rappresentato dal suo presidente sig. Pedro Víctor Falconí, gli offriva un brindisi a base di champagne, dichiarandolo *Ospite d'Onore*.

Quindi, dopo un eloquente discorso, gli consegnava una medaglia d'oro con la leggenda: "LOJA, AL AVIADOR RENNELLA, 5 DE DICIEMBRE DE 1924".

(Rileviamo da "El Vigía", Loja 14 dicembre 1924, che: "Per premiare il valore del pilota, il Consiglio Comunale scelse la data del Centenario della battaglia di Ayacucho, accomunando così due prodezze ecuadoriane avvenute lo stesso giorno ad un secolo di distanza")

Erano presenti tutte le alte autorità della provincia, i rappresen-

## Parte ottava - Un volo dall'Ecuador al Perù su un glorioso e vecchio biplano



Loja, 5 dicembre 1924.  
Cosimo Rennella fotografato dopo il suo atterraggio seduto sulla fusoliera del "TELE-  
GRAFO I"

tanti della stampa, dell'Università ed un numeroso gruppo di cittadini a cui Rennella rispondeva con emozione ed entusiasmo, promettendo: "Ritornero ancora l'anno prossimo a solcare il vostro cielo".

Quella promessa, che valeva più di un eloquente discorso, venne accolta da frenetici applausi.

In serata seguiva un banchetto offerto dalla guarnigione militare, nella sede del Battaglione *Imbabura*.

Il maggiore Rafael Velasco, con un appropriato discorso, brindava al trionfo del compatriota ed ai futuri trionfi dell'aviazione nazionale, che non potevano che essere rosei con piloti come Rennella.

Tra gli invitati era presente l'ingegnere italiano sig. Cassini che veniva ringraziato pubblicamente dal magg. Velasco per aver collaborato gratuitamente, con i suoi preziosi consigli tecnici, alla costruzione del campo.

I festeggiamenti che ebbero luogo nei giorni seguenti fecero epoca negli annali della piccola città, che dedicava otto giorni di festa in onore dell'illustre ospite.

(Dai dati ufficiali del censimento cittadino, nel 1924 gli abitanti di Loja erano 4.205 e precisamente 1.744 uomini e 2.461 donne i quali, abituati da tempo immemorabile a restare al di fuori degli avvenimenti, non potevano non essere entusiasti di poter ospitare quel famoso pilota ed "asso" di guerra italo-ecuadoriano)

La sera del 6 dicembre più di cento persone affollavano i saloni della *Gobernación*, che erano state accolte sulla porta principale dal Governatore e dal Jefe Político.

(Al banchetto di gala il pilota partecipava con una divisa nuova color verde oliva, che il Governatore aveva fatto confezionare a tempo di record dai più bravi sarti della città, poiché Rennella era arrivato in tenuta di volo)

Nel salone da pranzo, ornato di fiori, aveva luogo il banchetto in onore di Rennella al cui tavolo, decorato con la bandiera italiana e le insegne di Loja, sedevano le autorità.

Il Governatore pronunciò un lungo discorso in cui disse: "Vi era in Ecuador una lontana provincia il cui limpido orizzonte non era stato solcato dal moderno messaggero del progresso. Loja questa bella provincia, giardino botanico dell'Ecuador,

# EL VIGÍA

SEMANARIO INDEPENDIENTE

DIRECTOR  
Pablo C. Palacios.

Redacción: calle  
Díaz de Vique, N° 25

AÑO 1

Loja, Ecuador - Domingo 8 de Diciembre de 1924

N° 31

## NUESTRO SALUDO

Salud, Piloto intrépido! que traes con vuestros alas triunfadoras y caribosas el obrero de la Patria. Loja, la virgen escultiva de los Andes, os recibe de gala, porque habéis descubierto ya los misterios de su cielo surcado por primera vez. Vos venís ahora como un símbolo, explorador bizarro, buscando el espacio de los vientos por vía como un misterio destellante, iluminando las sombras de lo ignoto y atando con un hilo de luz los corazones escudriñados. Lojos, soldado valeroso de la patria, Loja os celebrará en sus páginas de oro; por esto hoy, solidarios, os saludamos y os admiramos.

La Dirección.

El mismo saludo que el Capitán Rennella hizo a la ciudad, difundiendo en hojas volantes.

## ¡COMPATRIOTAS!

A mi arribo sobre la noble ciudad de Mercedillo, recibí las Autoridades, Prensa y Pueblo lojano un saludo de corazón, que de lo alto les envía el más modesto soldado de la Aviación ecuatoriana. Lojanos: en homenaje a vuestros justos deseos, aquí me tenéis; vengo a estrecharos la mano, orgullosos de ser el primer piloto que atraviesa el espacio de vuestro horizonte.

Cielo de Loja, diciembre de 1924.  
Capitán Piloto Cosme Rennella.

Loja, 7 diciembre 1924.

Prima pagina del settimanale "El Vigía" che riproduce il testo del volantino di saluto lanciato sulla città.



Loja, 12 dicembre 1924.

Il Macchi Hanriot HD-1 nell'improvvisato hangar di un podere ed in primo piano tre intellettuali del luogo: da sinistra a destra, il Dr. Angel Reyes Andrade, il Dr. Clodoveo Jaramillo Alvarado ed il Dr. Carlos Manuel Espinoza.

come la chiama l'illustre Caldas, parte di paradiso perduta tra le Ande, come la definisce il colto Solano, non aveva mai visto l'uomo volante portatore del messaggio di redenzione e vita... Tre piloti figli dell'invitta Italia avevano solcato le altre province, ma il cielo di Loja era riservato ad un nobile figlio dell'Ecuador e dell'Italia nel cui sangue ardente ribolle il fuoco dei tropici, la sete di gloria e grandezza che alimenta questo giovane popolo americano, così come l'eredità atavica del genio, eroismo e grandezza trasfusi nel sangue dei suoi figli dalla madre dei consoli e Cesari romani, la patria delle belle arti e delle leggi immortali".

La sera del 7 dicembre, un simpatico *Garden Party* si svolgeva nelle ampie vie del parco della piazza principale, illuminate a giorno da luminarie di luci policrome, tra la fresca allegria della gioventù cittadina.

Partecipava alla riunione anche tutta la buona società lojana a cui attendeva la gentile moglie del Governatore, signora Adela Aguirre de Carrión.



Loja, 11 dicembre 1924.

Cosimo Rennella (al centro con le mani in tasca) posa con le autorità ed un gruppo di signorine dell'élite lojana di fronte al "TELEGRAFO I°" sul luogo dell'atterraggio. Alla destra del pilota, il Dr. José Miguel Carrión, Governatore della Provincia; alla sua sinistra, il magg. Velasco, Comandante Militare della Piazza. La signorina indicata dalla freccia era la "Reina de la Belleza" María Teresa Mora.



Loja, 12 dicembre 1924.

Il Macchi Hanriot HD-1 nell'improvvisato hangar e i tre intellettuali della foto alla pagina precedente; il terzo da sinistra è il meccanico italiano Attilio Castano, inviato da Guayaquil per revisionare l'apparecchio.

Il 9 dicembre la famiglia Eguiguren Palacio metteva a disposizione la sua splendida residenza per un Tè Danzante organizzato dal Consiglio Comunale in onore di Rennella.

Lo stesso giorno Rennella telegrafava al Governatore della Provincia dell'Azuay a Cuenca: "Domani invierò meccanico che le porterà dati di quanto necessario per effettuare raid a

vostra città. Prego comunicarmi, da domani in poi dalle sei del mattino, tutti i dati meteorologici della zona. Cordiali saluti. Capitano Cosimo Rennella".

Frattanto, tra un ricevimento e l'altro, il meccanico ecuadoriano Valdivieso, arrivato da Durán, si accingeva a revisionare il "TELEGRAFO I°" nell'improvvisato hangar.

L'undici dicembre, per provare il vecchio Macchi, Rennella si reca al campo dove, prima del decollo, gli viene donata una bandiera: era un prezioso gagliardetto che recava, ricamata su entrambi i lati con fili d'argento, il simbolo della morte e le sagome dei diciassette apparecchi abbattuti nelle battaglie della Prima Guerra nei cieli italiani sui quali era stato applicato un cóndor d'oro e, ricamato con fili d'oro, il motto: "O VA O SBREGA".

(Motto, in dialetto veneto, dipinto sull'apparecchio di Rennella durante la Prima Guerra Mondiale)

Il prezioso omaggio, che il pilota riceveva dalle mani del Dr. Carlos Castillo, a nome del Comitato "Pro Rennella", era la prova tangibile dell'affetto con cui era stato accolto dagli abitanti di Loja.

Tutte le attenzioni ricevute non facevano dimenticare al bravo aviatore le sue responsabilità professionali nel fare altri voli di collaudo dal campo alla città, con grande gioia dei suoi cordiali abitanti con cui trascorse il più felice Natale della sua vita.

Ormai il progettato raid a Lima, autorizzato dal governo, era

## Parte ottava - Un volo dall'Ecuador al Perù su un glorioso e vecchio biplano

dimenticato sia per le precarie condizioni del biplano, sia perché i festeggiamenti erano già avvenuti il 9 dicembre.

### Da Loja a Cuenca: 26 dicembre 1924

Il 26 dicembre alle 15.30, Rennella decolla da Loja e lancia dal cielo centinaia di volantini col suo saluto:

**LOS AVIADORES COMO LAS AVES TENDEMOS EL VUELO CUANDO EL CIELO NOS ES PROPICIO, POR ESTO NO ECHEIS DE MENOS QUE YO ME ALEJE INTEMPESTIVAMENTE DE ESTE RINCON ANDINO, QUERIDA SECCION DE MI PATRIA; YO OS LLEVO EN MI CORAZON, LLENA DE EMOCION EL ALMA POR LA EXQUISITA BONDAD CON QUE ME HABEIS RECIBIDO.**

**ADIOS CIELO DE LOJA**

**CAPITAN - PILOTO COSME RENNELLA !**

Nella rotta per Cuenca il pilota incontra una tempesta con venti fortissimi che deviano il "TELEGRAFO I°" e solo la sua grande perizia gli permette di atterrare, sotto una pioggia torrenziale e dopo un'ora di lotta con l'uragano ed una tempesta di elettricità statica.

Il corrispondente del giornale *El Comercio* inviava alla capitale il seguente telegramma: "Cuenca, 27 dicembre 1924 - Ieri alle 4.55 p.m. atterrò a Zuzhu l'intrepido capitano Rennella che ha realizzato un raid veramente temerario, poiché sin da Loja due cilindri del motore non funzionavano.

L'atterraggio poteva tradursi in una dolorosa tragedia a causa del precario equilibrio dell'apparecchio per la rottura di un tirante; Rennella infatti usciva miracolosamente illeso dal glorioso "TELEGRAFO I°", completamente distrutto."

*(Il vecchio Macchi Hanriot HD-1, "TELEGRAFO I°", atterrava con violenza cappottando e si spezzavano le ali ed il treno di atterraggio.*

*Le ragioni tecniche dell'incidente si possono desumere da un telegramma inviato da Rennella a Fernando Serrano, direttore de "El Comercio": "Cuenca, 27 dicembre 1924 - Sono sano e salvo - Sono partito da Loja deciso di arrivare ad ogni costo nonostante le stazioni telegrafiche sul percorso annunciassero pioggia e temporali.*

*Ho incontrato temporali, con forti scariche elettriche, mai conosciuti per esperienza.*

*La grandine ha distrutto in gran parte le ali già imputridite dell'apparecchio, che a mala pena rispondeva ai timoni. Durante le manovre di stabilizzazione si spezzava il tirante dell'alettoni sinistro, e quindi non avevo più possibilità di controllo della stabilità laterale.*

*Il motore funzionava male e dei nove cilindri ne funzionavano sei o sette. All'atterraggio non riuscivo a controllare la stabilità dell'aereo e, per evitare di schiantarmi contro gli alberi che circondano il campo, ho dovuto sacrificare il velivolo per tentare di salvarmi.*

*L'elica e le ruote si sono spezzate e non mi è più possibile continuare il viaggio.*

*Il meccanico, alla presenza delle autorità, ha confermato e verificato la rottura del tirante dello stabilizzatore laterale sinistro".*

*Gli aiutanti, venuti dal campo di "El Cóndor" aiutarono il meccanico Valdivieso a disarmare l'aereo e lo fecero trasportare in "huando" dagli indios sino ad Huigra, dove venne caricato su una piattaforma ferroviaria, giungendo al campo di Durán.*

*Attilio Canzini lo dichiarava inservibile ed il glorioso biplano veniva posto nell'hangar della Scuola.*



Loja, 26 dicembre 1924. Gli ultimi controlli del "TELEGRAFO I°" prima del decollo del pilota Cosimo Rennella per Cuenca.

Accanto al glorioso biplano, che si accinge a compiere l'ultima tappa del raid, due soldati aiutanti ed il meccanico italiano Attilio Castano (vicino all'elica) inviati a Loja dal campo "El Cóndor" di Guayaquil.

*(Le ruote a raggi non sono quelle originali del biplano e la scritta "EL TELEGRAFO I°" sulla fusoliera è stata apposta sulla lastra dal fotografo, infatti l'apparecchio dopo l'ultimo restauro non recava più la sua denominazione.)*

Nel 1926 l'apparecchio verrà incredibilmente recuperato, con un minuzioso restauro, dal s. ten. Delgado, dal serg. magg. Jarrín e dal sotto-capo Parra. Nel 1928 volerà ancora pilotato da Cosimo Rennella e dai piloti ecuadoriani brevettati in Italia.

Infine venne trasportato nei magazzini del Parco Militare della capitale. Nel 1945, i tecnici della compagnia aerea PANAGRA restaurarono il Macchi, che veniva esposto nel Museo del Collegio Militare "Eloy Alfaro" a Quito, secondo il desiderio, a suo tempo espresso, di José Abel Castillo.

Un'elica originale dei voli di Liut e Guicciardi è esposta nell'edificio del quotidiano "El Telégrafo" a Guayaquil; un altro esemplare originale, con le estremità spezzate, al Museo Municipale "Remigio Crespo Toral" a Cuenca.

Domenica 27 ottobre 1991, settantesimo anniversario della sua costituzione, la F.A.E. (Fuerza Aérea Ecuatoriana) ha organizzato una serie di manifestazioni per ricordare l'avvenimento e l'Esercito ecuadoriano ha donato alla Aviazione lo storico Macchi Hanriot HD-1, "TELEGRAFO I°".

Restaurato dagli ufficiali Segundo Mantilla e José Armas e dai civili Pedro Cando, Marco Hidalgo e Patricio Espín, il "TELEGRAFO I°" è ora esposto al pubblico nel "Museo Aeronáutico y del Espacio" di Quito.

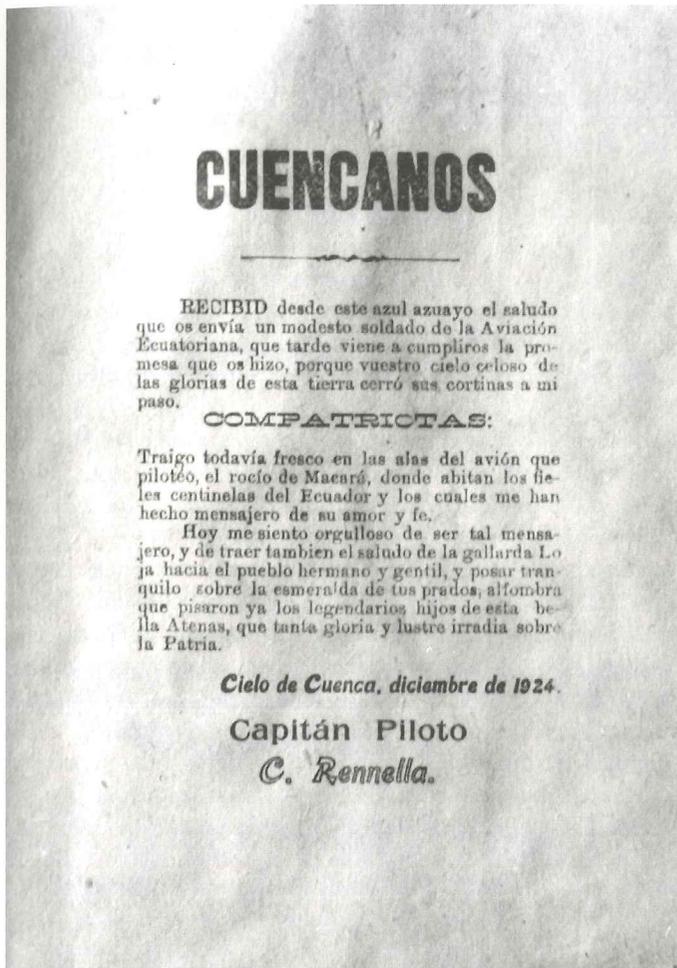
Il Museo Aeronautico e dello Spazio della capitale ecuadoriana è stato creato con decreto sottoscritto dall'Ingegnere León Febres Cordero, Presidente della Repubblica, nell'ottobre 1986 e solennemente inaugurato il 21 ottobre 1992)

"Da San Lucas a Oña, Rennella passava attraverso una tempesta che gli impediva la visibilità; deviato dal vento, arrivava a vedere il fiume Paute; salito sino a 6.700 metri, con una temperatura di trenta gradi sotto zero, si congelavano le candele e per un tratto venne sferzato dalla grandine.

Arrivato sulla città da sud-est, la sorvolava lentamente date le cattive condizioni del motore, dirigendosi al campo di atterraggio, **dopo aver lanciato volantini di saluto**".

L'aviatore lanciava tre tipi diversi di manifestini di saluto alla città. Il primo, con i saluti personali di Rennella e dei cittadini di Macará, è impresso su carta leggera color crema e si conosce stampato su carta di due formati diversi: cm. 13,6 di base per cm. 20,6 di altezza e cm. 10,2 di base per 19,3 di altezza.

Il testo, identico per entrambi, è intitolato "CUENCANOS". Il secondo, con i saluti del Governatore di Loja alla città di Cuenca, è stampato su carta giallastra quasi trasparente e misu-



Raid Loja-Cuenca, 26 dicembre 1924.

Volantino con i saluti del pilota Cosimo Rennella e dei cittadini di Macará lanciato su Cuenca al suo arrivo.

ra cm. 10,4 di base per cm. 18,1 di altezza si intitola "MENSAJE".

Il terzo volantino, di cui non conosciamo le dimensioni, inviava i saluti del Presidente della associazione degli operai di Loja ai colleghi della provincia dell'Azua:

#### SALUTACION A LOS OBREROS DEL AZUAY

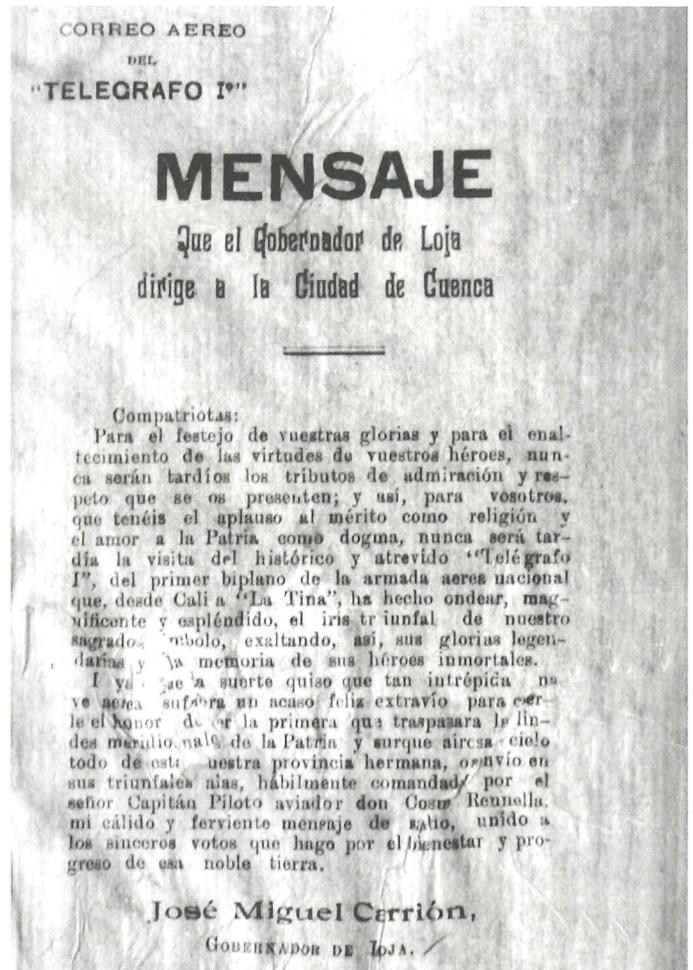
Nobles Colegas

A nombre del Club "Voz del Pueblo", que tengo el honor de presidir, aprovecho el heroico vuelo del Cóndor Ecuatoriano, para enviaros desde las márgenes del pintoresco Zamora un saludo de confraternidad obrera, haciendo votos porque el intrépido aviador Nacional, Capitán Cosme Rennella, os entregue este mensaje que representa la voluntad y el cariño de nuestro compatriota y compañero. Loja, Diciembre de 1924.

El Presidente Luis Matute

("La Cronica" - Cuenca, 29 diciembre 1924)

Rennella era anche latore di un messaggio autografo del



Raid Loja-Cuenca, 26 dicembre 1924.

Volantino con i saluti del Governatore di Loja ai cittadini di Cuenca lanciato sulla città da Rennella al suo arrivo. Eccezionale l'intestazione: POSTA AEREA DEL "TELEGRAFO I°".

Governatore di Loja al collega dell'Azua, Dr. Daniel Córdova Toral, inviato per via aerea tramite il TELEGRAFO I°:

Correo Aéreo del Telégrafo I.-

Loja, diciembre de 1924.

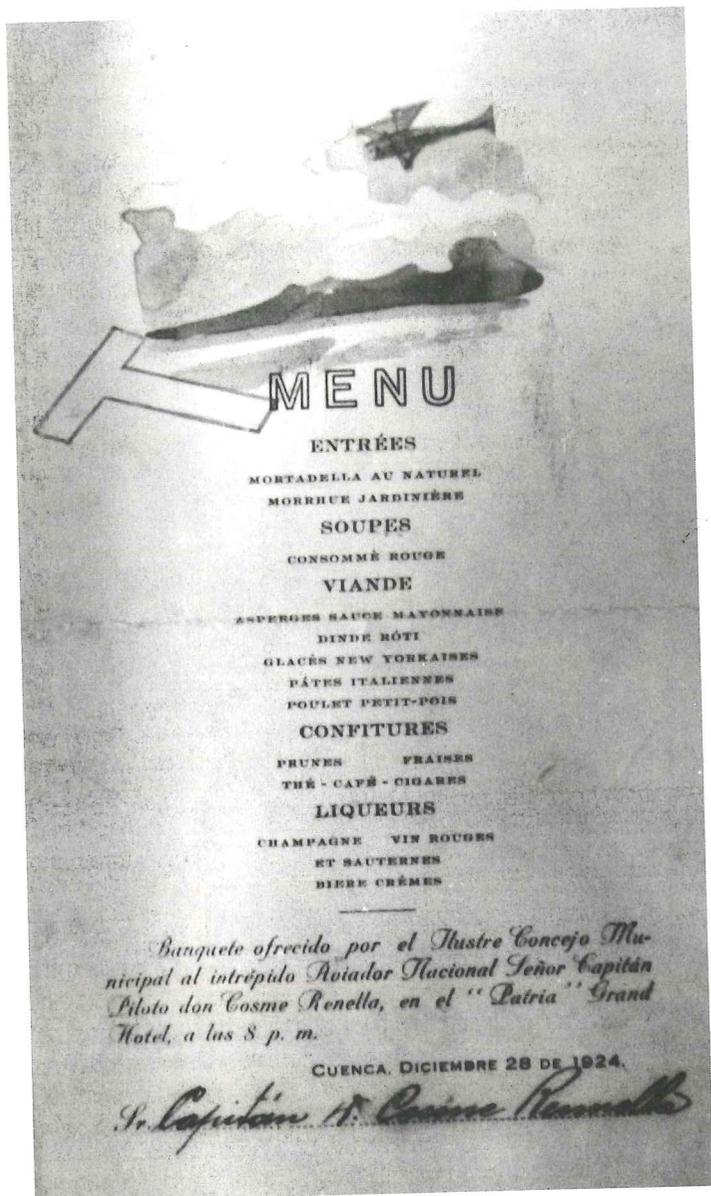
Señor Gobernador del Azuay.- Cuenca.-

En alas del ya glorioso e histórico "Telégrafo I°", valientemente comandado por el intrépido Capitán Piloto aviador señor don Cosme Rennella, envíole mi entusiasta y caluroso mensaje de saludo, junto con los sinceros votos que hago por la prosperidad siempre creciente de esa benemérita provincia, merecidamente confiada a su dirección y por el bienestar y ventura de su distinguida persona.- Afmo. compatriota

José Miguel Carrión.

Gobernador de Loja.

Il giorno seguente l'aviatore riceveva un telegramma da Loja, con i saluti e le felicitazioni per il brillante esito del raid a Cuenca, da parte del Governatore Carrión, ed un altro da Quito del Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, Leonardo Sotomayor y Luna, che lo felicitava per il buon esito del raid. A Cuenca, Rennella veniva accolto da un nutrito programma



Cuenca, 28 dicembre 1924.  
Menu del banchetto offerto dal Consiglio Municipale a Cosimo Rennella nei saloni del Grand Hotel "Patria".

ufficiale di quattro giorni di festeggiamenti: Sabato 27 dicembre, alle dieci del mattino, il Consiglio Municipale si riuniva in sessione solenne in onore del cap. Rennella e si dava lettura del **messaggio inviato dalla città di Loja al popolo cuencano, a mezzo del valoroso pilota.** Quindi Cosimo veniva dichiarato *Ospite d'Onore della città di Cuenca* e riceveva la pergamena firmata dal Governatore Dr. Daniel Córdova Toral e dai consiglieri municipali. Il Dr. Luis Cordero Dávila, in un discorso entusiasta e molto applaudito, poneva in rilievo i meriti del pilota e concludeva: "Por complacer a Cuenca, había puesto en peligro su existencia y cual Hernán Cortés, aún cuando había despedazado sus naves, llegó triunfalmente a esta ciudad, si los corazones de Cuenca supieran volar, en ellos le transportarían al aviador a su regreso." Poco dopo tutti i presenti ed i consiglieri municipali si recavano con l'illustre ospite al *Club Azuayo* dove il Governatore

della Provincia pronunciava un discorso ed offriva un brindisi in suo onore. Alle ore sedici iniziava il Corso Trionfale dei Fiori, al suono delle bande militari, e la sfilata della popolazione e delle autorità, terminava alle diciotto.

Il pilota seguiva il corteo su una automobile seduto in mezzo al Governatore ed al *Jefe Político*.

Domenica 28 dicembre i festeggiamenti iniziavano con una sfilata musicale delle bande militari al *Parco Calderón*.

Alle 8,30 si svolgeva una partita di *foot-ball*, in onore di Rennella, tra le squadre del *Cuenca* e dell'*América Sporting*, a cui assistevano il pilota e le autorità civili e militari.

Seguiva una grande sfilata lungo *calle Bolívar*, preceduta dalle bande musicali civili e militari, che si concludeva con un discorso del Dr. Luis Cordero Dávila dalle tribune del Palazzo Municipale. Alle ore venti, all'*Hotel Patria*, iniziava un banchetto in onore del pilota offerto dal Consiglio Municipale ed allietato dalla banda del *Battaglione Imbabura*.

Nel ristorante i tavoli erano disposti in modo da formare la lettera C (iniziale del nome del pilota) e gli artistici menu a colori recavano, in alto a destra, la sagoma del biplano disegnata dall'artista Luis Alvarado. Al momento dei brindisi prendeva la parola il Presidente del Consiglio Municipale, Octavio Díaz, ed il suo discorso venne sottolineato da calorosi applausi.

Mercoledì 31 dicembre il *Club Azuayo* offriva, alle cinque del pomeriggio nei suoi saloni alla *Sociedad Cuencana*, un Tè Danzante il cui ospite d'onore era Cosimo Rennella. Il 1° gennaio 1925 si concludevano i festeggiamenti ufficiali con un *picnic* ai *campos Azuayos*, offerto dall'Esercito Nazionale della piazzaforte al cap. Cosimo Rennella ed alla *Sociedad Cuencana*.

Il pilota, nei voli Guayaquil-La Tina-Loja-Cuenca, aveva battuto il *Record de Cordillera* non solo per le alte quote raggiunte ma per aver percorso più di settecento sessanta chilometri sulle Ande.

Rennella, prima di lasciare Cuenca, riceveva da una poetessa locale l'omaggio poetico più appassionato della sua vita:

Por un Cóndor

AL AVIADOR CAPITAN PILOTO COSME RENNELLA

*Hoy he querido ser céfiro, sol o cumbre,  
para sentir tu roce, para besar tus alas;  
y sol para aureolar tu frente con mi lumbre:  
hoy he querido ser céfiro, sol o cumbre.*

*Tengo ansias estrañas; deseos imposibles...,  
ser laurel en tus sienes y, ciñéndolas fuerte,  
gozar... vivir yo misma esas indefinibles  
audacias de la vida y retos de la muerte:  
Ser luz en tus pupilas y brillar con el fuego  
de tu gloria que arranca al mismo sol su brillo:  
sonrisa en tus labios y con gran despotismo,  
reir de los pequeños que me aclaman y luego  
ser pensamiento tuyo y pensar que yo humillo  
con mis alas al Hombre...al Cielo...y al abismo...*

Cuenca.

Mary Coriló



Quito, maggio 1977.

Il Macchi Hanriot HD-1 fotografato dall'autore nel Museo del Collegio Militare "Eloi Alfaro", appeso al soffitto con tiranti di acciaio. Era stato restaurato nel 1945 dai tecnici della compagnia aerea civile PANAGRA. (Le ruote originali mancanti vennero sostituite con un tipo recente)

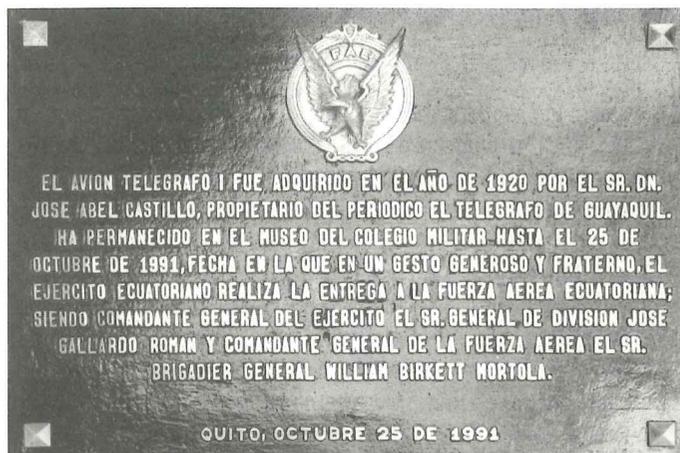


Quito, 29 ottobre 1991.

Don Lorenzo Saá Bernstein dinanzi al "TELEGRAFO I°" restaurato ed esposto al "Museo Aeronáutico y del Espacio" della Fuerza Aerea Ecuatoriana (F.A.E.).

Le simpatie e l'ammirazione che si era conquistata Rennella a Cuenca e l'incidente occorso al "TELEGRAFO I°", facevano nascere l'iniziativa di una colletta per acquistare un aereo, che si sarebbe denominato "CUENCA I°".

(*"La Cronica"* - Cuenca, 29 dicembre 1924: "Bisogna dare al primo pilota



Quito, 25 ottobre 1991.

"Museo Aeronáutico y del Espacio": targa in bronzo posta per ricordare che il biplano "TELEGRAFO I°", acquistato nel 1920 da José Abel Castillo e conservato nel "Museo del Colegio Militar" sino al 25 ottobre, è stato donato, con un gesto generoso e fraterno, dall'Esercito alla F.A.E.; essendo Comandante Generale dell'Esercito il Generale di Divisione JOSE GALLARDO ROMAN e Comandante Generale della Forza Aerea il Brigadiere Generale WILLIAM BIRKETT MORTOLA.

nazionale un aereo; per la sua abilità e coraggio merita che non solo Cuenca, ma tutto l'Ecuador, partecipi alla sottoscrizione per raccogliere la somma di quindicimila sucres che sono necessari per acquistare un apparecchio italiano del tipo del TELEGRAFO I°. Sappiamo che quando venne il sig. Elia Liut erano stati raccolti più di mille sucres, che sono depositati in una istituzione bancaria e, quindi, oltre alla suddetta somma si può contare anche su quelle offerte in seguito, la cui lista deve essere conservata dal Comitato formatosi allora". È anche interessante notare che il suddetto quotidiano pubblicava il seguente annuncio, che mette in rilievo la rarità delle cartoline della prima posta aerea dell'Ecuador: "- BUEN PRECIO - Se paga por las tarjetas postales con el retrato de Liut, cuando vino en Nbre. 1920, en el avión TELEGRAFO I°. Oficina de Ochoa & Delgado Co.")

L'otto gennaio 1925 si aprivano le sottoscrizioni dei cittadini per donare un apparecchio alla nazione a cui si aggiungeva, con l'approvazione delle autorità, l'offerta dello stipendio di un giorno di tutti gli impiegati pubblici della provincia. Inoltre l'Intendente di Polizia, Dr. Guillermo Espinosa C., veniva incaricato di vigilare la sottoscrizione pubblica nella città ed in tutti i cantoni della provincia, che si chiudeva l'8 febbraio con la collaborazione dell'Aero Club.

## Parte nona - Il 1924 si chiude con una grande impresa aviatoria

### Voli con passeggeri alla Scuola di Aviazione

Venerdì 5 dicembre 1924, alle otto del mattino, arrivavano ad Eloy Alfaro per visitare il campo d'aviazione *El Cóndor*, i signori Guillermo Wright, governatore della provincia, Gen. Luis A. Jaramillo, Intendente Generale della polizia, col. Alfonso Darquea, capo della Zona Militare, comandante Augusto Cobo, direttore della Scuola di Aviazione, Telmo Paz y Miño, comandante del battaglione Pichincha, José A. Cobo, Intendente delle Ferrovie del Sud, Francisco Suárez Darquea, capo dell'Arsenale e del porto, dott. Dario R. Astudillo, senatore della Repubblica con signora e figlie, le signorine Jaramillo, la signora Cobo ed altre persone.

Gli illustri ospiti visitavano il campo e si soffermavano accanto ai vari apparecchi ascoltando attentamente le spiegazioni di Attilio Canzini che, poco dopo, li invitava a provare con lui le emozioni del volo.

Il pilota italiano conduceva a spasso per le vie del cielo su un apparecchio *Gabardini* i seguenti passeggeri: il Generale Jaramillo, José A. Cobo, la signora Leticia de Astudillo, la signora Angelina de Cobo e la signorina Carlota Jaramillo.

Nel volo con quest'ultima, Canzini fece delle strette virate e varie acrobazie che destarono vivo entusiasmo ed enorme ammirazione nei convenuti, che lo accolsero all'atterraggio con una salva di applausi.

Tutti i voli vennero eseguiti ad una altezza di 800 metri e terminarono a mezzogiorno, permettendo a tutti i visitatori di rientrare in città per l'ora del pranzo.

### CANZINI ED IL PRIMO RAID DIRETTO GUAYAQUIL-QUITO: 27 dicembre 1924

Il pilota italiano **Attilio Canzini**, dal suo arrivo in Ecuador sognava di realizzare il volo senza scalo Guayaquil-Quito.

Quel sogno, quell'idea fissa era diventata quasi una vera ossessione, sia per dimostrare la sua bravura nell'arte del pilotaggio, sia per confermare, ai suoi alunni della Scuola di Aviazione *El Cóndor* di Guayaquil, la sua capacità non solo tecnica ma anche pratica.

Cedendo ai continui solleciti del pilota istruttore della Scuola di Aviazione, il Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione, Leonardo Sotomayor y Luna, gli concedeva il permesso di intraprendere l'anelato raid.

(*"El Telégrafo"*, Guayaquil sabato 6 dicembre 1924: "Quito, venerdì 5 - L'Alto Comando militare ha autorizzato l'aviatore italiano Attilio Canzini ad effettuare il raid da Quito a Guayaquil. Questa audace prova è stata sollecitata dallo stesso pilota Canzini.")

### Il primo tentativo: 6 dicembre 1924

Alle 6.35 di sabato 6 dicembre, presenti i suoi alunni ed il direttore della Scuola comandante Cobo, Canzini decolla dal campo di Durán pilotando un biplano Ansaldo S.V.A. 5 con

motore Isotta Fraschini V-6 di 250 C.V., che era arrivato con la seconda spedizione Gabardini.

Il volo si svolge senza alcun problema dal livello del mare sino alla Cordigliera delle Ande, passando vicino a Yaguachi e ad El Milagro, a poca distanza da Babahoyo, e prosegue per Balzapamba, San Miguel, Asunción e Guaranda.

Dopo aver superato Guaranda, in un'ora e mezza di volo, il motore comincia a "tossire" poiché i magneti funzionano a tratti ed il pilota si vede costretto a compiere un atterraggio forzato in un pascolo per l'allevamento di bestiame, circondato da fossati, situato a nord di Guaranda in località chiamata Chalungoto, a pochi chilometri dal villaggio di Guanujo, nella Provincia di Bolívar.

Dopo aver atteso inutilmente vicino all'aereo che qualcuno si avvicini, raggiunge a piedi una fattoria dove chiede di inviare una persona al villaggio più vicino con la sua richiesta di aiuto. Da Guanujo non tardano ad arrivare, a cavallo, il primo cittadino e altri maggiorenti del villaggio seguiti da quasi tutti i cittadini a piedi o sui carri.

Dopo aver mostrato il luogo dell'atterraggio ed essersi assicurato che il biplano non corre pericolo, Canzini prosegue a cavallo per Guaranda, accompagnato dal *Gobernador* e da altri cavalieri.

(Il 30 aprile 1976, ho avuto il piacere e l'onore di intervistare, con mia moglie, il simpatico e cortese Comandante Attilio Canzini nella sua casa di Roma.

Durante il pranzo, e sino a tarda sera, ci ha narrato le sue incredibili esperienze aviatorie: dai voli della Prima Guerra Mondiale, sergente pilota nella 131<sup>a</sup> Squadriglia, alle sue esperienze di Direttore della Scuola di Aviazione di Guayaquil e di pilota istruttore a Cameri (Novara), prima di recarsi in Ecuador e dopo il suo ritorno in Italia.

Il suo ricordo più vivo e pungente era il primo fallito tentativo di raid da Guayaquil a Quito: «Il motore che "faceva i capricci", la ricerca di un prato pianeggiante in mezzo alle Ande, l'atterraggio in un luogo deserto, il pacchetto di sigarette, fumate nervosamente una dopo l'altra, che stava finendo.

Ed intorno a me... solo il silenzio e le Ande maestose: ma perché non compare nessuno?

Porca miseria, come faccio a chiedere che mi mandino i soccorsi se non si avvicina neppure un cane!

Finite le sigarette mi decido, a malincuore, ad abbandonare il mio S.V.A.; mi incammino a caso finché non trovo un gruppo di case e riesco a farmi capire che ho bisogno di telegrafare al campo di Guayaquil.

Mi fanno sedere e aspetto pazientemente e poi sapete cosa arriva?

Il sindaco del paese con la banda che suona per me!

Con lui ci capiamo a meraviglia: immediatamente scrivo il testo del telegramma per avvisare la Scuola dell'accaduto e lui mi dice di non preoccuparmi e che potrà spedirlo da Guaranda, poi si offre di accompagnarmi al velivolo.

Quando arriviamo vicino all'aereo gli chiedo come mai non ci sia nemmeno un pastore in quel luogo: lui si meraviglia e mi dice che il posto è pieno di indios e che devono aver sentito certamente il rombo del motore.

Poi si mette a chiamare a gran voce e centinaia di indigeni, vestiti solo col perizoma e sacchetti di mais alla cintura, scendono dalla collina e gli spiegano, nel loro dialetto, che stavano nascosti perché avevano paura di me!

E sapete perché?

Io per loro ero certamente un diavolo: ero sceso dal cielo con un rumore assordante e facevo continuamente uscire il fumo dalla bocca!

Poi, con l'aiuto e le spiegazioni del buon "Gobernador" tutto si è chiarito e quei bravi indios ho poi saputo che furono di valido aiuto nel trasporto dell'aereo a valle.»

Non appena la piccola carovana arriva in città, Canzini si dirige all'ufficio telegrafico mentre la popolazione, saputo cosa è accaduto e dopo averlo acclamato, si dirige verso Guanujo per andare a vedere il biplano.

## Capitolo primo - Attilio Canzini riesce a coronare il suo sogno

L'aviatore finalmente riesce a telegrafare al Comandante Cobo ed al Capo della Missione Italiana.

Ricevuto il telegramma, il direttore della Scuola avvisava il Ministro Sotomayor y Luna e disponeva la partenza degli italiani: pilota montatore Rizzi e motorista Ceccovilli e degli ecuadoriani: ten. Santiago Duarte, della Scuola di Aviazione, due meccanici e tre soldati provvisti di benzina, olio e pezzi di ricambio.

Nel telegramma inviato al Gen. Pizio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana, dopo averlo avvisato di quanto è successo Canzini aggiunge: "Domani partirò da Latacunga col treno per Quito dove effettuerò i voli per la festa con il Sopwith e quindi tornerò a prendere lo S.V.A. appena pronto. Avverta e saluti anche il signor Ministro".

Il giorno seguente, col treno misto Latacunga-Quito, il pilota raggiunge la capitale dove sono in programma dei voli per commemorare il centenario della *Battaglia di Ayacucho*.

Frattanto, giovedì 11, il ten. Duarte inviava, da Guaranda, al Comando della Terza Zona militare ed al Comandante Cobo un telegramma in cui diceva: "Sono stato sino al luogo in cui si trova l'apparecchio. La pioggia incessante ha danneggiato la tela delle ali. Il terreno non si presta al decollo e non c'è altra possibilità in questi luoghi.

Domani proveremo il motore con Ceccovilli per verificare se è danneggiato, comunque posso assicurare che l'apparecchio nelle condizioni in cui si trova, non può volare."

All'arrivo dei soccorsi l'aereo verrà smontato e riportato a valle, le parti più pesanti a dorso di mulo e le ali e la fusoliera sulle spalle degli *indios Huanderos*.

Quando la carovana dei soccorritori arriverà nei pressi della ferrovia, tutte le parti dello S.V.A. verranno caricate su una piattaforma della ferrovia *Guayaquil & Quito Railway Co.* che le trasporterà sino a Durán.

Ritornato a Guayaquil da Quito, Canzini si mette al lavoro e smonta il motore, sostituendo le parti usurate con pezzi di ricambio nuovi, cambiando i magneti, controllando e riparando anche i danni subiti dall'apparecchio durante il trasporto.

Il suo desiderio di andare a Quito in volo si era trasformato in una vera ossessione: non mangiava, non dormiva e fumava una sigaretta dopo l'altra.

Continuava il suo lavoro senza curarsi dei commenti maligni, sul suo fallito raid, dei piloti italiani ed ecuadoriani, che ogni tanto facevano capolino nell'hangar per vederlo lavorare come un forsennato su quel monoposto italiano da ricognizione.

L'impegno che poneva, col valido aiuto dei meccanici Rizzi e Ceccovilli, non gli impediva di trovare il tempo dimostrare la sua grande perizia, eseguendo emozionanti voli.

*(I voli vennero eseguiti su Guayaquil il 21 dicembre ed anche il seguente episodio, riportato da "El Telégrafo" nella sua edizione di lunedì 22 dicembre, ci può illustrare l'incredibile personalità del pilota e cosa poteva succedere a quei tempi felici in Ecuador:*

*"L'aviatore Attilio Canzini, Direttore della Scuola di Aviazione, ieri mattina, dando prova di grande perizia, compiva evoluzioni sul campo sportivo municipale, durante la partita interprovinciale Guayas-Los Ríos, che è terminata col trionfo della prima squadra.*

*Canzini, su un Gabardini 130 C.V. arrivò a pochi centimetri dalle teste dei giocatori, eseguì vari "loopings the loop" e scivolò d'ala, atterrando in mezzo al campo di football. Una bella nota sportiva ed acrobatica quella esibita dall'aviatore Canzini nella mattinata di ieri!"*

*Quel giorno il pilota italiano fece tre voli e, nel primo ed ultimo, trasportò dei passeggeri.*

*Uno di essi era il Sig. Alberto Benítez Noboa, un entusiasta dell'aviazione sin dal volo Guayaquil-Cuenca di Liut.*

*Probabilmente si trattava di un biplano Gabardini 120 C.V. poiché non risulta che la ditta di Cameri abbia montato motori di potenza superiore)*

Infine, per non perdere tempo prezioso, i tre italiani decidono di sostituire il motore Isotta Fraschini V-6 dello S.V.A. 5, montando lo SPA 6A dello S.V.A. 10 biposto.

*(Ansaldo S.V.A. 5 e S.V.A. 10: derivati dal famoso S.V.A. 2, costruito nel 1917 dai cantieri Ansaldo su progetto dei capitani Umberto Savoja e Rodolfo Verduzio e con la collaborazione dell'ingegnere Celestino Rosatelli.*

*Lo S.V.A. (la sigla essendo costituita dalle iniziali di Savoja, Verduzio e Ansaldo), concepito come caccia veloce, venne utilizzato come ricognitore strategico e bombardiere leggero a largo raggio di azione.*

*Lo S.V.A. fu il primo velivolo in Italia, e uno dei primi al mondo, studiato e costruito con rigore tecnico-scientifico mediante il calcolo preventivo delle strutture e rigorosi controlli in fase di collaudo.*

*Coi suoi 220 km./ora di velocità non poteva essere intercettato dalla caccia avversaria e la sua eccezionale autonomia e capacità di carichi offensivi resero possibili, nel 1918, agli aviatori italiani delle missioni di guerra che destarono lo stupore dei nemici e degli alleati.*

*Nella realizzazione di raids eccezionali, quali quello di Vienna, si distinse la 87ª Squadriglia Aeroplani S.V.A. "La Serenissima".*

*Nel dopoguerra lo S.V.A. fu ancora protagonista di famosi raids in Italia e all'estero come quello da Roma a Tokyo, la traversata delle Ande argentine, peruviane ed ecuadoriane.*

*L'Ansaldo durante la guerra produsse, nei cinque cantieri sorti dal gennaio 1917 nei pressi di Genova, a Torino e La Spezia, 65 apparecchi nel 1917 e*



Guayaquil, 20 dicembre 1924.

Il pilota montatore italiano Angelo Rizzi accanto al biplano Ansaldo S.V.A. 5 con cui Attilio Canzini, il 27 dicembre 1924, compiva il primo raid diretto Guayaquil-Quito.

## Parte nona - Il 1924 si chiude con una grande impresa aviatoria



Guayaquil, 21 dicembre 1924.

Il pilota Attilio Canzini, direttore della Scuola di Aviazione "El Cóndor," con alcuni suoi allievi ed il sig. Alberto Benítez Noboa, passeggero del Gabardini 120 C.V. Il pilota italiano evolui sul campo sportivo municipale sfiorando le teste dei giocatori, eseguendo varie acrobazie ed atterrando in mezzo al campo di "foot-ball".



Guayaquil, 26 dicembre 1924.

Campo di "El Cóndor": gli artefici del primo raid diretto da Guayaquil a Quito sorridono soddisfatti dopo aver revisionato l'Ansaldo S.V.A. 5.

Da sinistra a destra: Angelo Rizzi, Attilio Canzini e Bruno Ceccovilli.

1.351 nel 1918.

Fu un aereo di grande successo e, nelle varie versioni, venne prodotto in circa 2.000 esemplari ed esportato in molti Paesi.

S.V.A. 5: aeroplano da ricognizione monoposto a cellula biplana, elica trattiva e coda monoplana con due file di montanti inclinati, a forma di V; le ali e gli impennaggi erano intelati; motore SPA 6A di 205 C.V. a 1600 giri.

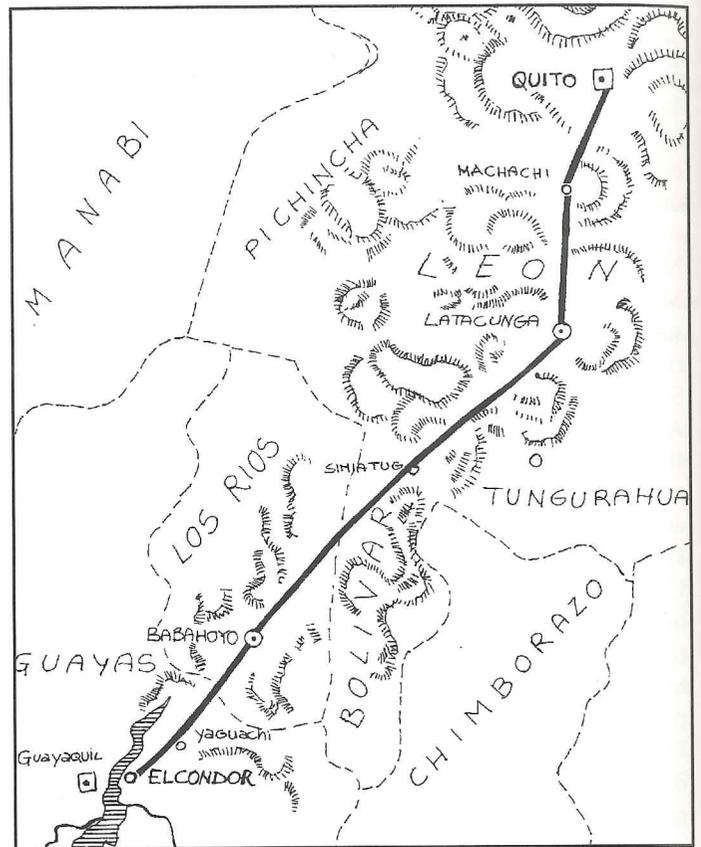
Dimensioni e caratteristiche: apertura m. 9,10; lunghezza m. 8,10; altezza m. 2,65; superficie mq. 24,20; peso a vuoto kg. 685; velocità massima km./h. 207. Lo S.V.A. 10, aveva caratteristiche simili allo S.V.A. 5, ma era un biposto per insegnamento avanzato ed era spinto inizialmente dal motore SPA 6A.

Dopo i brillanti risultati conseguiti con il motore Isotta Fraschini V-6 di 250 C.V., fu standardizzata anche questa versione con la designazione S.V.A. 10-IF ed entrambi i modelli continuarono ad essere prodotti sino al termine della guerra. Dimensioni e caratteristiche: apertura m. 9,18; lunghezza m. 8,10; altezza m. 2,72; superficie mq. 26,9; peso a vuoto kg. 730; velocità massima km./h. 207.

Nel dopoguerra oltre ad equipaggiare le squadriglie da ricognizione italiane, fu venduto per un totale di un centinaio di esemplari in Argentina, Brasile, Lettonia, Lituania, Olanda, Perù, Polonia, Russia, Spagna ed Uruguay.

Era il migliore apparecchio in quel tempo in dotazione alla Scuola Militare di Aviazione "El Cóndor" di Guayaquil.

Tutti gli altri aerei erano in riparazione o erano stati distrutti dai piloti italiani od ecuadoriani)



Primo raid diretto Guayaquil-Quito, 27 dicembre 1924.

Cartina della rotta dello S.V.A. 5 dal campo di aviazione "El Cóndor" a Quito.

Il 26 dicembre, finalmente, Canzini decolla per un volo di prova arrivando alla quota di 7800 metri in meno di un'ora: lo S.V.A. risponde alla perfezione.

**Ha battuto il record sud-americano di altezza**, dimostrato dalla registrazione del barografo installato sull'Ansaldo.

Quando atterra è felice, va a fare la valigia e la mette nel compartimento apposito, quindi ordina ai meccanici di fare il pieno per il giorno seguente.

### Il raid Durán-Quito

Sabato 27 dicembre 1924, sin dalle quattro del mattino, tutto il personale della Scuola di Aviazione si apprestava a preparare il biplano, eseguendo gli ultimi controlli.

Alle 4.30, con un viaggio di venti minuti di vaporetto, da Guayaquil ad Eloy Alfaro, raggiungono il campo di aviazione *El Cóndor* Canzini, Rizzi, Ceccovilli, numerosi giornalisti ed Alberto Benítez Noboa.

L'aereo esce dall'hangar N°1 alle 5.30, mentre alla Scuola arrivano continui avvisi sulle condizioni atmosferiche da tutti i telegrafisti dislocati lungo la rotta.

La Scuola aveva comunicato, dal 25 dicembre, la decisione di Canzini di effettuare il raid all'autorità militare ed aveva chiesto alla Direzione Generale dei Telegrafi di ordinare agli uffici telegrafici lungo la rotta prevista di comunicare i dati meteorologici dalle 5.30 del mattino del 27 seguente.



Alle sei arrivano a Durán i dati richiesti dagli uffici telegrafici di Quito, Latacunga, Guaranda, San José e Balsapamba.

Il tempo è buono lungo il percorso e, alle 7.30, si riceve l'annuncio che anche a Quito è cessata la pioggia.

Attilio Canzini saluta calmo e sereno gli amici, gli allievi e tutte le persone che sono venute a vederlo partire.

Il cronometro dello S.V.A., che reca ancora sulla fusoliera la marca I-AFRO del Registro Aeronautico Italiano, segna le 8.07 quando il pilota decolla, salutandolo ancora dall'alto.

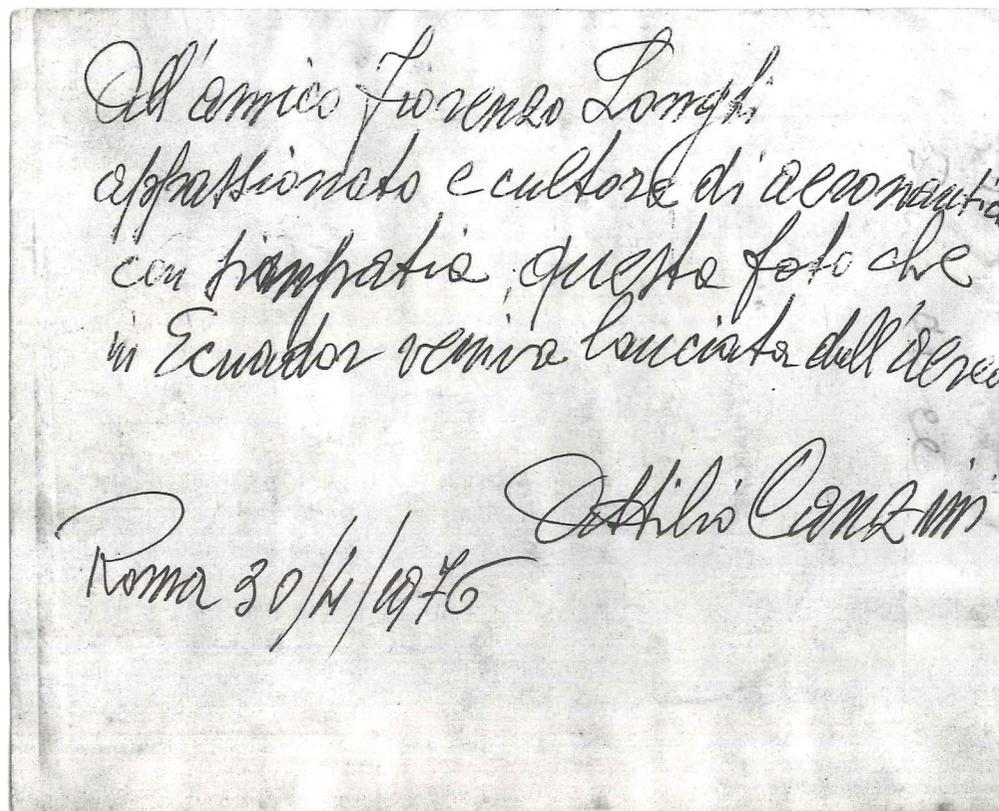
Canzini fa gradatamente quota sino a 3.000 metri prendendo, dopo trenta minuti di ascesa, la direzione di Babahoyo.

La rotta prevista, ad una altezza di 4.500 metri, passava per Yaguachi, Babahoyo, Playas, Guanujo, San José de Chimbo, Guaranda, Latacunga, Riobamba e Machachi.

Il passaggio del biplano è segnalato nei seguenti luoghi: Babahoyo alle 9.20; San José de Bolívar alle 9.30; Saquisilí alle 10.05 e Machachi alle 10.15.

La rotta effettivamente seguita era stata la seguente: Guayaquil, Babahoyo, río Zapotal, Pujilí seguendo quindi la linea ferroviaria del *Ferrocarril del Sur*.

Nel passaggio, sulla Cordigliera andina, tra le vette del Chimborazo e dell'Illiniza, ha raggiunto la quota massima di 4.800 metri.



Primo raid diretto Guayaquil-Quito, 27 dicembre 1924.

Volantino che ritrae il volto di Attilio Canzini e da lui lanciato sulla capitale al termine del suo magnifico primo volo diretto da Guayaquil alla capitale.

Esso reca la firma autografa del pilota al recto e la dedica all'Autore al verso. Il raid ebbe la durata di due ore e otto minuti e venne compiuto con uno S.V.A. 5.



ER EL RAID LOJA CUENCA

AFRO

ANUNCIAR es VENDER

LA EDICION DE AYER DE "EL TELEGRAFO" CONTENIA

5.481 líneas

DE ANUNCIOS GENERALES

EDICION DE OCHO PAGINAS

NUM. 14.192

DE LA ESCUELA DE TO GUAYAQUIL - QUITO

ando una altura de

COLATACUNGA QUITO

pueblo patriota, que, en las márgenes del labor entusiasta por el progreso nacional, el plano de la Prensa Ecuatoriana y apro- vido vuelo del aviador Canzini, en su para enviar un saludo cariñoso y cor- pueblo que, en las faldas del Pichincha, que la Patria ocupe el lugar que le co- el concierto de las naciones libres y civi- del go.

de motor fijo de vistas de las ciudades y pobla- ciones por donde cruce, las mis- mas que, de obtenerlas Canzini, las prometemos a los lectores de EL TELEGRAFO.

La salida del biplano, ha sido fijada para las cinco de la maña- na de hoy y es probable que cuan- do nuestros lectores se impongan de esta noticia, ya esté Canzini, recibiendo el merecido homenaje que ha de tributarle el pueblo quiteño.

La preparación y arreglo del aparato ha corrido a cargo del mecánico de aviación Ceccoville.

LA EMBAJADA NUEVOS JUECES DE LETRAS DE LA PROV. DEL GUAYAS

La Corte Superior en sesión de ayer, nombró para jueces de letras, primero, segundo y terce-

CORDIAL RECIBIMIENTO A LA NIETA DE UN PROCEER

QUITO, viernes 26 (De Gabela).— Los diarios saludan muy cordialmente a la señorita Clotilde González y Paredes, nieta del glorioso prócer de la Independencia, el teniente quiteño don Manuel Paredes, oficial del Libertador, que estuvo en la campaña del Sur y combatió en la batalla de Ayacucho entre la Legión de ecuatorianos que tomaron parte en la épica jornada.

La viajera viene del Perú con objeto de entregar la placa de bronce que la ciudad de Arequipa ha ofrecido a la de Quito, con motivo del Centenario de la batalla de Ayacucho.

Muy en breve se pondrá en contacto con las autoridades locales, a fin de acordar el programa para la entrega solemne de tan significativo homenaje.

NUEVO CANON PARA EL SERVICIO TELEGRAFICO EN EL PAIS

Quito, viernes 26 (De Gabela).— Se publica el decreto Ejecutivo que reglamenta el servicio de tarifas telegráficas que regirán desde el primero de enero. Los telegramas ordinarios paga-

Pochi istanti dopo il biplano sorvola Quito, il cui cielo è limpi- do e pieno di sole. Canzini vola per cinque minuti sul centro della città ed atterra al campo *La Carolina* di Iñaquito, dopo aver eseguito alcune belle figure acrobatiche e lanciato dei *volantini* con la sua effigie.

(Sulla stampa dell'epoca non si fa esplicito riferimento al volantino, che misu- ra cm. 12,5 di base per 15,5 di altezza ed è stampato su carta spessa.

Mi è stato donato da Canzini nel 1976 il quale, dopo avervi apposto il suo autografo mi precisava trattarsi del suo ritratto eseguito da un artista ecuado- riano.

Il manifestino inoltre è stato pubblicato sulla testata del giornale "El Guante" del 27 dicembre, nella cui redazione, forse per la fretta di preparare l'edizione straordinaria e portarne un pacco al campo d'aviazione per affidarlo al pilo- ta, ci si è dimenticati di porre una didascalia sotto il ritratto (ved. foto pag. 168)

Il volo è durato un'ora e quarantacinque minuti.

Attilio Canzini per la prima volta, trasvolando le Ande, ha collegato Guayaquil a Quito con un volo diretto e la folla



Quito, 27 dicembre 1924.

Ritratto del Gen. Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Aeronautica Italiana in Ecuador, con la sua dedica autografa al pilota Attilio Canzini nel giorno del suo trionfo.

# El Guante

Guayaquil, (Ecuador), Sábado 27 de Diciembre de 1924.

## CANZINI, EL INTREPIDO PILOTO, IRA HOY A QUITO

### Significativo mensaje a las ciudades del interior

**"EL GUANTE" SERA LEIDO SIMULTANEAMENTE EN GUAYAQUIL Y EN LA CAPITAL**

Canzini el intrépido piloto italiano, que ha hecho del valor una voluptuosidad generosa, desafiará hoy nuevamente los Andes en su aeroplano Sva, llevando un mensaje de progreso y fraternidad a la capital de la república y a las poblaciones del interior.

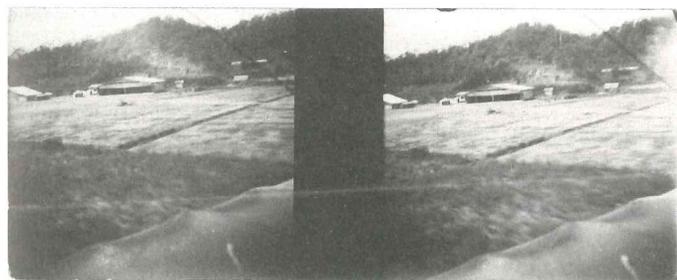
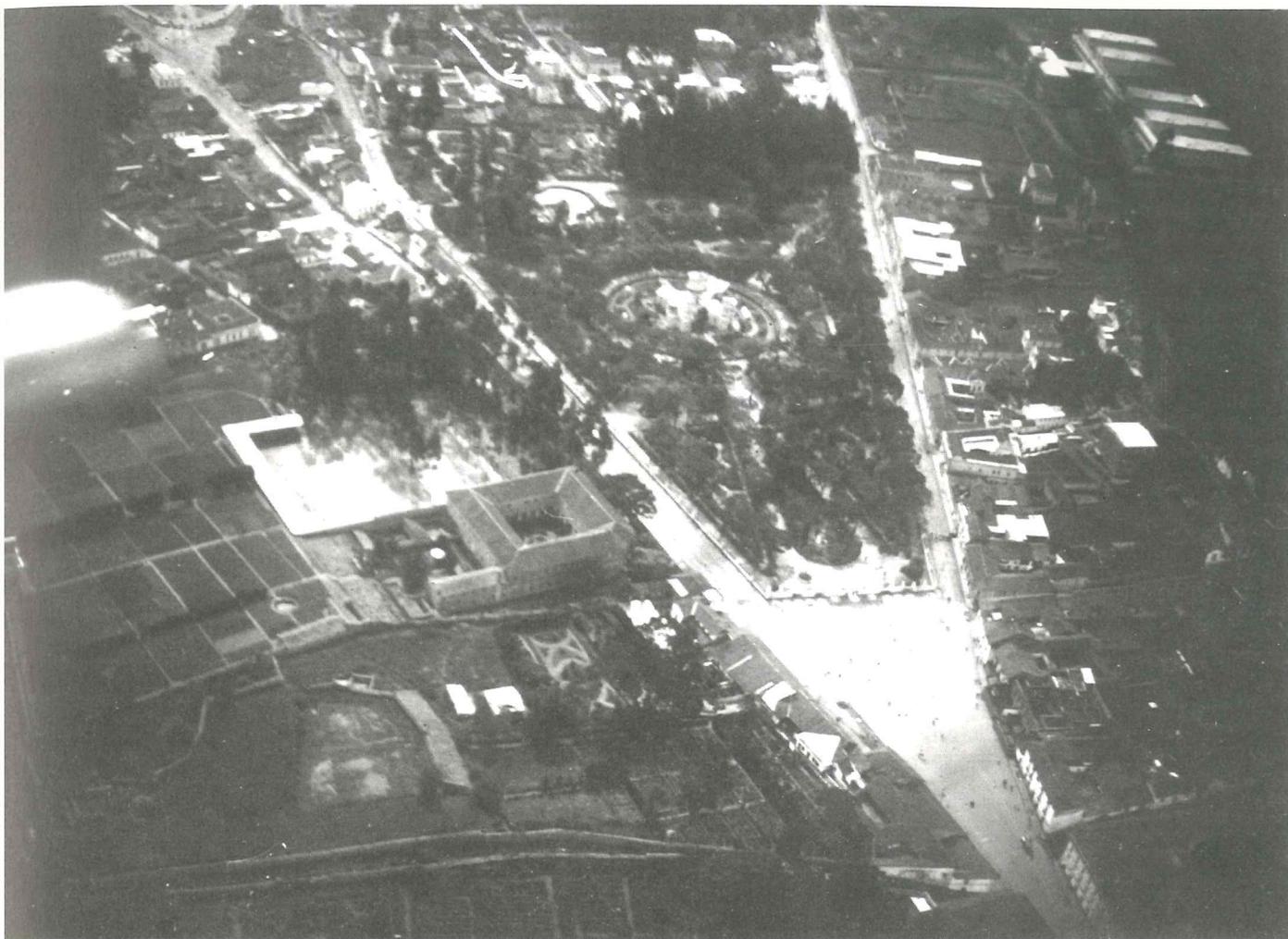
Batiendo records no alcanzados en esta elevada sección de los Andes, Canzini recibirá hoy el saludo de las immaculadas auroras del Chimborazo, la roja glorificación del Tungurahua, la incomparable florecencia de nuestros arreboles mañaneros, en tanto que los plumados centinelas le hacen escolta triunfal y aplauden con sus alas la serenidad del invasor de sus dominios solitarios.

Con gentileza que agradecemos, el señor Canzini se ha prestado espontáneamente a llevar EL GUANTE a la capital de la república, dando así ocasión para que nuestro diario sea leído simultáneamente, en las primeras horas de la mañana, en las ciudades distanciadas por tierras, pero unidas fuertemente en un haz de cálido amor a la Patria.

Canzini parte a las cinco de la mañana del



Primo raid diretto Guayaquil-Quito, 27 dicembre 1924.  
Giornale "El Guante" trasportato in volo da Attilio Canzini.



*Primo raid diretto Guayaquil-Quito: 27 dicembre 1924.*

*Il pilota italiano Attilio Canzini ha scattato fotografie aeree dei principali luoghi sorvolati durante il raid.*

*Dall'alto in basso: il centro di Quito all'arrivo; il campo "El Cóndor" di Durán, nei pressi di Guayaquil, al decollo.*

convenuta al campo lo accoglie in delirio, apprezzando l'eroismo e l'alta capacità tecnica del pilota italiano.

È anche la prima volta che nella capitale vedono uno S.V.A.

Al campo di Iñaquito i primi a congratularsi con l'aviatore sono il Ministro della Guerra, gli alti ufficiali della Missione Militare Italiana e dell'Esercito ecuadoriano.

Egli viene condotto in trionfo alla presenza del Presidente della Repubblica, dottor Gonzalo Córdova che, con grande entusiasmo, si congratula con lui per la sua bella impresa e gli offre un rinfresco, brindando con una coppa di champagne alla salute del pilota italiano ed al trionfo dell'aviazione ecuadoriana.

Attilio riceveva molti riconoscimenti per il suo volo diretto da Guayaquil a Quito. Lunedì 29 dicembre il Consiglio Municipale della capitale deliberava di assegnargli la artistica medaglia d'oro, che era stata coniata sin dal 1921 per quell'aviatore che fosse riuscito a compiere la difficile impresa, ma che soltanto Canzini realizzava nel 1924.

*(Come abbiamo visto, il tenente francese Marc Guittény col meccanico André Janin decollava, l'undici agosto 1921, su un Salmson francese ma era costretto a ritornare alla base, quando si trovava a soli ottanta chilometri dalla meta, a causa del cattivo tempo.*

*Il raid diretto Guayaquil-Quito verrà ripetuto, come vedremo in seguito, il 22 agosto 1929, dal pilota statunitense Harold Harris, vice presidente della compagnia "PAGAI" (Pan American Grace Airways Inc.), che aveva a bordo, come navigatore, il capitano pilota italo-ecuadoriano Cosimo Rennella.*

*L'aereo era un Fairchild F.C.-2W2, monoplano commerciale con motore Pratt & Whitney "Wasp" di 420 C.V., ed il tempo di volo impiegato due ore e tredici minuti)*

Al valoroso pilota venivano attribuite anche la medaglia d'oro del Consiglio Municipale di Guayaquil, la medaglia d'oro al Merito della Repubblica dell'Ecuador ed una artistica targa in argento ed oro delle guarnigioni delle città di Quito e di Guayaquil.

### Il trasporto dei quotidiani per via aerea

Dopo l'atterraggio Canzini consegna al Ministro della Guerra che lo attende al campo, la valigia postale con i giornali trasportati in volo, che vengono poi distribuiti dall'aiutante del Ministero, maggiore Julio de la Rosa.

Si tratta della edizione di sabato 27 dicembre 1924 dei giornali di Guayaquil *El Telégrafo* ed *El Guante*.

*El Telégrafo* reca sulla testata sinistra:

**EL TELEGRAFO, cuya labor por la aviación nacional no desmaya un solo día, encomienda hoy al intrépido piloto Canzini, la misión de llevar un saludo afectuoso a todos sus colegas de la Capital de la República y ruega a éstos que se dignen aceptarlo como una nueva prueba de los sentimientos de solidaridad y compañerismo que siempre le animan.**

e, sulla testata destra:

**El pueblo patriota, que, en las márgenes del Guayas labora entusiasta por el progreso nacional, válese del Decano de la Prensa Ecuatoriana y aprovecha del atrevido vuelo del aviador Canzini, en su aparato SVA, para enviar un saludo cariñoso y cordial al noble pueblo que, en las faldas del Pichincha, se esfuerza porque la Patria ocupe el lugar que le corresponde en el concierto de las naciones libres y civilizadas del globo.**

(ved. foto pag. 166-167)

*El Guante* intitola la sua testata:

**CANZINI, EL INTREPIDO PILOTO, IRA HOY A QUITO**  
Significativo mensaje a las ciudades del interior  
**EL GUANTE SERA LEIDO SIMULTANEAMENTE EN**  
**GUAYAQUIL Y EN LA CAPITAL...**

Con gentileza que agradecemos, el señor Canzini se ha prestado espontáneamente a llevar EL GUANTE a la capital de la república, dando así ocasión para que nuestro diario sea leído simultáneamente, en las primeras horas de la mañana, en las ciudades distanciadas por tierras, pero unidas fuertemente en un haz de cálido amor a la Patria..."

(ved. foto pag.168)

**EL GUANTE DE AYER, LLEGA A LA CAPITAL,**  
**POCAS HORAS DESPUES DE APARECIDO EN**  
**GUAYAQUIL.**

Quito, diciembre 27 de 1924. GUANTE - Guayaquil (Por telégrafo)

Gran entusiasmo causó en esta capital la llegada del intrépido aviador italiano Canzini, así como la lectura de valiente órgano de publicidad de ese puerto principal EL GUANTE, siendo ésta la primera vez que en Quito se lee la prensa portuaria el mismo día, conjuntamente con los lectores de

### Guayaquil.

(*"El Guante"* - Guayaquil, 28 diciembre 1924)

**EL PRIMER VUELO DIRECTO DE GUAYAQUIL A QUITO.**

Quito, sábado 27.

**Canzini trajo la edición de EL TELEGRAFO, del día de hoy, con un saludo especial dedicado a la prensa capitalina.**

Telegramma dell'aviatore Canzini:

Quito, 27 diciembre - 12.30 (Urgente)

Sig. Direttore di EL TELEGRAFO

Alle dieci e quindici minuti, dopo un'ora e tre quarti di volo, arrivato felicemente, seguendo la rotta di Babahoyo, Zapotal, Latacunga in direzione del Cotopaxi, di Machachi e Quito. L'apparecchio in perfette condizioni ha volato ad una quota di 4500 metri.

**Ho scattato fotografie dei luoghi principali, iniziando dal campo di Durán, sino a Quito.** (ved. foto pag. 169)

Qui ho incontrato il Ministro della Guerra, il Capo di Stato Maggiore, i capi ed ufficiali della Missione Italiana, il comandante Cobo, i colonnelli Darquea e Pesantes, che mi accompagnarono fino in città ed alla casa del Presidente della Repubblica, al quale è stato consegnato il messaggio ed il numero speciale di EL TELEGRAFO, di oggi e EL GUANTE...

\*\*\*

Nuestra edición de ayer en la capital:

Quito, diciembre 27 - Sr. Director de EL TELEGRAFO -  
**Con gratísima sorpresa recibí la edición de esta mañana que se ha dignado enviarme con el intrépido aviador Canzini,** llegada a la capital a las 10.15. Felicito cordialmente por la parte que el diario ha tomado en el desarrollo de la aviación nacional...

**R. Villavicencio Ponce, Presidente de la Cámara de Diputados"**

(*"El Telégrafo"* - Guayaquil, 28 diciembre 1924)

\*\*\*

**LOS DIARIOS DE QUITO Y LA ATREVIDA HAZAÑA**  
**DE CANZINI**

Quito, domingo 28 (De Gabela).

Con merecidos encomios y alabanzas para el intrépido piloto Attilio Canzini, Director Técnico de la Escuela de Aviación EL CONDOR, reseñan los diarios la gran hazaña aérea efectuada ayer a través de las altas cordilleras andinas, hazaña que irá envuelta hacia la inmortalidad con el nombre de Canzini, registrándose en los anales de la aviación nacional.

**EL DIA, reproduce los saludos de EL TELEGRAFO y EL GUANTE, de ayer, cuya circulación casi al mismo tiempo que la de los de aquí fue una verdadera novedad que ha merecido los más entusiásticos comentarios y las más férvidas palabras de admiración para los rotativos porteños.**

(*"El Telégrafo" - Guayaquil, 29 dicembre 1924*)

Infatti quanto sopra è confermato da *El Día*, nella sua edizione di domenica 28 dicembre: "Dopo aver ricoverato l'apparecchio nell'hangar, il signor Ministro della Guerra accompagnò Canzini in automobile al suo alloggio; il pilota italiano, il cui nome deve essere iscritto tra le nascenti glorie dell'aviazione nazionale, passando davanti il nostro ufficio, ci ha rimesso gli esemplari de *El Telégrafo* e *El Guante* che ci erano stati inviati in omaggio".

Il quotidiano quitegno riporta quindi, parola per parola, le prime pagine dei colleghi di Guayaquil mettendo in evidenza che, per la prima volta, potevano esser letti lo stesso giorno in cui erano stati stampati.

\*\*\*

Il disegnatore poeta Valenzuela Pérez, nella sua rubrica *La semana a golpes de crayon*, dedica a Canzini, sulla prima pagina de *El Telégrafo* di domenica 28 dicembre, una vignetta in cui si vede il biplano che sorvola la capitale, ed il seguente componimento:

*Tal como ave viajera  
lanzóse el nauta hacia la Cordillera,  
llegando a San Francisco  
de Quito, como oveja va a su aprisco.  
Sonado vuelo y merecida gloria  
q'incorpora a Canzini a nuestra historia  
cual vencedor del Ande,  
titulo que le cabe por ser grande.  
(ved. foto a lato)*

\*\*\*

In Italia solo un quotidiano novarese pubblicava, nel gennaio del 1925, la notizia del raid:

**" - AVIAZIONE - I piloti italiani all'estero -  
Canzini ha sorvolato la Cordigliera Andina -**

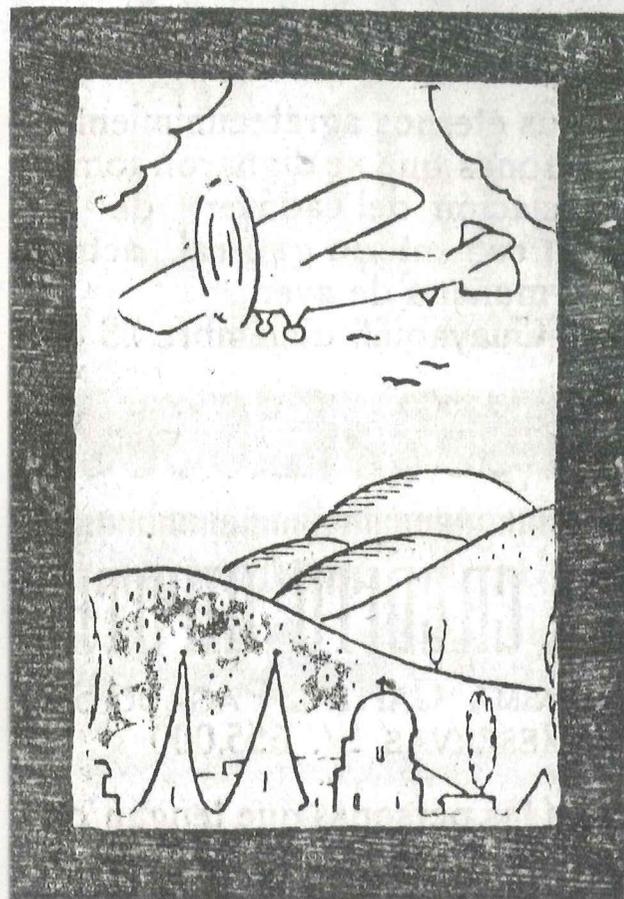
Da qualche anno, nell'Ecuador, è stata trapiantata una piccola sezione d'una scuola d'aviazione italiana, la Gabardini.

La dirige Attilio Canzini che dispone di un certo numero di apparecchi italiani e di alcuni istruttori collaboratori.

Giunge ora notizia che il bravo Canzini ha compiuto un mirabile raid transvolando la Cordigliera Andina.

Il giorno 27 dicembre, approfittando della sosta che le vacanze natalizie consentivano alla scuola, Canzini spiccava il volo da Guayaquil a bordo di un apparecchio "Sva 5", sorvolava la Cordigliera ed andava ad atterrare a Quito.

Era la prima volta che un simile raid veniva compiuto e tanto le autorità che le popolazioni festeggiarono calorosamente il bravo pilota italiano. -"



*Tal como ave viajera,  
lanzóse el nauta hacia la Cordillera,  
llegando a San Francisco  
de Quito, como oveja va a su aprisco.  
Sonado vuelo y merecida gloria  
q'incorpora a Canzini a nuestra historia  
cual vencedor del Ande,  
titulo que le cabe por ser grande.*

*Vignetta del disegnatore Valenzuela Pérez con un componimento poetico che loda Canzini affermando che sarà ricordato nella storia ecuadoriana quale vincitore delle Ande.*

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

**D**al 1925 inizia in Ecuador un periodo di vita politica agitata che, come vedremo, influirà negativamente sulla situazione economica generale e sull'aviazione militare.

### Il Municipio di Quito decora Attilio Canzini

Il Consiglio Municipale della capitale aveva deciso, nella riunione del 29 dicembre 1924, di premiare con una artistica medaglia d'oro l'aviatore italiano per il suo stupendo raid diretto da Guayaquil a Quito.

La medaglia era pronta dal 1921 ed era stata coniatata per il pilota che avrebbe realizzato il primo collegamento aereo tra il porto principale della Repubblica e la sua capitale.

Nella sessione del Consiglio, di mercoledì 7 gennaio 1925, il diploma d'onore e la medaglia venivano solennemente consegnate dal Presidente del Consiglio, dottor Isidro Ayora, che lodando l'impresa di Canzini gli augurava di continuare nella sua carriera con sempre maggiori trionfi.

Canzini, dopo aver ringraziato per l'omaggio tributatogli, disse: "Conserverò questo gradito riconoscimento come una delle migliori ed onorifiche distinzioni ricevute nella mia carriera professionale".

Martedì 20 gennaio 1925, gli aviatori nazionali Gallegos e Malo, portavano a termine con successo le prove di brevetto. Con loro tutti i primi allievi della Scuola avevano ottenuto il brevetto superiore. Infatti, nel dicembre precedente anche tutti gli altri, che avevano conseguito il brevetto di primo grado dal 7 al 10 ottobre 1924, avevano superato brillantemente la prova.

### Anche il Consiglio di Guayaquil premia Attilio Canzini

Lunedì 26 gennaio 1925, alle cinque del pomeriggio, iniziava la sessione solenne del Consiglio Cantonale rappresentato dai signori Luis Orrantia, presidente, e dai consiglieri Gabriel Pino Roca, Carlos Benítez Salcedo, Luis D. Gonzaga e Guillermo Wright, prefetto del Cantone.

Erano presenti i rappresentanti dei quotidiani cittadini *El Guante*, *El Telégrafo* ed *El Universo* e numerose personalità, tra cui citiamo: il col. Alfonso Darquea, comandante della Terza Zona militare; il comandante Luis A. Peñaherrera, direttore della Scuola d'Aviazione; il col. Octavio Ycaza, ex ministro della Guerra, Marina e Aviazione; il commendator Gian Francesco Andrieti, console italiano di Guayaquil.

Il signor Pedro Hidalgo Gonzáles, segretario comunale, nel suo discorso in onore di Attilio Canzini, diceva: "Siamo qui riuniti per premiare l'intrepido maestro Canzini, che sfidando alture, inclemenze meteorologiche ed altri pericoli così frequenti sulla nostra Cordigliera andina, simile al cóndor ecuadoriano che si eleva ad altezze vertiginose, ha realizzato il primo volo diretto tra Guayaquil e Quito.

Accetti, signor Canzini, in nome dei cittadini e dell'Illustre Consiglio che mi onoro di rappresentare, questa modesta ma significativa medaglia.



Quito: 7 gennaio 1925.

Medaglia d'oro del Consiglio Municipale di Quito con, al verso, la legenda: "El Municipio de Quito/al/Capitán Sr. Dn./Attilio Canzini/en el/Primer Raid/Guayaquil Quito/27 de Dbre de 1924." Questa medaglia era stata coniatata sin dal 1921 per essere assegnata al primo aviatore che fosse riuscito a collegare, con un volo diretto attraverso le Ande, il porto principale con la capitale della Repubblica.



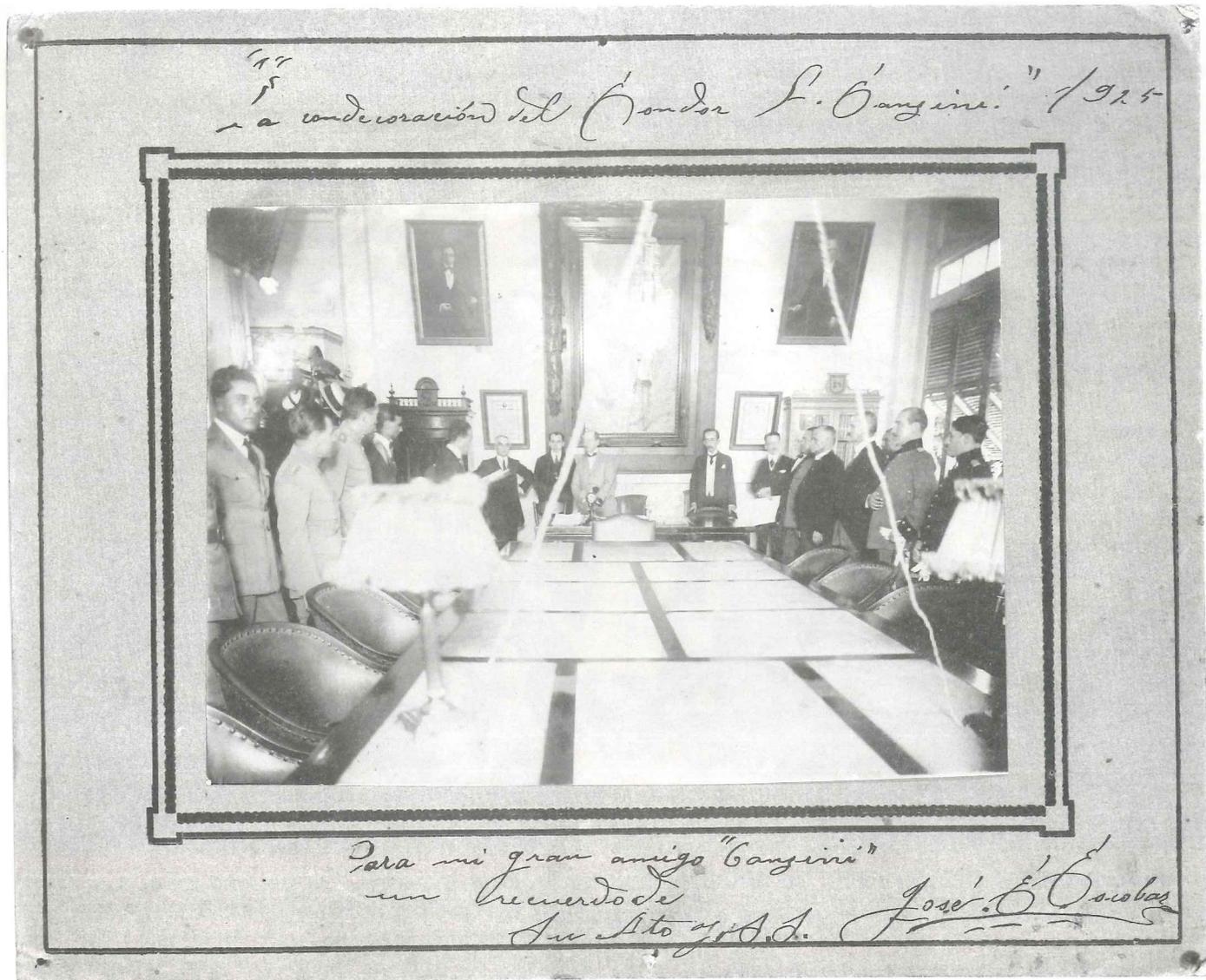
Medaglia d'oro con la legenda: "REPUBLICA DEL ECUADOR/AL MERITO"  
La massima decorazione della Repubblica dell'Ecuador conferita ad Attilio Canzini per il primo raid diretto Guayaquil-Quito.



Guayaquil, 20 gennaio 1925.

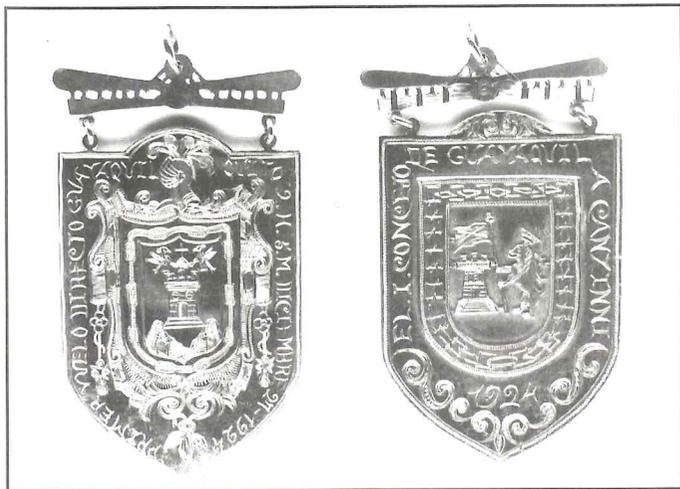
Da sinistra a destra: Il colonnello Alfonso Darquea, Capo della Terza Zona Militare, don Leonardo Sotomayor y Luna, Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione ed il pilota italiano Attilio Canzini, direttore tecnico della Scuola di Aviazione "El Cóndor", mentre assistono alle prove di brevetto degli aviatori ecuadoriani Gallegos e Malo.

## Capitolo primo - Medaglie e premi a Canzini ed entusiasmo per Umberto Re, il primo paracadutista



Quito: 7 gennaio 1925.

La cerimonia della consegna della medaglia d'oro del Consiglio Municipale di Quito: il pilota Attilio Canzini (il 5° da sinistra) sta leggendo la sua allocuzione di ringraziamento al Presidente del Consiglio Dott. Isidro Ayora; alla sua sinistra il Console Generale d'Italia Vincenzo Fileti e le autorità civili e militari ecuadoriane.



Guayaquil: 26 gennaio 1925.

Medaglia d'oro del Consiglio Municipale di Guayaquil con la legenda: "EL I. CONCEJO DE GUAYAQUIL A CANZINI 1924".

Il Consiglio la attribuisce a Lei come ricordo del suo coraggio, e poiché questo notevole avvenimento rimarrà ascritto negli annali municipali, faccio voti perché si ripercuota attraverso le generazioni, come esempio e stimolo ai valorosi giovani ecuadoriani che hanno intrapreso la carriera tanto onorevole di piloti".

Quindi, prendeva la parola Canzini, ringraziando: "Con sincera emozione ricevo questo significativo premio, con cui i rappresentanti del popolo di Guayaquil hanno voluto perpetuare il ricordo del primo volo diretto, dalle spiagge incantate di questo maestoso fiume, sino alle falde del vulcano, sotto cui si stende, tra tappeti di smeraldi e mosaici di fiori, la magnifica capitale ecuadoriana".

Inoltre il pilota italiano concludeva dedicando il gradito riconoscimento alla Scuola di Aviazione, a cui aveva sin dall'inizio dedicato tutte le sue energie.

L'inno nazionale, eseguito dalla banda musicale del battaglione Maraón, concludeva la cerimonia.



Guayaquil, 26 gennaio 1925.

Attilio Canzini tra i suoi allievi della Scuola di Aviazione "El Cóndor" dopo la cerimonia in cui il Consiglio Municipale della città gli attribuiva il diploma e la medaglia d'oro per il primo raid diretto alla capitale. In piedi, dietro Canzini con la farfallina, il motorista Bruno Ceccovilli.

### Il trasferimento della Scuola di Aviazione a Quito

Il 12 febbraio 1925 il personale della Scuola di Aviazione, col suo direttore tecnico Attilio Canzini e parte degli apparecchi (tre Gabardini, il Sopwith F.1 *Camel* e lo S.V.A. 10), venivano trasferiti al campo di aviazione di Quito. La decisione del Ministero della Guerra, Marina e Aviazione di trasferire la Scuola al campo de *La Carolina* era ufficialmente motivata da motivi tecnici: "L'istruzione a Guayaquil non può continuare a causa della stagione delle piogge" ma a Canzini ed al personale della Scuola, che da anni superavano quel problema meteorologico, non sfuggiva il movente politico di tale decisione, anche se per loro di difficile comprensione. I problemi da affrontare erano altri: bisognava adattare la carburazione dei motori alla mancanza di ossigeno, data la quota del campo di 2.850 metri sul livello del mare. Da una relazione del Gen. Alessandro Pirzio Biroli, Capo della Missione Militare Italiana, apprendiamo: "A metà di marzo, appena costruito un secondo hangar provvisorio, venne inaugurato il campo con prove degli allievi che riuscirono molto soddisfacenti data la quota del campo e gli apparati Gabardini di soli 80 H.P. all'uopo usati e che si comportarono benissimo.

La festa assunse una speciale solennità per l'intervento

dell'Incaricato del Potere Esecutivo, Ministri, Ufficiali e numeroso pubblico, alla presenza dei quali gli allievi del maestro Canzini effettuarono singolarmente voli di prova sul campo e infine un volo di squadriglia con tre apparecchi, insieme col Canzini stesso, sulla città di Quito ove vennero lanciati manifestini col saluto del Capo dello S.M. Generale Oliva.

Era questa la prima volta che Ufficiali equatoriani volavano sulla *Sierra* andina e sul cielo di Quito.

Il Canzini venne vivamente felicitato per aver saputo organizzare il nuovo campo ad uso di scuola con apparati che erano ritenuti inadatti alle alte quote. Ringrazio cotesto S.M. di aver dato corso alla mia proposta telegrafica di ricompensa (Croce di Cavaliere della Corona d'Italia) a favore del maestro pilota Canzini dopo il suo arduo raid da Guayaquil a Quito (27 dicembre 1924). Il nostro Ministero degli Esteri ha richiesto già da tempo alla R. Legazione d'Italia in Quito i dati personali del Canzini, per dar corso, probabilmente alla relativa concessione. Unisco alla relazione il fascicolo N.2 di *El Ecuador Ilustrado* del mese di febbraio che ha dedicato alcune pagine ai trionfi del nostro pilota Attilio Canzini dopo il suo volo attraverso le Ande".

(Archivio Storico Ministero Affari Esteri in Roma, Equatore: Racc. N° 6, Affari Commerciali. Anni 1924-1926)

**La linea aerea postale Quito-Guayaquil:  
progetti e polemiche**

*El Universo* di Guayaquil, pubblica sulla prima pagina dell'edizione di mercoledì 1° aprile 1925, un interessante articolo sulla possibilità di stabilire un collegamento postale tra il porto principale e la capitale:

“- **La linea postale aerea Quito-Guayaquil** - *Non siamo nelle condizioni di stabilirla a giudizio dell'autorevole aviatore Canzini* - Grossa notizia è quella della prossima istituzione della posta aerea: L'aviatore Rennella la inizierà, si dice, in tre giorni, da Quito a Riobamba; da Riobamba agli altipiani di Huigra e quindi a Guayaquil.

Il progetto è tentatore e in questa tentazione è caduto, a quanto pare, anche il Primo Magistrato della Repubblica.

È possibile stabilire ora in Ecuador, con gli attuali mezzi, una linea postale aerea tra Quito e Guayaquil?

Questo è il punto controverso che avrebbe dovuto esser risolto prima del tentativo del pilota Rennella.

Infatti vi è una opinione contraria alla realizzazione di questo disegno, nelle attuali condizioni dell'Aviazione Nazionale, ed è quella autorevole del Direttore Tecnico della Scuola, l'aviatore Canzini.

Gli apparecchi di cui dispone la Scuola, ci ha detto, sono adatti soltanto ad impartire lezioni agli allievi; e affrontare con essi un'impresa tanto rischiosa come quella proposta significa esporre il Paese al pericolo e al disastro di perdere gli aerei impiegati, o peggio anche i piloti.

Riteniamo tale dichiarazione onesta e leale, sia perché proviene da un aviatore di provata abilità, sia per il ragguardevole lavoro che lo stesso Canzini ha fatto come Tecnico della Scuola.

Infatti tutta la stampa ha pubblicato i risultati che questo pilota ha ottenuto in pochi mesi di insegnamento, risultati che contrastano con i fallimenti di coloro che lo precedettero nel suo incarico.

Se non vi sono apparecchi adatti a questo tipo di servizio, non è solo atto temerario, ma persino anti patriottico, permettere la realizzazione di questi voli senza una assoluta necessità e solo per soddisfare certi entusiasmi...

Cosa dirà il Governo se, dopo aver intrapreso il volo e di fronte alle grandi difficoltà di dominare le correnti atmosferiche nelle nostre cordigliere, Rennella ed il suo apparecchio perdono la rotta e falliscono come nel raid che intraprese da Guayaquil a Cuenca?

In quel più che probabile caso il Paese perderà un altro aereo, come perdette il “TELEGRAFO I°”, e il servizio postale resterà al punto di partenza, semplicemente perché non siamo ancora pronti ad organizzare questa linea aerea che non solo richiede uno studio più accurato ma soprattutto velivoli adeguati per realizzarla. Insistiamo nell'idea che si debbano seguire i suggerimenti di Canzini, alla cui lealtà abbiamo affidato la formazione dei primi elementi per dar vita e consistenza alla aeronautica nazionale. E difenderemo la sua opinione poiché per aversarla si dovrebbe prima disconoscere la sua capacità nel disimpegnare l'importante incarico affidatogli”.

**Si rinnova il contratto alla Missione Militare Italiana  
e si pongono le basi per l'istruzione dei piloti ecuadoriani  
in Italia**

I contratti tra i Governi ecuadoriano ed italiano, che rinnovavano periodicamente l'impegno ed il personale docente della Missione, si erano susseguiti nel tempo in modo regolare e con poche varianti, se non quella dell'avvicendamento del personale docente.

Però quello firmato il 27 aprile 1925, alla Legazione d'Italia in Quito, riveste grande importanza poiché evidenzia i reciproci impegni dei due Governi e le concessioni italiane.

Ne riportiamo i punti più importanti:

**CONTRATTO**

Leonardo Sotomayor y Luna, Ministro Segretario di Stato nel Ministero di Guerra Marina e Aviazione, in rappresentanza, e debitamente autorizzato dal Governo dell'Equatore, da una parte; e S.E. il Comm. Vincenzo Fileti, Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario del Regno di Italia, presso il Governo dell'Equatore, autorizzato ed in rappresentanza del Governo di S.M. il Re d'Italia, dall'altra, convengono di celebrare il seguente contratto:

I° - Il Governo d'Italia mette a disposizione del Governo dell'Equatore per il tempo di VENTISETTE mesi, a decorrere dal 24 Maggio del presente anno, i seguenti Ufficiali dell'Esercito Italiano, che formeranno la MISSIONE MILITARE ITALIANA PER L'ISTRUZIONE E ORGANIZZAZIONE DELL'ESERCITO DELLA REPUBBLICA DELL'EQUATORE:

Gen. Brig. S.M.G. PIRZIO BIROLI Comm. Alessandro:  
Capo Miss. Mil. Ital. d'istruzione nella Rep. dell'Ecuador  
Ten. Col. Cavalleria FERLOSIO Cav. Vittorio:  
Insegnante Organica Equitazione  
Ten. Col. Bersaglieri BRACCIAFERRI Cav. Amedeo:  
Insegnante Tattica  
Maggiore Alpini S.M. DE GIORGIS Cav. Fedele:  
Insegnante Logistica Storia Militare  
Maggiore Medico CARBONE Dott. Vincenzo:  
Insegnante Servizio Sanitario  
Capitano Alpini MARTINAT Sig. Giulio:  
Insegnante armi automatiche  
Tenente Veterinario SALVESTRONI Dott. Pietro:  
Insegnante Ippologia  
Tenente Cavalleria PIRAS Sig. Antioco:  
Insegnante Scherma  
Capitano Ammin. GIURIATO Cav. Giovanni:  
Insegnante Amministrazione

II° - Il Governo d'Italia, continuerà a pagare al personale della Missione Militare Italiana, le competenze ordinarie corrispondenti al loro grado in Italia;

III° - Il Governo d'Italia accetterà, gratuitamente, nei vari Istituti, Accademie e Scuole pratiche del Regno, gli Ufficiali che il Governo dell'Equatore invii allo scopo di completare e perfezionare i loro studi militari. Inoltre permetterà che detti Ufficiali prestino servizio nelle file dell'Esercito Italiano, e che prendano parte alle grandi manovre che periodicamente si

effettuano nel Regno accordando loro tutte le facilità che godono gli Ufficiali italiani;

IV° - Il Governo d'Italia faciliterà, nella stessa maniera, l'ingresso nella Scuola "Gabardini" agli Ufficiali Aviatori Equatoriani affinché perfezionino le loro conoscenze; e collo stesso fine, permetterà gratuitamente, la entrata nelle Scuole e Campi di Aviazione Militari;

V° - Nella stessa maniera, permetterà che gli Ufficiali equatoriani visitino gli Stabilimenti Militari, Officine, Arsenali, Navi da Guerra, etc. facendoli accompagnare da Ufficiali specialisti nei differenti rami.

(Seguono altre clausole sulle facilitazioni accordate dal governo italiano per gli acquisti di materiale da guerra; sul diritto di rescissione del contratto al termine di ogni anno scolastico; sulle gratificazioni mensili e di viaggio al personale docente pagate dal governo ecuadoriano in sucres; e sulla franchigia postale e telegrafica accordata alla Missione per la corrispondenza relativa al servizio militare).

Il contratto venne firmato in triplice copia dal Ministro Sotomayor y Luna, dall'Ambasciatore Fileti e dal Sottosegretario di Guerra Colonnello C. Flores Guerra.

(Archivio Storico Ministero Affari Esteri in Roma, Equatore: Racc. N° 6, Affari Commerciali. Anni 1924-1926. L'esemplare del contratto conservato nell'archivio suddetto reca in calce la dichiarazione: "Per traduzione conforme all'originale - IL R. MINISTRO" e la firma V. Fileti)

### La "Festa Aviatoria" a Quito ed il primo lancio da mille metri di altezza del paracadutista italiano Umberto Re: 31 maggio 1925

La mattina di domenica 31 maggio, al campo di aviazione di Iñaquito, le personalità più in vista della capitale ed un numeroso pubblico, avido di presenziare alla manifestazione, si erano recati all'aerodromo.

Era la prima volta che gli abitanti di Quito avevano la possibilità di assistere ad un lancio con paracadute. L'annuncio che il paracadutista italiano Umberto Re si sarebbe lanciato da grande altezza protetto solo da un piccolo ombrello di seta, aveva elettrizzato tutti.

I cittadini di ogni ceto sociale sin dalle prime ore del mattino si erano diretti sino a El Partidero, dove una scorta militare controllava il passaggio dei curiosi.

L'immensa pianura di Iñaquito formicolava di gente, che per arrivare aveva utilizzato tutti i mezzi di locomozione: vetuste carrozzelle, autocarri, carrette e cavalcature di ogni genere; un gran numero di lussuose automobili e vetture di piazza noleggiate, allineate nella campagna intorno al campo, erano piene di distinte famiglie.

Le tribune d'onore erano occupate al completo dal Corpo Diplomatico, dai Ministri di Stato, dai membri della Missione Militare Italiana e dalle autorità civili e militari.

Il personale della Scuola di Aviazione, temporaneamente dislocata nella capitale, aveva preparato un programma interessante: voli in squadriglia, comandati da segnali luminosi, bombardamento a bersagli simulati a terra, caccia ai palloncini, ecc.

Il meeting aviatorio era stato organizzato per - "Aiutare il sim-

patico Re, che stava realizzando una brillante tournée nelle capitali sudamericane... ed infine anche a Quito si sarebbe potuto vedere, per la prima volta nel Paese, il sorprendente spettacolo del "Salto della Morte" -

(*"Ecuador Ilustrado"* N°6 - Guayaquil, luglio 1925)

Il tempo era splendido ed il programma, distribuito al pubblico in anticipo, venne portato a termine in maniera impeccabile e dando una impressione di efficienza dei piloti.

Alle 8.30 cominciava lo spettacolo col volo dell'apparecchio Caudron G.3 "LA SYRIE", pilotato dall'aviatore italiano Attilio Canzini che trasportava come passeggero il ten. Carlos Guarderas, un suo allievo della Scuola di Aviazione.

Canzini volava alcune volte sul campo e la città.

Quindi volarono in squadriglia il ten. Jacinto Vélez, su Gabardini, il pilota italiano Angelo Rizzi, sul "PARIS", il cap. Pedro Traversari sul Caudron ed Attilio Canzini sullo S.V.A. fungeva da comandante della squadriglia.

Lo spettacolo venne apprezzato ed applaudito dal pubblico.

Però gli spettatori erano in ansiosa attesa di assistere al numero più emozionante dello spettacolo aviatorio, al piatto forte del meeting, quello del paracadutista italiano, ormai conosciuto come *El Burlador de la Muerte*.

Alle 11.15, Attilio Canzini era già pronto ai comandi del biplano Sopwith F.1 Camel "PARIS" sul cui sedile posteriore prendeva posto Umberto Re, mentre il sacco del suo paracadute era stato saldamente fissato sopra l'ala superiore: "Egli portava sulle labbra un sorriso di ottimismo, e stringeva nelle mani i tricolori dell'Ecuador e dell'Italia".

(Alcuni giornali locali dell'epoca affermano erroneamente che il paracadute era "da lui stesso ideato".

In effetti si trattava del paracadute francese "Ors".

"È costituito da un ombrello di seta cruda bianca, della superficie di 72 mq. avente una circonferenza esterna di 24 m. che viene fissato, ben racchiuso nel suo involucri impermeabile, sotto la carlinga dell'aeroplano.

Dal centro dell'apparecchio tondo, a forma di focaccia, parte una corda di manilla trecciolata (per evitare i grovigli) lunga 4 metri che unisce il paracadute alla persona dello sperimentatore. Le corde che sostengono il paracadute passano per un'infilata di cerchietti di bambù di grandezza progressiva e avvolti in fogli di carta, onde evitare ogni pericolo di "enchevetrement".

Questo sistema di cerchietti, non solo regolarizza e facilita l'apertura, ma anche garantisce dai colpi di vento che possono investire l'ombrello aperto durante la discesa.

Il peso completo dell'apparecchio non raggiunge gli 8 kg. ed è collaudato prima di essere approvato con un fantoccio di 125 chilogrammi.

Dopo una caduta che varia dai 30 ai 50 m. il paracadute si apre puntualmente e progressivamente sicché lo sperimentatore, al momento in cui incomincia la discesa vera e propria, riceve soltanto un urto insignificante: la velocità della discesa varia da 8 a 10 km. all'ora e il paracadutista, appeso a 10 m. sotto l'ombrello aperto, ha completa libertà di movimento".

"La Gazzetta dell'Aviazione", Milano, Anno IV - N° 25, 11 giugno 1922, pag. 1)

Canzini decolla, e con mano esperta si porta alla quota di circa 700 metri, sotto gli sguardi intenti ed inquieti della folla che segue attentamente i più piccoli movimenti del Sopwith F.1 Camel. Raggiunta l'altezza di lancio, il pilota si porta sulla perpendicolare del campo ed il pubblico "Vede saltare dall'abitacolo ed agitarsi nel vuoto una piccola mosca, secondi di angustia, e quindi il paracadute si svolge e quell'Icaro discende maestosamente, mentre nelle sue mani ondeggiavano i due emblemi dell'Ecuador e dell'Italia.



Quito, 31 maggio 1925.

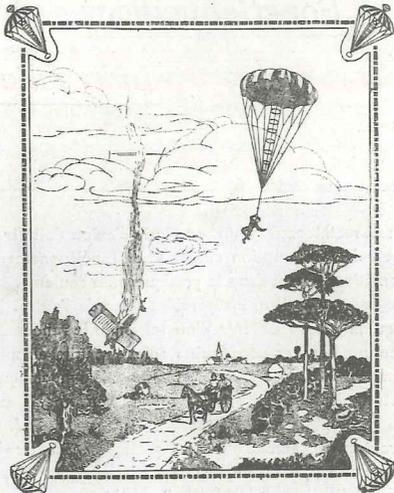
*Durante la "Festa Aviatoria" una rara immagine del Caudron G.3 in volo pilotato da Attilio Canzini, impegnato nella gara della caccia ai palloncini.*



Quito, 31 maggio 1925.

*Primo lancio da mille metri di altezza del paracadutista italiano Umberto Re dal biplano Sopwith F.1 "Camel" pilotato da Canzini.*

*Nella foto ricordo prima del lancio, da sinistra a destra, il Gen. Pirzio Biroli, col basco, Umberto Re, con in mano i tricolori ecuadoriano ed italiano, e il motorista Angelo Rizzi.*



**PARACHUTES**  
d'AVIATION  
et  
d'AÉROSTATION

.....

Systeme  
**Jean ORS**  
Breveté S. G. D. G.  
FRANCE et ÉTRANGER

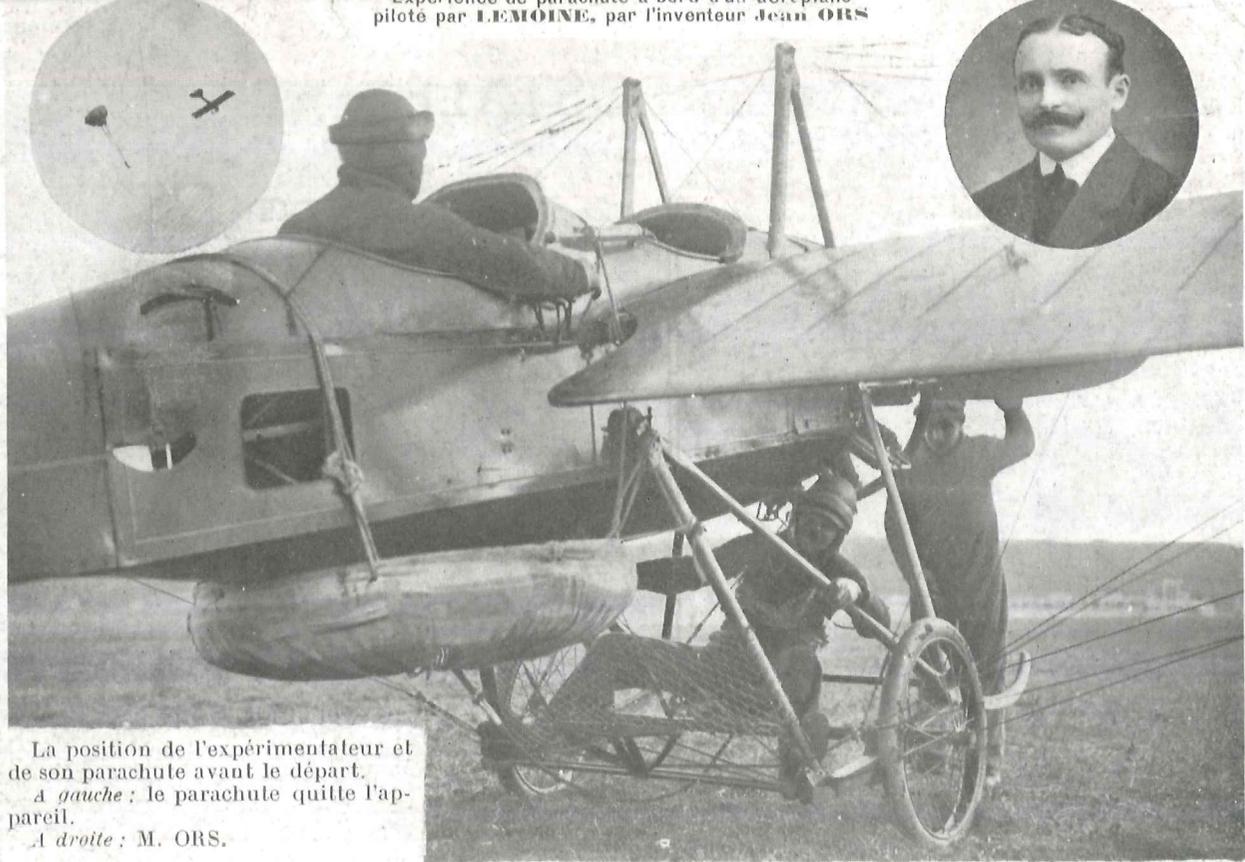


**Jean ORS**  
Fournisseur de plusieurs Gouvernements Alliés

27, Rue de Chambéry, 27  
PARIS (XV<sup>e</sup>)



Expérience de parachute a bord d'un aéroplane piloté par LEMOINE, par l'inventeur Jean ORS



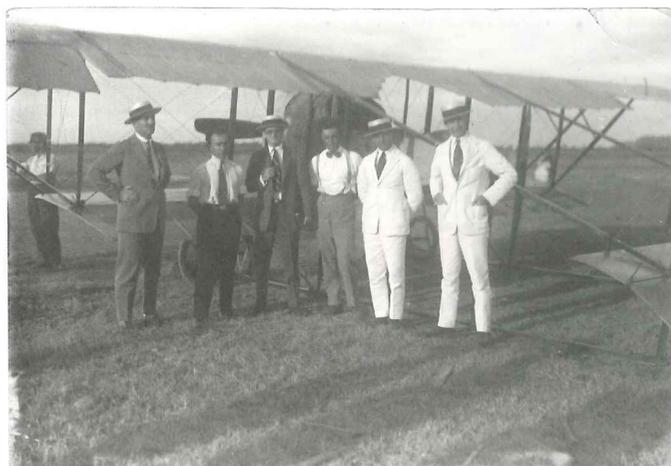
La position de l'expérimentateur et de son parachute avant le départ.  
A gauche : le parachute quitte l'appareil.  
A droite : M. ORS.

Opuscolo pubblicitario e cartolina del paracadute sistema Jean Ors usato dal paracadutista italiano Umberto Re.

## Capitolo primo - Medaglie e premi a Canzini ed entusiasmo per Umberto Re, il primo paracadutista

Ancora una volta *El Burlador de la Muerte*, figlio della leggendaria Italia, sorrideva alla vita”.

Re era disceso in un campo seminato di *El Batán*, a poca distanza dal campo d'aviazione. Non appena il paracadutista italiano toccò terra, con stile impeccabile recuperando il paracadute, una indimenticabile manifestazione di entusiasmo accolse quell'audace che aveva tenuto in sospenso, per alcuni minuti, i cuori di oltre diecimila persone che lo raggiunsero portandolo in trionfo. A mezzogiorno preciso lo spettacolo terminava con il bombardamento di una casupola eseguito, con varie bombe inoffensive lanciate a bassa quota, da Canzini che poi atterrava ai limiti del campo, invaso dalla folla entusiasta. I due italiani venivano condotti in automobile da Iñaquito al centro della città e lungo il percorso i numerosi pedoni li salutavano con giubilo inneggiando all'Italia e all'aviazione nazionale.



Quito, luglio 1925.

Visitatori al campo d'aviazione innanzi il Caudron G.3.

Dall'alto in basso: 2° e 4° da sinistra Rizzi e Ceccovilli che in quei giorni lavoravano per la messa a punto del biplano "LA SYRIE" per i voli programmati da Attilio Canzini col Generale Moisés Oliva; 5°, 6° e 7° da sinistra Bruno Ceccovilli, Attilio Canzini e Angelo Rizzi.

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

### Raid Quito-Ibarra: 5 luglio 1925

**D**omenica 5 luglio, al campo di Iñaquito, alla presenza delle autorità militari e di numerosi civili, il pilota italiano Attilio Canzini decolla alle 8.45, col passeggero Generale Moisés Oliva, col biplano Caudron G.3 "LA SYRIE".

I due atterrano, dopo un'ora di volo, al campo di Azaya accolti con entusiasmo dalle autorità.

### Raid Ibarra-Tulcán: 6 luglio 1925

Lunedì 6 luglio, alle 7.25, Canzini ed il suo passeggero partono dal campo di Azaya ed, in un'ora esatta di volo, raggiungono il campo di Tulcán dove vengono ricevuti dalle principali autorità civili e militari e da un numeroso pubblico che applaude il Capo di Stato Maggiore.

### Raid Tulcán-Ibarra: 7 luglio 1925

Martedì 7 luglio, i due continuano il loro viaggio aereo e, nonostante il cattivo tempo incontrato lungo la rotta, raggiungono felicemente Ibarra in 56 minuti di volo.

### Raid Ibarra-Quito: 8 luglio 1925

Mercoledì 8 luglio, Canzini ed il Generale Oliva decollano alle 10 precise ed atterrano alle 10.50 al campo di Iñaquito, accolti dalle massime autorità civili e dai membri del Ministero della Guerra.

Le notizie di questi veloci raids che il Generale ecuadoriano compie con quel bravo pilota, di cui ha grande fiducia e stima e del quale, l'anno precedente e con condizioni atmosferiche pessime, aveva sperimentato la grande perizia, sono purtroppo scarse e telegrafiche: poche righe in sesta pagina su giornali di provincia e, le settimane seguenti, qualche foto dell'apparecchio a Iñaquito il 5 luglio, sui quotidiani a diffusione nazionale.

Oliva era molto stimato dall'Esercito e poteva facilmente essere considerato un probabile candidato per le più alte cariche di governo o divenire anche Presidente della Repubblica.

Forse per quella ragione dall'alto si era disposto di dare poca pubblicità ai suoi spostamenti trincerandosi dietro la scusa che la sua era una missione riservata.

Ed alla fine dell'anno, molti dicono per allontanarlo dalla scena politica, Oliva verrà inviato in Italia, su incarico del governo, a compiere un lungo e faticoso viaggio di lavoro...

### La cerimonia della consegna dei brevetti ai piloti ecuadoriani ed un prezioso omaggio ad Attilio Canzini

Lunedì 31 agosto 1925, nel *Colegio Militar* della capitale si erano riuniti tutti i ministri della Giunta Provvisoria di

Governo, i membri della Lega Militare e della Missione Militare Italiana, i colonnelli Angel Isaac Chiriboga e Ricardo Garzón, direttore del Collegio Militare, e numerosi suoi allievi, gli ufficiali aviatori con il nuovo comandante maggiore Vásquez ed i rappresentanti della stampa nazionale.

Gli invitati assistevano alla consegna dei brevetti agli ufficiali aviatori, preceduta da una conferenza di Canzini.

Per meglio rendere l'atmosfera dell'avvenimento riportiamo parte di un lungo articolo pubblicato in prima pagina da *El Comercio*, il più importante quotidiano di Quito:

"Figlio d'Italia è l'asso dell'aviazione, l'intrepido Attilio Canzini, al quale è stato tributato un meritato omaggio per l'audace volo con cui ha valicato le vette andine in un rapido abbraccio, nel dicembre 1924.

Il professor Canzini pronunciò davanti all'attento uditorio una conferenza sugli apparecchi più pesanti dell'aria illustrando tutti i tipi e le loro caratteristiche, dall'epoca prima della guerra agli attuali, che venivano indicati sui tabelloni attaccati alle lavagne. Venivano illustrati ai presenti gli apparecchi Caproni, ideati dall'ingegnere italiano, e gli altri tipi sino al Pomilio, specificando la loro velocità, la potenza dei motori, l'armamento in dotazione, la velocità ascensionale.

In un altro tabellone vi erano i modelli degli aerei Ansaldo, Nieuport ed Hanriot sino ai tipi più moderni.

Con grande competenza il conferenziere ha illustrato gli apparecchi da bombardamento, da ricognizione e da caccia indicando con perizia i requisiti indispensabili di ogni tipo.

Quindi concludeva, tra fragorosi applausi, facendo i migliori auguri per il progresso dell'aviazione ecuadoriana".

(*"El Comercio" - Quito, 31 agosto 1925*)

Dopo la conferenza di Canzini gli alunni della Scuola di Aviazione *El Cóndor* di Guayaquil ricevevano, con le congratulazioni delle autorità e dei ministri presenti, i brevetti di secondo grado ottenuti nel dicembre 1924 e nel gennaio del 1925.

Gli aviatori brevettati erano i seguenti: capitani **Carlos E. Franco** e **Santiago A. Duarte**, tenenti **J. Alejandro Saá**, **Agustín Zambrano Barreiro**, **Luis A. Mantilla**, **Juan Francisco Gallegos**, **César A. Gavilanes**, **León B. Malo**, **Alfredo Valdez** e **Jacinto A. Vélez**.

Dopo la cerimonia suddetta, il maggiore José Antonio Gómez, con belle e poetiche frasi, donava ad Attilio Canzini, come riferisce il giornale menzionato, "Una bella ed artistica targa racchiusa in un astuccio, con l'interno di seta in cui sono ricamate le bandiere italiana ed ecuadoriana.

Opera dell'artista Cevallos, la grande targa, su un fondo in argento, ha rilievi in oro e rappresenta le città di Guayaquil e Quito con ricchezza di dettagli (ved. foto psg. 183).

Sul fondo si erge il maestoso Chimborazo, la elevata sentinella che è stata testimone del raid tra le due città.

La linea ferroviaria unisce la Costa e la Sierra: si vede il treno in oro che percorre le montagne.

In alto sono raffigurati gli aurei scudi d'Italia ed Ecuador.

L'idea simbolica di questo imperituro ricordo congiunge nel suo alto significato, l'affetto delle guarnigioni militari di Guayaquil e Quito che, a nome dell'Esercito ecuadoriano, pre-

Capitolo secondo - I voli di Canzini e del Generale Oliva col Caudron G.3



*Atterraggio in Tulcán (Frontiera Norte de la Republica) Del Intrepido Aviador  
Attilio Canzini  
Tulcán - Ecuador 18/7/25*



Raid Ibarra-Tulcán: 6 luglio 1925.

Attilio Canzini a Tulcán davanti al Caudron G.3 "LA SYRIE" sulla pianura in cui è atterrato. Recto e verso della cartolina fotografica che gli venne spedita il 18 luglio a Quito.



Quito, 31 agosto 1925.  
Foto ricordo al "Colegio Militar" dopo la consegna dei brevetti di secondo grado agli allievi che avevano superato l'esame nel dicembre 1924 e nel gennaio 1925. Si riconoscono, seduti in prima fila 3°, 5°, 6°, 7° da sinistra, Attilio Canzini, Pedro Traversari Infante, Santiago Duarte, Agustín Zambrano Barreiro. In piedi, 5° da sinistra: Bruno Ceccovilli.

sentano ad Attilio Canzini lo splendido omaggio".

L'aviatore italiano, profondamente commosso, rispondeva esprimendo la sua gratitudine per il meraviglioso ricordo del suo raid, che per la prima volta univa il porto principale con la capitale del Paese ed aggiungeva: "Conserverò questo omaggio tra i più cari, come un talismano che mi porterà fortuna nelle future lotte nei cieli, e che mi ricorderà sempre dei giorni felici trascorsi in questa bella terra, che mi dimostra tanta gentilezza. Mi dedicherò con sempre maggior entusiasmo alla aviazione ecuadoriana; il mio cuore batte con maggior gioia poiché in questo giorno di festa ho visto coronato e premiato il frutto del lavoro dei miei allievi che in futuro, ne sono certo, daranno simili soddisfazioni alla loro patria...".

A chiusura della cerimonia il cap. Carlos E. Franco pronunciava un discorso in cui manifestava gratitudine al *profesor* Canzini ed al governo per l'appoggio deciso dato all'aviazione, in cui affermava: "Noi allievi abbiamo ricevuto oggi il primo brevetto di piloti aviatori. Questo rappresenta, senza dubbio, un trionfo per il nostro professore, una soddisfazione per noi ed una speranza per la patria, che può contare su un primo contin-

gente di giovani che si dedicheranno al progresso della quinta arma...".

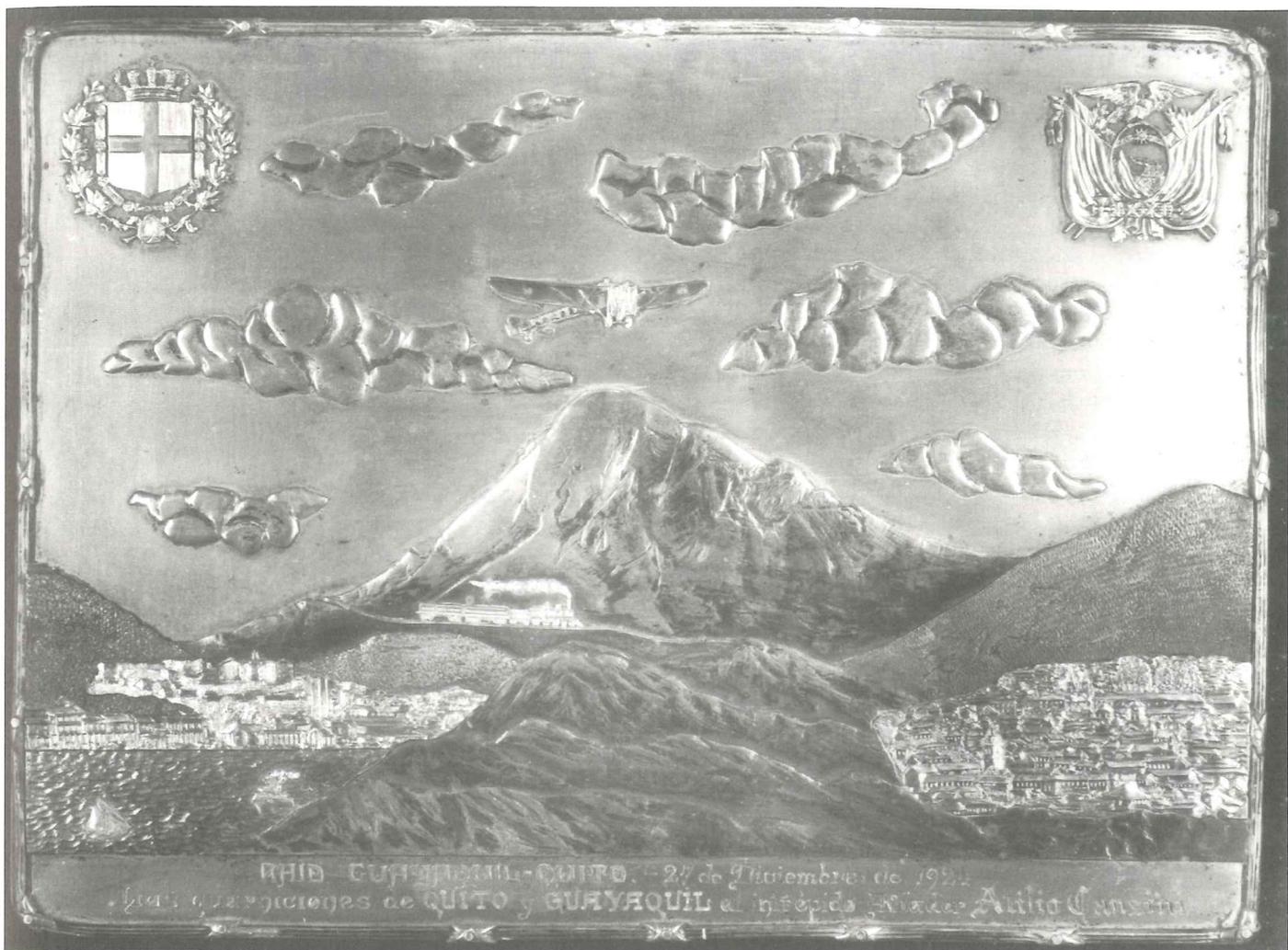
A chiusura della cerimonia i distinti ospiti visitavano il grande Collegio Militare nel cui cortile potevano godere, contemporaneamente, i piaceri di una giornata estiva di sole e di cielo limpido e la banda musicale dell'Esercito.

Purtroppo però la reale condizione della aviazione, da quando l'insurrezione militare del 9 luglio 1925 aveva depresso il governo del Presidente Córdova ed il governo era retto da una Giunta Provvisoria, si era progressivamente deteriorata creando una situazione di confusione che aveva, ed avrebbe in seguito avuto, nefaste conseguenze per l'aviazione militare.

#### Iniziano le alterne vicende della Scuola di Aviazione

Nel mese di settembre 1925 il governo, tramite il Ministero della Guerra, Marina e Aviazione, ordinava il trasferimento della Scuola di Aviazione, che era stata inviata nel campo della capitale, a Guayaquil.

(Anche se la ragione ufficiale del trasferimento a Quito era quella tecnica



Primo raid diretto Guayaquil-Quito: 27 dicembre 1924.

Targa donata ad Attilio Canzini dalle guarnigioni di Quito e Guayaquil il 31 agosto 1925: stupendo lavoro dell'artista Cevallos, sbalzato a mano su una lamina d'argento, che rappresenta le Ande ecuadoriane con applicazioni in oro che raffigurano (dall'alto in basso e da sinistra a destra) gli stemmi dell'Italia e dell'Ecuador, l'aereo, il treno e le città di Guayaquil e Quito.

della impossibilità di funzionamento a causa della stagione delle piogge a Guayaquil, la ragione vera era politica.

La Scuola era stata trasferita nella capitale per ragioni di sicurezza, poiché il mondo politico era in allarme: infatti il 9 luglio 1925, come abbiamo accennato, era avvenuto il colpo di Stato che aveva rovesciato il Governo del Presidente Gonzalo Córdova)

Comunque il Ministero disponeva che una *Sección de Escuadrilla*, al comando del cap. **Pedro Traversari Infante** e composta del personale di servizio e di manovra, rimanesse al campo della *Carolina* a Quito.

I due aeroplani della Sezione erano il Sopwith F.1 *Camel* e l'Ansaldo S.V.A. 10.

Una attività incessante, che continuerà sino al febbraio 1926, iniziava, sia a Quito sia a Guayaquil, con frequenti voli su apparecchi che divenivano sempre più obsoleti.

Il materiale era inadeguato per l'insegnamento avanzato e la situazione dei piloti, anche se i meccanici facevano miracoli, diventava sempre più impossibile e simile a quella di due anni prima, con l'aggravio della peggiorata situazione economica e politica.

Vengono iniziati dei processi contro coloro che avevano acqui-

stato i materiali dalla ditta Gabardini e si chiede di verificare l'operato della commissione di collaudo, che era stata inviata in Italia ad ordinare apparecchiature ed aerei obsoleti, dimenticando che con tali attrezzature, che non erano vecchie e superate, era stato possibile realizzare l'insegnamento pratico e brevettare i primi piloti del Paese.

### Il capitano Carlos E. Franco sparisce per cinque ore

Al campo d'aviazione *El Cóndor*, lunedì 16 novembre 1925, ferveva la solita attività aerea sotto la consueta vigile direzione di Attilio Canzini.

Sembrava una giornata come le altre ma, ad uno dei piloti che eseguivano dei voli di istruzione per il conseguimento del brevetto di secondo grado, stava per accadere un'avventura.

Alle 7.45 il cap. Carlos E. Franco decollava su un Gabardini 80 C.V. con l'ordine di ascendere sino alla quota di 2.500 metri e di iniziare la discesa con un volo in spirali.

Canzini, avendo notato delle nubi all'orizzonte in direzione di Yaguachi, raccomandò al cap. Franco, che se quei cumuli

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

avessero coperto la zona di volo avanzando, di atterrare senza raggiungere la quota stabilita: tale decisione era dettata dalla sua esperienza ed anche dal fatto che, il sabato precedente, gli allievi Vélez e Mantilla si erano persi nelle nuvole per più di mezz'ora.

Mentre Franco raggiungeva i 2.000 metri, Canzini dava le prime lezioni ad alcuni ufficiali della Marina su un Gabardini 80 C.V. doppio comando.

Frattanto, come da regolamento, un ufficiale incaricato seguiva col binocolo l'apparecchio del cap. Franco per avvisare Canzini nel momento in cui l'allievo avesse iniziato la discesa, in modo che l'istruttore ne seguisse l'esecuzione.

Alle 8.15 l'osservatore perde di vista il Gabardini di Franco, nascosto dalle nubi che avanzano, e che quindici minuti dopo coprono anche tutta la zona sovrastante il campo.

Canzini ordina che si faccia il pieno al suo apparecchio e decolla immediatamente, con a bordo un allievo della Marina, per andare alla ricerca del cap. Franco.

Il pilota italiano raggiunge i 500 metri di quota ed attraversa decisamente la coltre di nuvole ma, rendendosi presto conto che si tratta di uno strato spesso e di grande estensione, ritorna a *El Cóndor* ed atterra.

Quindi manda ad avvisare la stazione telegrafica di porsi in contatto con tutte le altre per sapere se avevano udito il rombo di un motore, per conoscere la direzione presa dallo scomparso, o se era atterrato presso qualche villaggio; però sino alle 11, ora in cui chiudevano le stazioni telegrafiche, non era ancora giunta alcuna notizia.

Alle 13, quando ormai l'inquietudine arriva al massimo grado e si teme una disgrazia, il *desaparecido* arriva a *El Cóndor*, sano e salvo ed in groppa ad un nobile destriero, e racconta la sua avventura ai presenti che lo festeggiano.

Ed ecco che cosa riporta il cronista de *El Telégrafo* nella edizione del mattino seguente:

"Il pilota racconta che aveva preso terra vicino al chilometro cinque, a destra della linea ferroviaria, in un piccolo podere coltivato a pascolo.

Avendo notato che il cielo stava coprendosi di nuvole, virava per porsi in direzione del campo ed evitare che il fenomeno atmosferico lo avvolgesse, però in quel preciso momento il motore si arrestava e fu costretto a planare nella direzione in cui si trovava, alla cieca immerso nelle nubi che gli nascondevano tutto l'orizzonte.

Uscito dalle brume più dense vide il terreno pianeggiante di una fattoria e decise di scendervi, ma all'ultimo istante si rese conto che una mandria occupava la pianura e fu costretto ad atterrare in un campo più piccolo e sconnesso.

L'apparecchio si fermava bruscamente e si verificava solo un piccolo guasto ad un pattino per merito della solida ed elastica costruzione del Gabardini, che resiste ai colpi più forti e che è praticamente indenne, quando sicuramente un altro velivolo si sarebbe completamente distrutto.

Gli accertamenti in corso stabiliranno, controllando il livello della benzina nel serbatoio, se Franco ha volato solo mezz'ora o se, come altri credono, sino all'esaurimento del combustibile. Questa incognita la chiarirà oggi il Capo Pilota Attilio Canzini".

# EL JOCKEY

PRECIO: 10 CENTAVOS

GUAYAQUIL, 13 DE NOVIEMBRE DE 1925

EL IMPORTANTE CORRAL EL CONDOR,  
DE PROPIEDAD DEL AVIADOR SEÑOR Dn. ATILIO CANZINI



Aquí tenemos nuevamente al simpático y entusiasta hípico, el eximio aviador D. Atilio Canzini, alegre y sonriente al frente de los cinco pupilos de su valioso Corral, viéndose de derecha a izquierda, Fiorello ex-Indostán, Polvorín ex-D. Julio, Bel Demoni, Abdalá, y O'Neiro, los mismos que tomarán parte en el próximo meeting

Estos cinco animales han aportado a su corral, con el empuje de sus remos, la grueza suma de

**\$ 4.012**

en premios; en 19 meetings transcurridos en la presente temporada, de acuerdo con el detalle siguiente:

Abdalá	9	carreras.--Ganadas	3	con \$	439
Bel Demoni	12	" "	6	" "	935
Polvorín	16	" "	11	" "	1377
Fiorello	13	" "	6	" "	665
O'Neiro	7	" "	2	" "	600
<b>Totales</b>	<b>57</b>	<b>carreras.--Ganadas</b>	<b>28</b>	<b>con \$</b>	<b>4012</b>

TIP DE FOYAIN

Guayaquil, 13 noviembre 1925.

Copertina della rivista ippica "El Jockey" che ci presenta il pilota italiano Attilio Canzini con i cavalli da corsa della sua scuderia "EL CONDOR" che hanno vinto, sino a quel momento, 28 corse su 57 con un guadagno di 4.012 sures.

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

### Progetti di Rennella sulla Aviazione Commerciale

**L**il 19 novembre 1925 i giornali ecuadoriani davano la notizia della ratifica del decreto che incorporava nell'Esercito il cap. Cosimo Rennella, per i suoi meriti e per gli importanti risultati raggiunti, destinandolo alla sezione addestramento dello Stato Maggiore Generale.

Inoltre i quotidiani della capitale *El Comercio*, *El Día* ed *El Ecuatoriano* iniziavano la pubblicazione di lunghi articoli scritti da Rennella nei quali esponeva le sue idee sulla organizzazione della aviazione ecuadoriana.

Dal mese di maggio egli lavorava sul problema della aviazione commerciale per il trasporto di merci e passeggeri e si diceva convinto che tale attività era la base fondamentale per sostenere l'aviazione militare.

Il progetto, la cui parte economica era stata studiata dal commerciante Teófilo Vivar Cueva e prevedeva un capitale societario di sette milioni di franchi, era pronto per essere sottoposto alle autorità competenti.

Rennella suggeriva che il governo, al quale il mantenimento della Scuola e l'istruzione dei piloti costava circa mille sucres al giorno, impiegasse il personale militare in voli civili sotto il controllo dello Stato.

In tal modo il personale militare sarebbe stato sempre allenato e pronto a qualsiasi emergenza mentre il Paese non solo avrebbe potuto disporre di un efficace servizio di trasporto aereo ma avrebbe anche beneficiato di un utile o di una riduzione dei costi della aeronautica militare.

Inoltre se ne sarebbe avvantaggiato il commercio nazionale la cui corrispondenza sarebbe stata trasportata per via aerea e distribuita lo stesso giorno di spedizione.

Ai primi di dicembre il progetto, nella sua stesura definitiva, veniva presentato al governo e prevedeva l'acquisto di quattordici moderni idrovolanti commerciali per il trasporto di passeggeri e posta nelle province di El Oro, Guayas, Los Ríos, Manabí e Esmeraldas, con la possibilità di raggiungere Quito dalla città di Esmeraldas, via Quinindé-Santo Domingo de los Colorados.

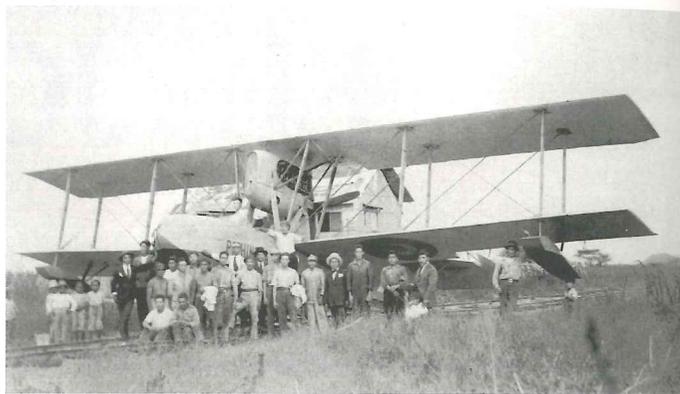
L'unica grande difficoltà era il reperimento del capitale necessario data la crisi economica nazionale.

Rennella sperava di conseguire dei prestiti all'estero ma di riuscire a collocare sul mercato nazionale almeno il venti o venticinque per cento delle azioni...

### Attilio Canzini vola con l'idrovolante Savoia Marchetti

Lunedì 30 novembre 1925, a mezzogiorno, Attilio Canzini decolla, dal pontile della Scuola di Aviazione *El Cóndor* sul fiume Guayas, ai comandi di un idrovolante italiano tipo S. 16 bis-P, costruito dalla S.I.A.I. di Sesto Calende.

*(Savoia Marchetti S.16 bis-P: idrovolante a scafo centrale, biplano, per usi civili, azionato da un motore FIAT "A-12 bis" di 300 C.V. e capace di 5 passeggeri oltre il pilota. Caratteristiche principali: apertura m. 15,50; lunghezza m. 9,97; altezza m. 3,67; superficie mq. 59,15; peso a vuoto kg. 1.700; velocità massima km/h. 165)*



Guayaquil, dicembre 1925.

*Idrovolante Savoia-Marchetti S.16-bis-P. che pilotato da Attilio Canzini compiva il raid Guayaquil-Salinas-Guayaquil con cinque passeggeri. Apparecchio a scafo centrale biplano, per usi civili, azionato da un motore Fiat da 320 C.V.*

A bordo, come passeggeri, vi sono il comandante Járegui, il maggiore Villavicencio ed il capitano Guerrero.

Il programma di volo prevedeva un raid a Salinas e ritorno.

Il pilota, giunto all'altezza della spiaggia di Posorja, si accorge che il motore dell'apparecchio funziona in modo irregolare e decide di invertire la rotta, ritornando al punto di partenza ed ammarando alle 13.30.

### Il raid Guayaquil-Salinas-Guayaquil

*El Telégrafo*, nell'edizione di venerdì 25 dicembre 1925, pubblicava la seguente dichiarazione "promozionale":

"Signori Gerenti della Società Commerciale Anglo Ecuatoriana di Guayaquil.

Con piacere rendo noto e certifico che la benzina CHIMBORAZO della vostra stimata Società, che ho avuto l'opportunità di usare con l'Idrovolante SAVOIA per il raid GUAYAQUIL-SALINAS e ritorno, è di ottima qualità ed ha dato un resa magnifica, superiore a quella delle altre marche, permettendo al motore di sviluppare costantemente la sua massima potenza, in modo che si è potuto trasportare cinque passeggeri ed altro carico anche se le condizioni atmosferiche non erano favorevoli.

Alla luce di questi risultati, se rimarrò io nell'incarico che occupo, farò tutti i passi opportuni affinché la benzina necessaria alla Scuola di Aviazione venga fornita dalla vostra Società, sicuro di ottenere sempre gli stessi buoni risultati.

Voi potete mettere a conoscenza del pubblico questo mio parere tecnico, certi di far bene, affinché invece di consumare benzina estera preferisca quella nazionale che è indubbiamente di qualità superiore.

Cordiali saluti.

Attilio Canzini,  
Direttore Tecnico della Scuola di Aviazione"

## Capitolo terzo - Anche gli abitanti di Guayaquil assistono al lancio del paracadutista Re

### Voli di Rennella e Traversari a Quito

Martedì 8 dicembre 1925 Cosimo Rennella, arrivato di buon mattino al campo di Ñaquito, eseguiva vari esercizi acrobatici col Caudron G.3 "LA SYRIE" ed altri quattro voli evolvendo sulla città e sul campo sportivo.

In uno dei voli trasportava come passeggero un ragazzo di dieci anni di nome Armando, figlio del Capo dello Stato Maggiore Generale dell'Esercito, col. Alcides Pesantes.

Giovedì 10, come narra *El Día*, in un divertente articolo pubblicato in terza pagina il giorno seguente, Traversari eseguiva un volo col Caudron G.3 "LA SYRIE":

"Entusiasmo femminile - Mattinata splendida, Traversari, simpatico e gioviale, si prepara alla prova e conversa col reporter, come sempre usano chiacchierare gli aviatori prima del volo...

Alcuni curiosi vanno formando un gruppo pittoresco e ridanciano, gruppo di spettatori che si apprestano a godere di uno spettacolo gratuito.

Osservo che una Diana dagli occhi neri e statura da regina, contempla il grande volatile d'acciaio, con grande voluttà.

È la signora Amelia Murriaguí de Montalvo, sento dire da qualcuno.

Frattanto il pilota si avvicina all'aereo e sparisce sotto le ali, mentre vedo la bella dama chiedere con decisione che la lasci volare come passeggera.

Subito l'interesse dei presenti al campo si accresce.

Un minuto dopo *La Syrie* era un punto lontano, che fluttuava nell'azzurra atmosfera, come un insetto d'oro.

Eravamo tutti presi da un'emozione dolce e sottile.

Infine, dopo lunghe ed eleganti evoluzioni, l'apparecchio inizia la discesa e presto ci portiamo sul luogo in cui è atterrato.

La dama dagli occhi neri salta agilmente dal velivolo e stringe le mani degli amici.

Aveva il viso più fresco e bello, come se il bagno di luce che aveva ricevuto avesse accresciuto la sua bellezza inquietante. Osservo inoltre che la mattina si è fatta miracolosamente chiara...

Il Reporter Audace".

Domenica 13, un bel cielo terso ed i caldi raggi del sole accoglievano al campo di aviazione un pubblico numeroso tra cui spiccavano il col. Alcides Pesantes, il Sottosegretario della Guerra ed un gruppo di belle ed eleganti dame.

Il cap. Pedro Traversari decollava per primo con il Caudron G.3, eseguendo un volo di prova sul campo; quindi cedeva i comandi a Rennella che volava sulla città eseguendo fotografie planimetriche dalla quota di 500 metri con la macchina fotografica italiana *Lamperti e Garbagnati*, atterrando dopo trenta minuti.

*(Ottima macchina per riprese fotografiche aeree usata dalle squadriglie di osservazione italiane durante la prima guerra mondiale. Anche le famose foto del centro di Vienna, eseguite da Antonio Locatelli il 9 agosto 1918, durante il raid della 87ª Squadriglia "La Serenissima", vennero eseguite con la macchina fotografica della ditta milanese)*

Anche due passeggeri, che ormai si sentivano dei veterani, volavano poco dopo: Armando Pesantes, con Rennella e la signora Amelia Murriaguí de Montalvo con Traversari.

### Il secondo lancio del paracadutista Re: 13 dicembre 1925

Nel pomeriggio di domenica 13 dicembre, nel campo del *Jockey Club*, anche gli abitanti di Guayaquil potevano assistere, per la prima volta, al lancio di un paracadutista.

Infatti la loro aspettativa era andata delusa la domenica precedente, sei dicembre, a causa di un guasto al motore del biposto con cui Angelo Rizzi doveva portarlo in volo.

Umberto Re si era prefisso la simpatica iniziativa di devolvere l'intero incasso della manifestazione per contribuire alla erezione di un monumento a ricordo della prima vittima dell'aviazione ecuadoriana.

*(Si trattava, come abbiamo visto, del sergente meccanico di aviazione Carlos A. Alvarez, precipitato l'otto dicembre 1923 sul villaggio di Eloy Alfaro dall'idrovolante Macchi 18, pilotato dal sottotenente Luis A. Valdez.*

*Umberto Re, in ogni nazione in cui si esibiva, aveva la generosa abitudine di donare parte dell'incasso che percepiva dagli organizzatori dei "meetings" a favore di ospedali, orfanotrofi, manicomi, ecc.)*

Il paracadutista italiano, anche tramite un suo appello pubblicato su *El Telégrafo*, annunciava che "sarebbero state poste, col concorso del *Cuerpo de Orden y Seguridad*, delle apposite urne per la raccolta delle offerte alla imboccatura delle vie che conducono al *Jockey Club*".

Il Ministro della Guerra, le autorità locali, il direttore della Scuola di Aviazione e tutti i suoi membri aderivano ed appoggiavano con entusiasmo l'iniziativa.

Sin dalle prime ore del pomeriggio numerose famiglie cittadine e della Colonia italiana di Guayaquil avevano invaso la casa ed il terreno del *Jockey Club*, superando il numero delle presenze di tutte le riunioni ippiche della stagione, senza contare la folla che si accalcava fuori.

Alle sedici, sul campo di aviazione *El Cóndor*, iniziavano i preparativi per il lancio che doveva avvenire da un vecchio e malandato biplano, che il paracadutista Re preferiva poiché la sua struttura gli facilitava il lancio.

Il montatore e pilota italiano Rizzi, con molto lavoro e certissima pazienza, era riuscito a metterlo in grado di volare.

Dopo aver fissato il suo paracadute *Ors* alla carlinga dell'Aviatik S.A.M.L., Re si afferra saldamente all'ala superiore del biplano e da l'ordine di decollo ad **Angelo Rizzi**, della Missione Militare Italiana.

Pochi minuti prima delle cinque del pomeriggio il numeroso pubblico, riunito nel recinto del *Jockey Club*, vede l'aereo che vola sopra il campo ad una altezza di circa 800 metri.

Pochi istanti dopo **Umberto Re** si getta nel vuoto ed il pubblico lancia urli di spavento, che si mutano subito in gridi di entusiasmo poiché il lancio avviene con successo dall'altezza di settecento metri e, dopo una caduta libera di trenta metri circa, il paracadute si apre dolcemente tra gli evviva e le grida d'entusiasmo della folla.

Re, appeso a dieci metri sotto il grande ombrello di seta, scende alla velocità di dieci chilometri all'ora ed a metà percorso appaiono nelle sue mani le bandiere dell'Ecuador e dell'Italia; tre minuti e dodici secondi dopo atterra con maestria ai piedi di un albero di carrube, dinnanzi al pátio di una casa disabitata, mentre il paracadute si distende sul tetto della abitazione.

La folla esce di corsa dal *Jockey Club* ed invade le strade che

conducono al luogo dell'atterraggio: la casa di proprietà della signora Lucila María de la Vera, all'angolo tra le vie Seis de Marzo ed Argentina.

Raggiunto il paracadutista, la moltitudine lo circonda e lo acclama con entusiasmo, offrendogli fiori, tra cui spicca un bel mazzo inviato dalla famiglia del meccanico di aviazione Alvarez. Re viene portato in trionfo all'edificio del Club dove un gruppo di signore gli offrono un cesto di fiori ed i suoi amici brindano alla sua coraggiosa prova.

Terminato il rinfresco al Club Ippico, un gruppo di amici lo conducono in città e gli offrono una cena al ristorante *Roma*, dove, quella sera, i brindisi si alterneranno sino a tarda notte per festeggiare quel coraggioso sceso, per la prima volta, dal cielo di Guayaquil.

### Gli allievi del Secondo Corso d'Aviazione affrontano le prove del brevetto di primo grado

Nelle prime ore del mattino del 18 dicembre 1925, un venerdì, sul campo d'aviazione *El Cóndor* di Guayaquil, cinque allievi iniziavano le prove prescritte a conclusione degli studi teorici che avevano seguito a Quito, l'inverno precedente, e della pratica di volo iniziata nel mese di agosto.

Per non essere tacciati di simpatie nazionaliste a favore dell'istruttore e del materiale della Scuola, inviato da una ditta italiana, riportiamo integralmente da *El Telégrafo* di quel giorno: "Questi esami, che metteranno in evidenza la capacità di cinque nuovi piloti aviatori, rappresentano un'altro risonante risultato della Scuola, dovuto agli improbi sforzi del Direttore Tecnico, Sig. Attilio Canzini".

Infatti, soltanto quattro mesi e mezzo sono stati sufficienti a far in modo che gli allievi, entrati nella Scuola nell'anno in corso, abbiano raggiunta una preparazione efficiente; con la meritoria singolarità che uno di essi era già maturo per il suo titolo di pilota dalla metà di novembre; e con la apprezzabile circostanza che durante le assidue e tenaci pratiche di istruzione non è accaduto il più piccolo incidente a uomini o apparecchi, il che prova le ottime doti del materiale Gabardini in dotazione alla Scuola.

Le prove che presenteranno i discepoli dell'aviatore Canzini si effettueranno sul monoplano da 80 H.P. e saranno sostenute alla presenza di una commissione composta dal Delegato del Ministero della Guerra, comandante Juan Francisco Anda; dal Direttore Amministrativo della Scuola, Maggiore Miguel Vásquez e dal Direttore Tecnico, Sig. Attilio Canzini.

Inoltre saranno presenti il Capo della Zona, Comandante José Antonio Gómez Gonzáles; capi ed ufficiali dei corpi di stanza nella piazza e molti invitati.

Coi risultati delle prove odierne sarà ancor maggiormente dimostrato il progresso della Scuola di EL CONDOR, il cui prestigio ha già superato le frontiere della patria, poiché la Direzione ha appena ricevuto una richiesta dal Guatemala per la ammissione di alcuni giovani nella nostra Scuola.

Questo onora sommamente il nostro Paese, visto che la nostra istituzione aerea è maggiormente apprezzata delle consorelle del Perù e del Cile.

Soltanto si deve deplorare che gli sforzi dell'aviatore Canzini e l'entusiasmo degli allievi ufficiali non siano opportunamente assecondati dai Pubblici Poteri che, prescindendo dal fatto che permettono certe scorrettezze di alcuni membri del personale docente, trascurano abbastanza l'andamento della istituzione, specialmente in ciò che attiene alla pronta attenzione per le sue necessità ed all'approvvigionamento del materiale, come quello che necessita per l'istruzione al brevetto di secondo grado, col quale gli allievi del secondo corso debbono concludere la loro carriera, scadenza ormai prossima, se si pensa che dal settembre dello scorso anno, quando il Comandante Cobo si è recato alla Capitale a tale scopo, mancava già ed ora è urgentemente richiesto.

Concretando i punti che costituiscono i principali provvedimenti che la Scuola chiede al Governo, gli ufficiali aviatori hanno presentato una istanza al Ministero competente che può sintetizzarsi come segue.

### Il memoriale d'accusa degli allievi della Scuola di Aviazione

Gli ufficiali della Scuola di Aviazione *El Cóndor* di Guayaquil chiedono al Ministro della Guerra:

1° - Che venga espulso dall'Esercito il Cap. Cosimo Rennella, per una serie di motivi, succintamente esposti (comportamento immorale nella sua vita intima - N.d.A.) coi quali gli allievi considerano venga incrinata la moralità delle forze militari ecuadoriane.

2° - Che venga allontanato dalla Scuola il Ten. José A. Saá per l'attività di discredito che sta espletando contro l'istituzione e per l'incompetenza e codardia dimostrata nei suoi ultimi voli.

3° - Che venga rimandato a Guayaquil il Cap. Pedro Traversari perché risponda di una accusa che gli viene fatta.

4° - Che venga prestata maggior attenzione, appoggio e fiducia alla Scuola, affinché gli allievi possano terminare al più presto il loro corso e possano essere realmente utili alla Patria.

### Dopo le prove di brevetto dei nuovi piloti Canzini porta in volo i rappresentanti della stampa

Come abbiamo visto, il 18 dicembre, i tenenti **Carlos Guarderas, Gonzalo Salazar, César Concha, Octaviano Valdiviezo e César Borja** superavano le prove prescritte ed ottenevano brillantemente il loro brevetto di primo grado.

*El Telégrafo*, nell'edizione del giorno seguente, commentava: "Ciò costituisce uno straordinario ed ammirevole trionfo del direttore Tecnico della Scuola, signor Attilio Canzini, che nel breve termine di solo centotrenta giorni è riuscito, mercé le sue assidue pratiche di insegnamento, ad infondere negli allievi la conoscenza e la perizia che li mette in grado di avere il perfetto dominio dell'aria".

Terminate le prove individuali dei suoi allievi, Canzini invitava i giornalisti presenti a volare con lui sul monoplano Gabardini 80 C.V. a doppio comando della Scuola.

Tutti accettavano entusiasti di provare l'emozione di una pas-



Guayaquil, 18 dicembre 1925.

Gruppo di giornalisti che, dopo aver assistito alle prove finali di brevetto degli alunni del secondo corso d'aviazione al campo di "El Cóndor", effettuarono una serie di emozionanti voli su un Gabardini 80 C.V. a doppio comando pilotato da Attilio Canzini.

Formano il gruppo, da destra a sinistra, i signori Adolfo H. Simmonds, della redazione de "El Telégrafo"; Héctor Zambrano, direttore della rivista "Ecuador Ilustrado"; Attilio Canzini, direttore tecnico della Scuola d'Aviazione; Pablo Hannibal Vela, della redazione de "El Universo"; Ricardo Cerda, de "La Nacion" di Santiago del Cile; Dr. Alfredo Gómez Díaz, della redazione de "El Guante".

seggiata aerea e, ad uno ad uno, volarono con Canzini.

Il pilota in ogni volo fece due larghi giri, dal campo a Durán, al fiume Guayaquil sino alla città omonima, elevandosi sino a mille metri di quota.

Nonostante la suddetta positiva cronaca del decano della stampa cittadina e nazionale, a cui facevano eco gli entusiasti commenti di tutte le altre testate ecuadoriane, i quotidiani della capitale, logicamente più vicini agli ambienti governativi, ma più lontani dalla realtà quotidiana della Scuola di Guayaquil, iniziavano dal giorno seguente a commentare poco favorevolmente l'iniziativa del memoriale degli ufficiali aviatori, dando la notizia che il Ministro della Guerra disapprovava il modo di procedere degli alunni e la loro mancanza di disciplina.

Si faceva notare che Rennella e Traversari si trovavano a Quito a disposizione del Ministero della Guerra per eseguire il rilievo foto-topografico della città, del cui lavoro i superiori erano pienamente soddisfatti.

Inoltre si affermava che i giovani allievi erano stati sicuramente male influenzati dal loro istruttore Attilio Canzini "conver-

tendosi in docili strumenti della volontà di uno straniero che persegue, con perfidia degna di miglior causa, il discredito dei nostri compatrioti".

*El Día* aggiungeva anche che: "Tutti ricordano che qualche mese fa, nell'Hotel Saboy di Quito vi è stato un serio e disgustoso alterco tra Canzini e Rennella, che ha causato l'espulsione di quest'ultimo.

Numerose persone hanno inviato una petizione al Ministero della Guerra chiedendo che l'aviatore Rennella continui a prestare i suoi importanti servizi all'Esercito".

La campagna giornalistica e patriottica continuava nei giorni seguenti a difesa dei meriti dei piloti nazionali, chiedendo la punizione degli indisciplinati allievi e dimenticando frettolosamente i meriti dell'istruttore italiano e, fatto ben più grave, le esigenze ed i problemi reali della Scuola.

Come conseguenza di tutto ciò nei giorni seguenti veniva pubblicata la notizia che "da indiscrezioni ministeriali si apprende che non verrà rinnovato il contratto con Canzini".

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

### Altri voli di Rennella e Traversari ed un disgraziato epilogo: 20-21 dicembre 1925

**D**omenica 20 dicembre al campo di Iñaquito, alla presenza del Ministro della Istruzione Dr. Arízaga Luque e di numerosi alti dignitari e militari, iniziava il primo volo del Caudron G.3 "LA SYRIE" pilotato da Traversari col Ministro come passeggero.

Il volo, che continuava il programma dei rilievi foto-topografici, durava 48 minuti alla quota di 700 metri.

Il secondo lo eseguiva Rennella con una delle figlie del col. Alcides Pesantes volando sulla città a 400 metri.

Quindi Rennella portava in volo il serg. magg. Proaño, Comandante del Battaglione, raggiungendo gli 800 metri.

Il giorno seguente gli aviatori hanno in programma l'ultimo rilievo fotografico delle zone periferiche della capitale.

Alle dieci del mattino decolla Rennella con il col. Pesantes e sorvola la città eseguendo le fotografie e ritornando al campo dopo quaranta minuti di volo.

Alle undici decolla Traversari col magg. Guillermo Burbano, Intendente di Polizia della provincia, virando a destra a bassa quota in direzione della città.

Quando il biplano è quasi sulla verticale della strada di *El Batán*, il motore si blocca e l'apparecchio inizia una rapida discesa da una quota di cinquanta metri.

Il pilota grida al passeggero di tenersi pronto al peggio mentre l'aereo, ormai senza controllo, precipita.

Burbano all'ultimo istante si getta fuori da cinque metri d'altezza ferendosi leggermente un ginocchio; mentre Traversari, nell'ultimo disperato tentativo di planare, resta ai comandi.

Il Caudron tocca il terreno con un'ala e cappotta due volte, rimanendo completamente distrutto: Traversari viene estratto dai rottami svenuto, il sangue esce copiosamente dalle ferite al cranio ed all'occhio destro.

Immediatamente il ferito veniva trasportato in automobile all'Ospedale Militare dove i chirurghi riuscivano a salvargli l'occhio; il paziente riprendeva conoscenza a tarda sera e veniva dichiarato guaribile in due settimane "se le contusioni alla spina dorsale non daranno complicazioni".

L'apparecchio Caudron G.3 "LA SYRIE" giaceva in un luogo chiamato *Totoral* ed era irrimediabilmente perduto: quando la Colonia Siriana della capitale l'aveva donato, nel febbraio 1923, era costato 22.000 sucres.

Martedì 22 dicembre 1925, il quotidiano di Guayaquil *El Universo*, sotto il titolo "Por la aviación nacional" mette in evidenza ed analizza la grave crisi della Scuola di Aviazione: "Dai bei tempi del *Club de Tiro y Aviación* in cui prese corpo il primo anelito per l'aviazione, molto prima che l'idea nascesse in altre repubbliche americane; dall'epoca del dott. Baquerizo che firmò il contratto con la prima Missione Tecnica, e passando attraverso le felici iniziative de *El Telégrafo* e *El Nacional*, che tanto fecero per raggiungere la realtà di questa aspirazione sino ad arrivare all'epoca del dott. Tamayo, che si era valso del concorso personale ed economico del Comitato, che si era formato per l'occasione, per fondare ed organizzare la Scuola, la storia dell'Aviazione in Ecuador, tanto costellata di difficoltà,

ostacoli e disgrazie, mai era incorsa in un momento di grave crisi come quello odierno, che minaccia la sua stessa esistenza ed i risultati magnifici che la sua Scuola ha raggiunto in così poco tempo.

Non ci sorprenderebbe se, come al solito, facessimo fallire un progetto poiché è nel nostro carattere guastare prematuramente le nostre migliori iniziative.

Ma come rimanere indifferenti di fronte ai gravi problemi che minacciano un istituto, come la Scuola di Aviazione, che già funziona ed ha cominciato a produrre buoni risultati?

È nostro dovere difendere questa Scuola la cui organizzazione tecnica è in pericolo di cadere in mani empiriche e potrebbe trasformarsi da istituto di alto carattere tecnico in uno dei tanti dipartimenti mantenuti dallo Stato, solo per proteggere il nepotismo ufficiale invece della competenza richiesta.

È raro avere una Scuola come questa, senza incidenti, così frequenti e comuni nelle altre, e questo si deve senza dubbi non solo alla fortuna ma soprattutto alle indiscutibili doti del suo Direttore Tecnico, l'insigne pilota Canzini, l'unico che è riuscito a creare degli allievi che con le loro conoscenze scientifiche possano chiamarsi a buon diritto aviatori, e che avranno il titolo di eccellenti ed esperti piloti quando avranno completato la loro istruzione sotto la direzione del loro attuale professore.

Il pubblico conosce già abbastanza dettagli di quanto accade alla Scuola di Aviazione, dove gli intrighi, l'invidia e la falsa competenza, pretendono sostituire la direzione tecnica del professor Canzini.

Il pubblico e la stampa di Guayaquil sanno, anche, che sarebbe assurdo che il Governo distruggesse l'efficienza della Scuola, disorganizzando l'attuale personale tecnico, la cui capacità è stata sperimentata nelle migliori scuole di aviazione italiane.

Si è voluto provocare una artefatta emulazione opponendo Rennella e Traversari a Canzini, e la stampa di Quito, poco informata su certi punti relativi a questo argomento, ha prodigato elogi esagerati a questi aviatori; ma quanto è successo ieri e che poteva tradursi in una tragedia, prova e conferma, in tempo, non solo la imperizia di tali aviatori ma anche l'avventatezza delle lodi. Ci riferiamo all'incidente occorso al professor Traversari".

### Rennella progetta un raid da Guayaquil a Valparaíso

I quotidiani della capitale, di mercoledì 10 febbraio 1926, annunciavano che Cosimo Rennella era stato ricevuto il pomeriggio precedente dalla Giunta del Governo Provvisorio alla quale aveva esposto il suo progetto dettagliato per un raid da Guayaquil a Valparaíso, che prevedeva il ritorno insieme all'aviatore spagnolo Franco.

*(Il Comandante Ramón Franco era decollato da Siviglia il 22 gennaio 1926 con l'idrovolante Dornier Wal denominato "Plus Ultra" ed, insieme al suo equipaggio formato dal cap. Alda, dal ten. di vasc. Durán e dal meccanico Rada, aveva raggiunto Buenos Aires il 10 febbraio)*

Le tappe previste e le relative distanze erano le seguenti:

Guayaquil-Etén:	646 km.
Etén-Callao:	598 km.

## Capitolo quarto - Canzini torna in Italia ed un decreto chiude la Scuola di Aviazione

Callao-Atico:	600 km.
Atico-Iquique:	542 km.
Iquique-Taltal:	544 km.
Taltal-Coquimbo:	496 km.
Coquimbo-Valparaíso:	340 km.

Rennella prevedeva di completare il percorso totale di 3.764 chilometri in poco più di tre giorni e, se il Ministro della Guerra gli accordava il permesso, prevedeva di raggiungere Guayaquil il venerdì seguente per iniziare un allenamento di sei giorni sull'idrovolante Savoia 300 C.V.

L'apparecchio, con una autonomia di 1.200 chilometri, era il migliore della Scuola di Aviazione *El Cóndor*.

Il console spagnolo, don Alejandro de Escudero, si offriva di accompagnare il pilota e metteva a disposizione carburante ed alloggio adeguato nei consolati delle varie tappe e quello cileno offriva facilitazioni nei porti della sua nazione.

Nei giorni seguenti si comincia a dare la notizia che anche Traversari, su un idrovolante Macchi 260 C.V., parteciperà al raid col segretario della Legazione del Cile.

Da Valparaíso a Guayaquil i piloti ecuadoriani avrebbero scortato Franco insieme a una squadriglia di idrovolanti cileni e forse anche peruviani ed una decina di idroplani della Zona del Canale di Panamá avrebbero accompagnato gli spagnoli da Guayaquil agli Stati Uniti.

Venerdì 12 febbraio Rennella parte da Quito, con i documenti ufficiali del governo che lo autorizzano ad iniziare i voli di allenamento e la preparazione del raid, ed il lunedì seguente si presenta al Comando di Guayaquil.

Poco dopo si reca a Durán per ispezionare l'idrovolante ed ordinare una revisione; frattanto da Quito giunge una comunicazione che il Comando Militare ha disposto che il raid si effettui solo nelle acque territoriali.

Anche se deluso per la decisione dei suoi superiori, il 19 febbraio alle 11.10, Rennella prova il Savoia decollando dal fiume Guayas, in compagnia del meccanico Bruno Ceccovilli, che aveva revisionato il motore, e dell'allievo pilota serg. Luis A. Menéndez, e raggiungendo Samborondón, dove compie parecchie virate e sorvola il villaggio.

Poco dopo ritorna verso Guayaquil e, alle 11.45 sorvola la città a 600 metri di quota e poi si abbassa virando sopra la torre dell'orologio in segno di saluto.

Quindi si dirige verso il fiume e si posa sull'acqua flottando sino alla rampa della Scuola di Aviazione.

I giorni seguenti il pilota si allena ancora con il pilota meccanico Angelo Rizzi in vari voli in cui l'aereo viene messo a punto perfettamente.

Purtroppo però giungeva all'improvviso la notizia che Franco non avrebbe continuato il raid dopo la tappa di Buenos Aires.

*El Día*, scriveva il 27 febbraio 1926: "Disgraziatamente il governo spagnolo considera terminata la missione dell'aviatore, il quale ritornerà per la stessa via dalla Argentina, senza continuare il suo raid attraverso il Pacifico come si sperava. Con questa decisione vengono defraudate le speranze delle repubbliche che si trovano da questa parte dell'America ispanica.

Noi abbiamo perso anche l'opportunità che il nostro aviatore

Rennella, che è stato uno degli assi della guerra europea, potesse dare una prova manifesta della sua competenza e del fatto che tra noi non è morta la volontà per le imprese che richiedono ardimento e valore".

Rennella partiva per la capitale dove il Ministro della Guerra annunciava il 31 marzo di aver deciso di istituire un Corso di Idroaviazione, con gli alunni che già frequentavano i corsi a Guayaquil e di nominare Cosimo Rennella come direttore e pilota istruttore del Corso.

### Attilio Canzini rientra in patria

**Attilio Canzini**, poiché il suo contratto di Direttore Tecnico della Scuola di Aviazione di Guayaquil non era stato rinnovato, decideva di rientrare in Italia per reintegrarsi nel suo ruolo di istruttore alla Scuola di Aviazione della Società Gabardini di Cameri (Novara).

Prima di partire egli si era però prodigato per convincere il Governo Provvisorio, ed anche il suo *Jefe Supremo* Dr. Isidro Ayora Cueva, - poi nominato *Presidente Provisional* dalla Giunta rivoluzionaria militare il 1° aprile 1926 - ad inviare un gruppo di piloti, che dovevano essere scelti tra i suoi allievi neo-brevettati, ad un corso di perfezionamento in Italia.

### Un decreto chiude la Scuola di Aviazione "El Cóndor"

L'inchiesta sulla commissione di collaudo che aveva approvato l'acquisto delle apparecchiature Gabardini, anche se non perviene ad un giudizio chiaro, soprattutto sulla adeguatezza tecnica delle attrezzature fornite, ha come conseguenza immediata l'emissione di un decreto firmato dal Dr. Isidro Ayora *Presidente Provisional* della Repubblica, in data 7 aprile 1926, con cui viene chiusa la Scuola Nazionale di Aviazione *El Cóndor* e stabilito il trasferimento all'estero di sette allievi piloti.

Responsabili della conservazione del materiale dell'aerodromo *El Cóndor* vengono nominati: il cap. pilota Pedro Traversari e il capo meccanico italiano Bruno Ceccovilli; comandante del campo il cap. Carlos Franco; aiutanti: tenenti César Gavilanes e Juan Francisco Gallegos, sottotenente César Borja.

Il Governo Provvisorio Rivoluzionario aveva deciso, prima di inviare in Italia i sette migliori piloti brevettati, di procedere alla loro selezione.

Inoltre veniva creata una *Sezione di Aviazione*, presso la Sesta Zona Militare della capitale, sotto il comando del cap. Cosimo Rennella e veniva decretata la formazione di corsi per meccanici e motoristi di aviazione, dipendenti dalla Scuola di Guayaquil, i cui corsi venivano inaugurati il 1° maggio 1926 presso la sede della Scuola di Aviazione *El Cóndor* sotto la direzione del cap. Pedro Traversari Infante.

Dopo la cerimonia di inaugurazione arrivava il governatore della provincia, Dr. Felipe Barbotó, che insieme agli altri invitati visitava l'officina ed il reparto meccanica della Scuola, recentemente chiusa.

Cosimo Rennella li accompagnava nella visita anche nell'han-

gar N° 1 dove erano ricoverati gli apparecchi S.V.A., Sopwith, Gabardini, Salmson ed il Macchi "TELEGRAFO I°".

Dopo una minuziosa ispezione degli apparecchi Rennella, forse per nostalgia, tra i due che i superiori gli avevano ordinato di trasportare alla capitale, sceglieva anche il vecchio Macchi Hanriot HD-1, che era stato incredibilmente restaurato dal sottotenente Delgado, dal serg. maggiore Jarrín e dal sotto-capo Parra.

L'altro aeroplano scelto era denominato: *General Eloy Alfaro*.

### Designazione degli ufficiali che dovranno recarsi in Italia

Fatta la selezione, vengono designati i seguenti ufficiali che dovranno recarsi, con una borsa di studio, in Italia: **capitano Santiago Duarte; tenenti: Agustín Zambrano Barreiro, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez; sottotenenti: Carlos A. Guarderas, José G. Salazar, César Borja.**

Il 2 maggio 1926, si imbarcano nel porto di Guayaquil diretti a Genova e destinati alla Scuola di Aviazione Gabardini.

*(La Scuola di Aviazione della "Società Anonima Gabardini per l'incremento dell'aviazione" era una scuola civile anche se aveva brevettato prevalentemente dei piloti militari, anche negli anni venti, ed il campo di Cameri (Novara) era comandato da un militare)*

### La scomparsa del Generale Oliva a Genova

Nella clinica genovese del Prof. Morselli, la mattina dell'otto maggio 1926, cessava improvvisamente di esistere il Generale Moisés Oliva, che aveva volato con Attilio Canzini nei cieli della sua patria, divenendo un entusiasta e convinto propugnatore dell'aviazione.

Era arrivato in Italia cinque mesi prima per compiere, su incarico speciale del governo, un viaggio di lavoro che lo aveva impegnato in continue visite a molte città italiane.

A Genova era stato accolto al suo arrivo dal Generale Guido Poggi, comandante della divisione militare di Genova, non solo con tutti gli onori dovuti al suo alto grado militare, ma anche con tanta spontanea cordialità e simpatia.

Il destino volle che egli morisse proprio a Genova, mentre si apprestava a tornare in patria, col cuore pieno di gratitudine per le accoglienze ricevute e "per quanto di insospettato e prodigioso gli aveva rivelato il Paese che tanto cordialmente l'aveva ospitato".

"Del mio soggiorno in Italia - aveva detto alcuni giorni prima di morire a José Abel Castillo, direttore de *El Telégrafo* che si trovava in Italia e del quale fu ospite a Torino - conserverò il più grato ed indelebile ricordo della mia vita".

*(“El Telégrafo” - Guayaquil, 26 giugno 1926)*

Moisés Oliva era arrivato in treno, il 29 aprile, da Roma a Chiavari ospite nella villa del colonnello Benedetto Accorsi, Commissario Reale della città.

Il Dr. Carlos Arteta, console Generale dell'Ecuador a Genova, che era anche medico specialista del sistema nervoso, si rese conto, durante una visita del Generale a Genova, che Oliva non

stava bene e presentava sintomi ben più gravi di una stanchezza da *surmenage* dovuta a cinque mesi di viaggi, ricevimenti e feste ma di qualcosa di più serio che aveva origine nel sistema nervoso centrale.

Infatti domenica 2 maggio, durante il pranzo al Consolato di Genova, il Dr. Arteta ebbe la conferma dei suoi sospetti constatando che il Generale aveva forti dolori alla testa ed improvvise cadute al suolo.

Nonostante le affettuose insistenze di Arteta, che gli consigliava una visita presso la clinica del Prof. Morselli, Oliva si convinse a seguirlo solo il seguente giovedì 5.

I medici della clinica diagnosticarono che il paziente era affetto da infermità cerebro-mellita.

Il giorno seguente Oliva ebbe un attacco apoplettico, seguito da una forte emorragia che lo immobilizzò completamente, lasciandolo insensibile a tutto, con la perdita della conoscenza da cui non doveva riprendersi più.

Fu affettuosamente assistito da tutto il corpo medico della clinica; però, tutti gli sforzi dei medici furono inutili: il mattino di sabato 8 maggio Moisés Oliva spirava.

Il governo italiano disponeva subito che al Generale fossero tributati gli onori in uso per la morte dei Generali comandanti di Armata in servizio attivo dell'Esercito italiano e solenni onoranze funebri.

Al corteo, che sfilò alle dieci del mattino di lunedì dalla clinica, presero parte rappresentanze di tutte le truppe della piazza agli ordini del Comandante della Divisione Militare di Genova, Generale Carmelo Squillace.

La sfilata con alla testa il Generale Guido Poggi, Comandante della Brigata Salerno, percorse Corso Italia, via Casaregis e Piazza del Popolo, dove una compagnia del 90° Reggimento Fanteria, con la banda musicale, presentava le armi.

Anche lungo Corso Torino e Corso Buenos Aires altre sezioni di fanteria ed artiglieria salutarono il corteo che era preceduto dalla fanfara dell'89° Fanteria e seguito dal Generale Poggi a cavallo con ufficiali delle varie armi.

Seguivano, quindi, un reparto della Milizia Volontaria della Sicurezza Nazionale, della Guardia di Dogana, del 6° Reggimento di artiglieria pesante, un reparto di Carabinieri in alta uniforme, un plotone di marinai ed il feretro preceduto da quattro carabinieri a cavallo.

Tenevano le fasce: a sinistra il Governatore di Genova Grand Ufficiale Bocchini ed il Maggiore dell'Esercito ecuadoriano Maximiliano Dávila, arrivato da Roma col Maggiore Ricardo Astudillo; a destra Luis Antonio Peñaherrera, Incaricato d'Affari dell'Ecuador presso il Quirinale ed il Generale della Regia Guardia di Finanza Carlo Testero.

Sul carro, avvolto nella bandiera ecuadoriana, si notava, tra le altre, una magnifica corona del Governo Ecuadoriano con le decorazioni e la spada del defunto.

Seguivano un gran numero di ufficiali dell'Esercito e della Regia Marina e rappresentanti dei Consolati.

Quando il corteo giunse di fronte alle Officine Elettriche di via Canevari la truppa formò un quadrilatero ed il Tenente Generale Squillace pronunciò un nobile discorso salutandolo scomparso del quale fece notare le origini italiane ed il grande affetto che nutriva per l'Italia.

Il carro funebre proseguiva, al termine della cerimonia, per il Cimitero di Staglieno dove le spoglie mortali del Generale avrebbero atteso sino al giorno di imbarcarsi per l'Ecuador.

#### **Volano vecchi aerei con nomi nuovi, un altro incidente di Traversari: 12 giugno 1926**

Alle 8.40 di giovedì 10 giugno **Cosimo Rennella**, Comandante della *Sección Escuadrilla de Aviación* della capitale, aggregata al Ministero della Guerra, eseguiva un volo di prova al campo di Iñaquito dell'apparecchio *Tarqui*.

Nel volo di quaranta minuti il pilota sorvolava la città e saliva ad una quota di mille metri.

Tutti i quotidiani di Quito e di Guayaquil riferiscono che: "L'aereo è stato recentemente importato per l'Esercito e sabato prossimo il pilota effettuerà un'altra prova dell'aereo NAPO, di maggior potenza ed anch'esso recentemente arrivato".

Nessuno dei giornali specifica la marca e le caratteristiche tecniche del *Tarqui*, trattandosi di uno dei vecchi aerei battezzato con un nuovo nome, come venne fatto per il *Sopwith*, denominato "NAPO".

Sabato 12 giugno alle 8.30 arrivavano a Iñaquito il Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione dott. Leonardo J. Palacios, il Capo di Stato Maggiore Generale col. Alcides Pesantes, il Sottosegretario della Guerra e Marina col. Angel Isaac Chiriboga, il comandante del campo don Ernesto Franco, il meccanico paracadutista Umberto Re, il meccanico Bruno Ceccovilli ed i piloti Rennella e Traversari.

Poco dopo il cap. **Cosimo Rennella** decollava col *Sopwith F.1 Camel* per un volo di prova sulla città e quindi atterrava tra gli applausi del pubblico e delle autorità presenti. Sui due lati della fusoliera del biplano il vecchio nome "PARIS" della *Ville lumière* era stato sostituito con quello di "NAPO", dipinto in nero a lettere maiuscole.

Il cap. **Pedro Traversari**, nonostante le osservazioni degli amici e colleghi sul pericolo che stava affrontando e i loro consigli a rinunciare al volo, decollava col *Tarqui* e si dirigeva a nord ad una quota di 300 metri.

A quella altezza, percorsi circa quattro chilometri, lo si vide scendere sui cento metri di quota, scivolare d'ala e poi precipitare di colpo da venti metri.

I soccorritori trovarono il pilota svenuto e con ferite multiple al torace, al collo, alla mandibola ed ai denti.

All'Ospedale Militare, dove venne ricoverato, i medici gli diagnosticarono una prognosi di due settimane.

L'apparecchio era distrutto ed i giornali commentarono che era costato al Paese circa dodicimila sucres.

Prestate le prime cure a Traversari, **Cosimo Rennella** decollava col "NAPO" elevandosi a mille metri in due minuti e quarantacinque secondi, sorvolando la capitale ed eseguendo alcuni *loopings the loop* prima di atterrare.

#### **Rennella sorvola il vulcano Pichincha: 17 giugno 1926**

Giovedì 17 giugno **Cosimo Rennella**, ai comandi del biplano *Sopwith "NAPO"*, decollava alle nove del mattino dal campo di aviazione di Iñaquito ed effettuava un volo a largo raggio della durata, tra andata e ritorno, di un'ora e mezza.

Il pilota sorvolava alla quota di 2.400 metri i villaggi del nord sino a San Antonio de Pomasqui, dirigendo quindi sulla Cordigliera occidentale delle Ande e raggiungendo il fiume Quindé e gli altri affluenti dell'Esmeraldas.

Al ritorno passava su Santo Domingo de los Colorados e, dopo aver fatto quota, sorvolava il vulcano *Pichincha*, eseguendo un'accurato rilievo fotografico dei due crateri.

#### **Il raid Quito-Latacunga-Quito di Rennella e la prima posta aerea tra le due città: 24 giugno 1926**

Il 20 giugno Rennella, dopo aver eseguito un volo di allenamento su Quito col "NAPO", si recava alla Direzione delle Poste per avvisare il direttore che, avuta la piena autorizzazione dei superiori, aveva programmato un raid alla città di Latacunga per il giorno seguente e che era autorizzato a trasportare la corrispondenza per via aerea.

Infatti nella città di Latacunga era in costruzione un aeroporto militare e l'Alto Comando, per collaudare la rotta, aveva ordinato al cap. **Cosimo Rennella** di volare dal campo di Iñaquito a Latacunga col *Sopwith F.1 Camel "NAPO"*.

Inoltre il pilota aveva l'incarico di fotografare il cratere del vulcano *Cotopaxi*.

Per ragioni tecniche il raid veniva rimandato di qualche giorno ed il meccanico paracadutista italiano Umberto Re si incaricava di revisionare il motore dell'apparecchio.

Giovedì 24 giugno, sin dalle sette del mattino, un numeroso pubblico si era riunito al campo di aviazione per presenziare alla partenza del biplano.

Alle 7.25, **Cosimo Rennella** arriva con fare deciso al campo e riceve dal *Jefe de Valijas del Correo Central de Quito*, Sr. Meneses, il sacco postale che contiene la corrispondenza depositata all'Ufficio Postale Centrale sino alle ore diciotto del giorno precedente.

Inoltre vengono sistemate, nel vano del sedile posteriore dell'apparecchio, anche le edizioni fresche di stampa dei quotidiani *El Comercio*, *El Porvenir* ed *El Día*.

Dopo le fotografie di rito, Rennella decolla alle 7.33 elevandosi sopra le nubi che coprono la zona di Tambillo e che gli impediscono di vedere il terreno sottostante.

Il pilota, avvolto dalla spessa nuvolaglia ed ostacolato da forti venti contrari, riesce ad orizzontarsi nella rotta con i tre coni innervati dei vulcani *Chimborazo*, *Iliniza* e *Cotopaxi*, che svettano sopra le nubi.

Il volo si svolge ad un'altezza media di 2.800 metri sopra il livello di Quito, e cioè a 5.600 metri su quello del mare.

Per distinguere la città di Latacunga, Rennella deve attraversare anche uno spesso strato di foschia, abbassandosi sino a 300 metri e quindi sorvola la capitale della Provincia di León a ottanta metri di altezza.



Raid Quito-Latacunga-Quito: 24 giugno 1926.  
Campo di Iñaquito nei pressi della capitale: Cosimo Rennella al posto di pilotaggio del "NAPO" riceve dal signor Meneses, direttore delle poste di Quito, il sacchetto postale della prima posta aerea tra le due città, da lanciare su Latacunga.  
Il paracadutista italiano Umberto Re sventola il cappello in segno di giubilo. Re, che era anche un ottimo motorista, aveva messo a punto il motore del biplano Sopwith F.1 "Camel".

Gli alberi e gli edifici si distinguono più chiaramente ed infine il pilota riconosce le torri ed i campanili della città: sono le 8.15 del mattino e **Cosimo Rennella lancia**, sulla piazza principale, la *Plaza de la Matriz*, i giornali e la prima posta aerea tra Quito e Latacunga.

Un numeroso pubblico, che si affollava nelle vie e nelle piazze, lo salutava con entusiasmo mentre "Il pacchetto della corrispondenza cadeva con ammirevole precisione sulla terrazza del *Palacio de la Gobernación*, ai piedi della bandiera nazionale; aperto l'involucro si poteva notare il seguente significativo messaggio:

**Cosme Rennella, pilota aviador, saluda de lo alto a las autoridades y al pueblo latacungueño.**

**Cielo de Latacunga, 24 de junio de 1926.**

(*"El Comercio"* - Quito, 25 giugno 1926)

Il volo di ritorno, dopo aver sorvolato la città per cinque minuti, veniva effettuato dal pilota ad una altitudine media di 2.500 metri e, nelle vicinanze del *nudo de Tiopullo*, Rennella si trovava in serio pericolo a causa delle nuvole basse che gli impedivano ogni visibilità, costringendolo ad abbassarsi sino a sfiorare il suolo ed un gruppo di pastori, spaventando il loro gregge di pecore.

Il "NAPO" atterrava felicemente al campo di Iñaquito alle 8.58, dopo aver compiuto il percorso di andata e ritorno in quarantacinque minuti, accolto dai calorosi applausi delle autorità, dei militari e del paracadutista Umberto Re.

Il Governatore della Provincia telegrafava l'arrivo di Rennella a Latacunga al Presidente della Repubblica ed al Direttore Generale delle Poste ed inviava al pilota il seguente telegramma: "Latacunga, junio 24 - Capitán Cosme Rennella - Las autoridades y el pueblo latacungueño saludan al intrépido aviador, que desde la altura ha contemplado el volcán más hermoso de la tierra y ha recibido el grito de júbilo y entusiasmo que desde abajo lanzaba emocionado un pueblo que le admira.

Con un caluroso apretón de manos felicito a Ud.

(f) Gobernador Iturralde".



Raid Quito-Latacunga-Quito: 24 giugno 1926.  
Un curioso "collage" composto dal pilota Cosimo Rennella nel suo album dei ricordi, a testimonianza del suo lancio di posta e giornali sulla piazza principale della città di Latacunga.



*Raid Quito-Latacunga-Quito: 24 giugno 1926.  
Cosimo Rennella accolto in trionfo al suo ritorno al campo di Iñaquito nei pressi della capitale.  
Il paracadutista italiano Umberto Re gli porge la mano per aiutarlo a scendere dal "NAPO".*

Il direttore del giornale *El Porvenir* riceveva, a sua volta, il seguente telegramma dall'Amministratore delle Poste di Latacunga: "Latacunga, junio 24 de 1926 - Sr. Administrador de *El Porvenir* - Quito - Estimado señor: manifiesto a usted que el señor Capitán Cosme Rennella nos ha dejado de lo más impresionados con su desempeño lucido; fueron botados los paquetes de *El Porvenir* en dirección de la Oficina de Correos en los altos del Palacio de Gobierno, mejor como ve, no podía desempeñarse. **Los diarios y correspondencias recibidas hice repartir inmediatamente.** Quedándome a órdenes de Ud. Atenta. Administradora de Correos".

Inoltre il direttore del quotidiano riceveva anche l'amichevole ringraziamento telegrafico del Governatore per i saluti aerei recatigli dal pilota: "Latacunga, junio 24 - Dr. Manuel Elicio Flor *El Porvenir* - El saludo traído por el intrépido aviador Rennella, retorno con el calor de nuestra antigua y honda amistad.

Afectuosamente - Gobernador".

(*"El Porvenir"* - Quito, 25 giugno 1926)

Il corrispondente del giornale *El Universo* di Guayaquil, comunicava da Latacunga che "Rennella pensava con ottimismo ad altri voli ad Ibarra ed Ambato, come prove preliminari per un grande raid Quito-Guayaquil e ritorno.

Il Ministero della Guerra, e specialmente il colonnello Chiriboga, palpitando d'entusiasmo, pensa di allenare i giovani piloti, ed in particolare quelli che non sono stati inviati in Italia, con piccoli raids interprovinciali...

L'apparecchio per il volo a Latacunga è stato messo a punto dal distinto meccanico paracadutista Umberto Re".

#### La perdita del biplano "NAPO"

Martedì 10 agosto 1926, lungo le vie principali della capitale ecuadoriana, un pubblico numeroso si accingeva ad assistere

alla parata militare che commemorava l'anniversario patrio ed, al campo di Iñaquito, anche Cosimo Rennella si preparava per sorvolare la parata.

Durante le operazioni preliminari il pilota fa presente agli assistenti le cattive condizioni della pista che, con le forti raffiche di vento così frequenti in quel periodo dell'anno, sommate alla velocità dell'apparecchio, potevano esser causa di possibili incidenti.

Quindi, alle 9.30 precise, decolla e fa quota sino a mille metri, dirigendosi verso il centro di Quito; e non appena giuntovi, si rende conto che le violentissime raffiche di vento gli impediscono di manovrare con sicurezza e quindi per stabilizzare l'apparecchio, con rapide spirali, scende sino a duecento metri e si dirige verso il campo per non rischiare la sua vita e quella degli spettatori.

Atterrando, le ruote del *Sopwith Camel* incontrano una delle concavità del terreno ed il biplano esegue una doppia capottata, urtando violentemente il suolo, la prima volta col motore, la seconda col timone.

Il vecchio velivolo è a pezzi, e quando i pochi meccanici presenti all'incidente accorrono dall'hangar, temendo per la vita del pilota, lo vedono emergere illeso dai rottami.

La proverbiale fortuna di Cosimo, che in tanti voli lo aveva sempre assistito, ancora una volta gli aveva sorriso.

Il *Sopwith F.1 Camel*, dopo due anni di voli nel cielo ecuadoriano, coi nomi di "PARIS" e "NAPO", usciva definitivamente di scena.

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

**G**li ufficiali ecuadoriani, dopo il loro arrivo a Genova, visitano Roma ed alcune località turistiche.

I primi giorni di settembre del 1926 vengono ricevuti al campo di aviazione dei cantieri Gabardini di Cameri, in provincia di Novara, dal loro vecchio amico ed istruttore **Attilio Canzini**.

*(Durante la Prima Guerra Mondiale la "Società Anonima Gabardini per l'incremento dell'Aviazione" produsse circa duecento apparecchi, esclusivamente destinati alla sua ed alle altre scuole di pilotaggio.*

*La Scuola Gabardini, nello stesso periodo, brevettò poco più di 800 piloti, contrariamente a quanto affermato nella sua stessa pubblicità e dalla maggioranza degli autori)*

Canzini, sempre attivo e pieno di buona volontà, inizia subito le lezioni ai suoi sette impazienti allievi usando il metodo dell'istruzione a doppio comando.

Pochi giorni dopo gli allievi volano soli su Gabardini 80 C.V. per conseguire il Brevetto Internazionale.

Quindi per un mese tutti i piloti ecuadoriani si esercitano col loro istruttore su un Hanriot G.50 a doppio comando.

La velocità e la potenza del famoso biplano da caccia, che tutti gli allievi conoscono perché è simile all'aereo che Liut ha reso famoso nel loro Paese, all'inizio li spaventa però ben presto si abituano e, con Canzini, volano sicuri.

Infine, il 25 novembre 1926, è il giorno più importante per il gruppetto di aquilotti ecuadoriani.

Canzini, constatato che il tempo è perfetto, decolla alle sei del mattino con l'Hanriot per controllare la messa a punto dello stesso e, dopo l'atterraggio, allinea i suoi allievi e dice loro: "Ragazzi oggi volerete soli, ricordatevi che questo apparecchio non è il Gabardini, è più veloce ed anche più pesante, state molto attenti e ponete la massima attenzione per evitarvi brutte sorprese".

Il primo a decollare è **Josè Gonzalo Salazar**; ed ecco come descrive, in una lettera indirizzata al padre, a Quito, il 28 novembre 1926, le emozioni del suo volo:

"... Gli ultimi ed affettuosi consigli del professore, che mi dava dopo che ero salito sull'apparecchio e mi stavo allacciando la cintura, quasi non li ascoltavo, afferrai solo - Ricordati, Salazar di star calmo e molto attento e... via! -

Mi trovo già in pieno volo, la manovra di partenza quasi non mi ricordo come la feci, perché quell'indiviolato apparecchio parte con la velocità di un razzo; l'ago dell'altimetro si sposta rapidamente da 200 a 500 metri, che bellezza!

L'aereo obbediva ai comandi con la leggerezza d'una piuma.

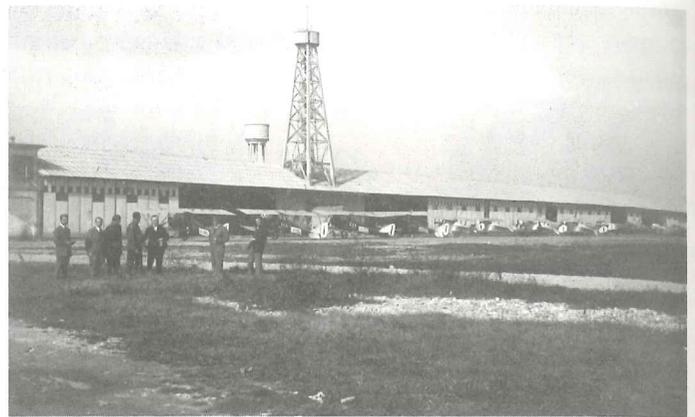
Dal finestrino della carlinga ammiro il panorama sottostante: da un lato la catena delle Alpi; dall'altro il lago Maggiore ed il lago d'Orta; più in là Novara, Cameri ed un'infinità di casette sparse nella campagna...

Feci alcuni giri sul campo ed atterrai come ero partito e come avevo volato: bene.

Atterrai pieno di emozione e di allegria intensa che mi inondava. Canzini non mi disse nulla, però notai che era soddisfatto di me; lui non dice mai ad un alunno: "Bene".

I miei compagni invece: "Volo ed atterraggio come il burro".

Tutti noi quella mattina abbiamo fatto il nostro indimenticabile primo volo ed ognuno con esito migliore o peggiore dell'altro;



*Scuola di Aviazione Gabardini a Cameri (Novara), giugno 1926. Schierati davanti gli hangars si notano quattro S.V.A. 10 ed una diecina di Gabardini.*



*Roma, giugno 1926. I piloti ecuadoriani visitano la capitale. Da sinistra a destra: Guarderas, Mantilla, Duarte, un addetto dell'Ambasciata, Borja, Vélez, Zambrano e Salazar.*

adesso si eravamo "piloti di Hanriot".

Alla sera, insieme agli aviatori italiani, abbiamo brindato alla futura Aviazione della nostra Patria.

Quando riceverai questa mia, forse saremo già passati sullo S.V.A. ed ogni volta che cambierò aereo te lo racconterò..."

In seguito cominciarono i voli acrobatici secondo il programma di istruzione, che logicamente non prevedeva subito le

## Capitolo quinto - Piloti ecuadoriani in Italia



*Cameri (Novara), settembre 1926.  
I sette ufficiali piloti ecuadoriani fotografati davanti all'ingresso del campo della Scuola di Aviazione Gabardini.*

manovre e le figure rischiose.

Ma gli allievi ecuadoriani non erano molto disciplinati e, per orgoglio nazionalistico ed anche per spirito competitivo, facevano piroette che necessitavano maggiore preparazione.

Un giorno il ten. **Agustín Zambrano Barreiro**, che era il più *matto* di tutti, saliva a 1.200 metri ed eseguiva delle manovre diverse da quelle indicate da Canzini, tra cui un *tonneau* a motore spento, riuscendo ad atterrare a stento poiché il motore non riprendeva.

Naturalmente anche gli altri non vollero essere da meno e molti terminarono il loro esercizio col *looping the loop*.

Quasi tutti vennero puniti con dieci giorni di sospensione:

“Per aver eseguito manovre pericolose senza autorizzazione, mettendo in pericolo le loro vite e gli aerei”.

Nell'articolo di Spartaco Trevisan, pubblicato l'otto dicembre 1926 e che riproduciamo quasi integralmente, possiamo assaporare, nella sua poetica prosa, l'atmosfera del campo ed i fraterni rapporti tra gli allievi ed il loro istruttore:

### “Aquila d'America che spiccano il volo dai cieli lombardi

*... campo di Cameri  
fondamento del coraggio alato  
e dipartenza di giovani aquile  
Gabriele d'Annunzio.*

Cameri, dicembre.

Un sabato folgorante di sole incastonato - preziosissima gemma - su la collana delle annuvolate, tediosamente brumose giornate decembrine.

Saettare d'ali stagliate su l'azzurro. Il cielo e la terra percossi dall'urlo lacerante dei motori.

In un canto - un angolo del prolifico nido d'aquile che un pioniere del volo, Giuseppe Gabardini, gettò nel 1913 lontano; che un altro pioniere glorioso, Achille Landini, guida con mano ferma e con caldo cuore; che il poeta volatore, Gabriele d'Annunzio, volle consacrato alla memoria sacra di Silvio e Natale Palli - è un'oasi di quiete riposante.

Sei personaggi dai visi olivastri e dalle foggie strane se ne stan-

no adunati, in circolo, dintorno ad una figura ben nota: Attilio Canzini.

Sono a rapporto. Colui che sta in mezzo - italiano nato e cresciuto sullo “stivale” - mastica lo spagnolo con sufficiente disinvoltura. Coloro che l'attorniano rispondono, di tratto in tratto, nella stessa lingua.

Dai cenni, più che non dalle parole, comprendo quel che si sta svolgendo.

Un piccolo apparecchio passa sul nostro capo.

Canzini, il maestro, ne segue il volo e lo commenta ad alta voce. Il velivolo spegne il motore, discende, prende terra.

Pare che tutto vada bene. Ma il maestro saggio ha scorto, forte della agguerritissima sua esperienza, quel che altri non vide.

E, mentre aspettava che il settimo suo allievo ritornasse in linea per contestargli gli errori di manovra in cui era caduto, anticipava le sue osservazioni a quelli che gli erano vicini.

Che stranissimo gruppo d'allievi!

Avevo visto, a Cameri, migliaia di allievi in grigio verde; ne avevo visto qualcuno, pochi purtroppo, in abiti borghesi.

Ma questi qui vestivano tutti certi abiti *marron*, e calzavano certi stivaletti gialli, che non avevo visto mai...

Anche l'ing. Rolandi, che entra ora a far parte del gruppo, rivolge in spagnolo la parola ai suoi interlocutori.”

*(L'ingegnere Enrico Rolandi, che nel 1926 era direttore della Scuola Gabardini, aveva perfezionato la conoscenza della lingua in Perù dove, come Giannino Ancillotto, compì numerosi voli e memorabili imprese aeree con la Missione Aeronautica Ansaldo di Torino.*

*Ancor oggi i peruviani ricordano le sue imprese aviatorie più importanti: i voli postali Lima-Trujillo del 28 marzo e 2 maggio 1921, con apparecchi Spad e S.V.A. 5; il raid Lima-Cuzco del 23 maggio 1921, compiuto in tre ore e quarantotto minuti su un percorso andino sconosciuto di 856 chilometri su S.V.A. 5; il raid Cuzco-Sicuani-Puno del 7 giugno 1921)*

“Si direbbe che persino gli apparecchi, un piccolo reparto staccato specialmente destinato a questa strana colonia straniera installatasi su un nostro campo, abbiano finito per assumere, con molta dignità, una certa quale aria di sufficiente esotismo.

Un lembo di Ecuador, minuscolo minuscolo, è stato trasportato di blocco sin quassù.

Primo a far conoscere, laggiù, il valore della nostra ala, fu il modesto ma valoroso Liut nel 1920.

Poi vennero giorni meno lieti. Una Missione Militare Italiana, giunta nel 1922 in Ecuador con degli Aviatik e dei Caudron, non riuscì a grandi cose.

Per buona fortuna nostra e della causa aeronautica il governo ecuadoriano richiese in Italia, da ultimo, del materiale da insegnamento Gabardini.

Partirono allora alla volta dell'Equatore minuscole vetturette guidate a pedali, apparecchi a potenza ridotta pel rullaggio, ed altri apparecchi per il volo.

Con essi un piccolo gruppo di montatori e meccanici.

Nel maggio 1924 anche Attilio Canzini, istruttore designato, giunse sul posto. E non perse molto tempo. Alcuni giorni più tardi era in volo sopra Guayaquil ad intessere capriole.

Il 2 giugno presentava la scuola, ormai al completo, al presidente Tamayo.

Materiale d'addestramento, la vetturina Landini ed undici *Gabarde*, da 35, 50 ed 80 C.V.

Il nostro Canzini dedicava sei giorni della settimana all'insegnamento e il settimo, quello che Iddio volle dedicare al riposo, alla propaganda.

Mentre la folla domenicale si pigiava per le vie di Guayaquil un apparecchio, nostro, se la spassava per il cielo e sgranava il rosario delle sue pazze capriole.

Un giorno corse una sfida in piena regola.

Si disse: Il volo è sicuro? I piloti italiani sono bravi?

Passino allora fra le colonne d'Ercole. Allora, soltanto allora, potremo esserne sicuri.

Le colonne d'Ercole erano due alte torri, poste nel bel centro della città.

La folla s'addensava di sotto, come stesse a vedere le evoluzioni di un funambulo.

Il nostro pilota saettò verso l'ostacolo temuto, si cacciò nella stretta, passò oltre. E fu un delirio."

*(Attilio Canzini passò a tutta velocità tra le torri gemelle della cattedrale di San Francisco a Guayaquil)*

"Poi venne il volo da Guayaquil a Quito, attraverso le Ande nevose, poi altri voli, molti.

V'era ancora un ostacolo da superare, lo scetticismo del capo di Stato Maggiore, Generale Oliva.

Toccò a Canzini di vincerlo. Convinse il Generale a volare, lo portò da Quito, la capitale, ad Ibarra; poi, in un secondo volo, da Quito a Tulcán, sopra le Ande.

Volò col nostro pilota anche il Ministro della Guerra.

Era un gran pezzo d'uomo, del peso rispettabile di 146 chilogrammi, che da molti anni non vedeva le sue proprietà non potendosi più tenere in sella.

Occorse qualche speciale sistemazione all'apparecchio, ma il ministro rivide le sue terre; e vi ritornò dipoi, per le vie dell'aria".

*(Leonardo Sotomayor y Luna, allora Ministro della Guerra, Marina ed Aviazione)*

"Ai primi d'agosto giunse a Guayaquil il Generale Pirzio Biroli e tutto, nella scuola, filava magnificamente.

Nei cassoni che avevano trasportato gli apparecchi erano stati installati, pomposamente, l'ufficio voli, l'officina montatori, quella pei motoristi ed i magazzini pel materiale.

Alla fine di agosto incominciarono i primi *decolli*.

Il 9 ottobre, festa nazionale, davanti alle autorità della repubblica, s'effettuavano le prove di brevetto...

Canzini rientrava in Italia un anno dopo e sette dei suoi allievi lo seguivano: i sette ufficiali costituiranno il nucleo base dell'aviazione militare ecuadoriana.

A Cameri hanno volato sui Gabardini e sono poi passati agli S.V.A. ed agli Hanriot.

Faranno il brevetto superiore sullo Spad da caccia...

La scuola italiana ha creato, all'Equatore, 17 piloti militari di primo brevetto. Sette si stanno perfezionando fra di noi, gli altri svolazzano allegramente nel loro paese.

Alcune settimane or sono un ordine del giorno del Ministero della Guerra ha magnificato le loro prodezze.

In 5.000 voli effettuati nella scuola di Guayaquil non s'ebbe alcun incidente e nemmeno un guasto agli apparecchi.



*Guayaquil, 19 giugno 1924.*

*Attilio Canzini si appresta a lanciare a tutto gas il suo velivolo tra le torri gemelle della Cattedrale di San Francisco.*

Canzini, modesto pilota borghese, è un piccolo dittatore in mezzo agli ufficiali d'oltre Atlantico.

Eccolo ora intento a rivolgere loro un sermone che, detto in ispanico, non riesco a comprendere bene.

Odo però qualche cosa d'italiano: Milano, *Sempioncino*...

Non si parla di volo, allora. Canzini, quando ha finito, mi si fa d'accanto e sussurra, strizzando l'occhio: - *Amano le belle donne ed il buon vino, il nostro vino. Dobbiamo tenerli a freno perché non giungano poco riposati alla lezione* -. Ecco un maestro che fa, veramente, il maestro."

Verso la fine di dicembre, gli allievi ecuadoriani iniziavano i voli finali previsti dal regolamento per ottenere il brevetto superiore o di secondo grado.

La prova consisteva in un volo di distanza da un aeroporto ad un altro con l'ausilio di mappa e bussola.

Gli apparecchi che venivano usati per quel genere di prove erano gli Spad XIII.

*(Biplano da caccia monoposto azionato da un motore Hispano-Suiza di 300 C.V.; Caratteristiche: apertura m. 9,70; lunghezza m. 7,30; altezza m. 2,30; superficie mq. 30; peso a vuoto kg. 850; velocità max. 240 km/ora)*

Praticamente i piloti ecuadoriani dovevano superare la prova che anche i piloti italiani affrontavano all'aeroporto di Cameri e cioè: decollare e portarsi alla quota di 2.000 metri volando sino all'aeroporto militare di Mirafiori (Torino).

Per loro il volo era in verità strumentale, poiché non avevano avuto modo di conoscere i luoghi che dovevano sorvolare nei centocinquanta chilometri del percorso.

Quando arrivavano a destinazione, mentre i motoristi facevano il pieno e controllavano l'aereo, consegnavano i documenti di volo e la cartina graduata altimetrica del barografo al Comando Militare del campo, attendevano la firma del Comandante, e telefonavano a Canzini il felice arrivo.

Un'ora dopo ripartivano da Mirafiori, eseguivano un paio di voli su Torino, e ritornavano a Cameri alla stessa quota del volo di andata, completando il percorso ed il tempo di volo



Scuola di Aviazione Gabardini a Cameri (Novara), novembre 1926.

I sette aviatori ecuadoriani col loro istruttore.

Da sinistra a destra: ten. Jacinto A. Vélez, s. ten. César Borja, ten. Luis A. Mantilla, Attilio Canzini, cap. Santiago Duarte, ing. Enrico Rolandi, capo pilota della ditta Gabardini, s. ten. Carlos A. Guarderas, s. ten. José G. Salazar, ten. Agustín Zambrano.



Scuola di Aviazione Gabardini a Cameri (Novara), dicembre 1926.

Il cap. Santiago Duarte, concluso il periodo di istruzione su apparecchi Gabardini, inizia i voli più impegnativi sullo S.V.A. 5.

necessari per brevettarsi.

Vale la pena di riportare il testo di un'altra lettera del sottotenente **José Gonzalo Salazar**, scritta ai suoi genitori:

"... Salgo a 2.000 metri e punto direttamente al mio nido di Cameri.

Adesso è più facile, la rotta la conosco e il motore gira sempre preciso e potente, a parte il vento che aumenta di intensità ogni momento e fa ballare il mio povero aereo come una foglia, ma non importa sono allenato al peggio.

Dopo un'ora di viaggio comincio a distinguere Novara, pochi

minuti dopo il mio campo dove mi aspettano.

Plano e passo a pochi metri da terra salutandoli; tutti quelli riuniti sotto aspettano il mio atterraggio, ma io voglio fare ancora qualcosa e mi dirigo verso Novara a salutare amici ed amiche... Ritorno sul campo e, senza atterrare mi dirigo ancora verso il lago Maggiore dove ho una *conoscenza*, faccio i miei saluti e ritorno.

Arrivo e comincio a virare a destra ed a sinistra sugli hangars. Ho paura di atterrare, perché Canzini, me lo immagino, probabilmente sta picchiando contro il suolo dall'ira.

Effettivamente, atterro e lui non si avvicina nemmeno a salutarmi. Non importa, gli passerà.

Tutti gli alunni mi abbracciano e si felicitano, i compagni mi stringono fortemente le mani in silenzio; Duarte, serio, mi perdona questa ultima "nota di indisciplina".

In totale ho fatto due ore e mezza di volo, percorrendo quasi 500 chilometri; cioè un'ora di volo e 200 chilometri oltre il necessario per prendere il brevetto..."

*(I brani delle lettere del sottotenente José Gonzalo Salazar confermano l'entusiasmo giovanile, ma anche l'indisciplina che regnava nel gruppo dei piloti ecuadoriani.*

*Attilio Canzini, nel nostro colloquio del maggio 1976, mi disse: "Erano dei bravi ragazzi ed io li consideravo come dei figli, e proprio come tali mi davano gioie e dolori.*

*Volevano sempre strafare e spesso mi facevano diventare matto o mi atterravano con decisioni improvvise, di testa loro, di fare acrobazie non autorizzate o gite sul lago.*

*Comunque erano dei bravi piloti e più che alla disciplina, che spesso ritenevano come un fastidio, pensavano a superarsi a vicenda per poter tornare in patria non solo col brevetto ma con la fama di audaci ed esperti, per ascendere ai posti di prestigio nell'aeronautica ecuadoriana.*

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928



Cameri, 1 gennaio 1927.  
Il ten. Luis A. Mantilla davanti ad uno Spad XIII, 200 C.V. marca I-AYS D.



Il s. ten. Carlos A. Guarderas, innanzi uno Spad XIII, prima vittima dell'aviazione ecuadoriana, caduto a Cameri il 12 gennaio 1927, mentre eseguiva con un Hanriot la figura dell'otto.

*Era una aspirazione più che legittima ma, come spesso dicevo loro, più come padre che come professore, non doveva far loro dimenticare la prudenza, dote indispensabile agli aviatori.*

*Quando erano in volo, si scordavano di tutto e prevaleva la sfida a se stessi ed alla morte, con le dolorose conseguenze, non indenni da una buona dose di sfortuna, che si sono verificate in seguito..."*

In circostanze e condizioni più o meno analoghe tutti gli altri allievi portavano felicemente a termine la prova, ottenendo il loro brevetto militare di secondo grado.



Licenza della F.A.I. del 1926 e Tessera di pilota e ufficiale di rotta del 1927 di Attilio Canzini, capo pilota istruttore alla Scuola di Aviazione Gabardini a Cameri (Novara).

### Cadono a Cameri le prime vittime della aviazione militare ecuadoriana: 12 gennaio e 15 luglio 1927

Conseguito il brevetto di secondo grado, tutti i piloti ecuadoriani continuarono i corsi di perfezionamento sotto la direzione di Attilio Canzini e degli altri istruttori.

Nel pomeriggio del 12 gennaio 1927, mentre eseguiva la figura dell'otto, il sottotenente **Carlos Guarderas** cadeva sul campo di Cameri, uccidendosi e distruggendo l'Hanriot che stava pilotando.

*(Per quanto accuratamente si cerchino sulla stampa italiana le cronache di questo e dei seguenti incidenti mortali accaduti agli allievi ecuadoriani, nessun accenno è possibile rintracciare. Probabilmente le autorità vietarono alla stampa di diffondere ogni notizia di incidenti in cui erano coinvolti allievi stranieri. A riprova di ciò si possono citare le uniche informazioni trovate: "Campo di Aviazione di Cameri. Ieri 11 novembre l'allievo pilota Capaldo Alfonso di 23 anni è morto precipitando dall'altezza di 300 metri" ("Corriere di Novara", 12 novembre 1926)*

*"Lo scorso lunedì 10 gennaio è morto al Campo di Aviazione di Cameri per commozione viscerale l'allievo aviatore Marinelli Rocco rovesciatosi per un errore di manovra durante il rullaggio".*  
*("La Gazzetta di Novara", Anno XXXI, 12-13 gennaio 1927)*



Cap. Santiago Duarte, seconda vittima dell'aviazione ecuadoriana, caduto a Cameri il 15 giugno 1927, mentre effettuava le ultime prove di acrobazia per qualificarsi pilota da caccia.

Da fonti ufficiali ecuadoriane dell'epoca possiamo rilevare la dinamica dell'incidente, ricostruita dai testimoni.

Guarderas era salito alla quota di circa 2.000 metri, dalla quale doveva scendere rapidamente, eseguendo le sue manovre.

Durante la discesa gli astanti si rendono conto, con raccapriccio, che l'aereo stalla, cioè viene praticamente a mancare la portanza a causa della caduta di potenza del motore, ed il pilota, nonostante tenti più volte, non riesce a riprendere quota.

L'aereo precipita velocemente ed il motore si interra nel campo mentre il velivolo si riduce ad un ammasso di rottami.

Quando i medici, il personale della Scuola ed i suoi compagni riescono ad estrarlo dal groviglio in cui è imprigionato, tentano di rianimarlo con l'ossigeno, ma il povero aviatore spira tra le mani dei suoi soccorritori.

La relazione medica parla di commozione cerebrale con frattura delle vertebre cervicali e della base cranica.

Imponenti funerali, ai quali partecipava anche gran parte della popolazione, lo accompagnarono dal campo d'aviazione al cimitero di Cameri, dove fu interrato con gli onori militari.

Il 15 di luglio 1927, in circostanze quasi identiche e con lo stesso tipo di apparecchio, moriva anche il capitano **Santiago Duarte**, mentre eseguiva le ultime prove di acrobazia per la



S. ten. José Gonzalo Salazar, caduto nelle acque di Portorose (Trieste) il 22 luglio 1927, mentre pilotava un idrovolante Cant. 7 della Scuola Idrovolanti. Venne ritrovato dopo otto giorni di incessanti ricerche.

specializzazione di pilota da caccia.

Anche lui venne accompagnato, con un imponente funerale, al cimitero di Cameri dove riposa.

Al cimitero venne pronunciato il seguente elogio funebre:

“ PER SALUTARE LA TUA EROICA DONAZIONE,  
CAPITANO DUARTE:

Una nuova anima azzurra batte nell'ombra la sua ala mozzata!

Capitano Santiago Duarte,  
eri venuto tra noi, nell'autunno scorso recando nell'anima ardente la bellezza di un sogno sublime: volevi temprare, nel Paese dalle ali audaci e guerriere, la tua giovane ala, per ritornare in patria, pronta ad ogni cimento, pronta a tutto osare per la grandezza del tuo Paese.

Sempre hai serbata intatta la tua fede!

E noi, che ti eravamo accanto nella vita di ogni giorno, ti abbiamo sempre veduto nella prima alba, o intento a scrutare fra nube e nube il primo raggio mattutino apportatore del tempo buono, o intento a mirare gli ultimi sapienti tocchi dei maestri artieri, all'ippogrifo d'argento, che ti avrebbe portato in alto, nell'azzurro purissimo, incontro al sole che da oriente mandava i suoi primi raggi sulla terra pietrosa del nostro

Campo, come una benedizione di luce.

E più la sapienza, dell'arte bella entrava in tè, quasi ad accrescere di una materia cosciente e sapiente i tuoi nervi aridi e sensibili, e più l'ebbrezza di assaporare e dominare i venti aspri, ti spingeva l'anima a tutto osare: non uomo di materia tangibile apparivi al nostro sguardo commosso, ma un'anima fatta di vento, nutrita di fede, assetata di vittorie durissime e belle. Né ti è mancato il cuore, quando l'aspra sorte ha rapito al tuo affetto grande, la bella anima del tuo compagno Guarderas! Dopo il duro martirio, l'opera ti ha tutto assorbito, e mai sei stato secondo nel cimento: né ai tuoi fedeli compagni di patria che or qui ti piangono e ti venerano, né ai tuoi giovani amici italiani che qui ti piangono e ti ammirano.

Avevi quasi raggiunto la mèta e lieto ti sei gettato nell'azzurro caliginoso dell'alba di ieri per tentare l'ardua prova!

La sorte non volle esserti fedele!

La sorte volle rapire la tua anima generosa, per donarla al Dio delle Genti, lassù, in alto, nel Regno dei Beati.

Eja e gloria, Santiago Duarte! Sia per te la pace dei forti.

Non lagrime vuole la tua santissima ed eroica donazione; per essa io e tutto il Campo, io e tutte le Autorità che qui vollero portarti l'ultimo saluto, io e tutti i presenti che qui hanno recato per te un omaggio ed un fiore, per essa noi tutti serbiamo l'ammirazione più viva, più duratura, più fedele, unita ad un dolore che gelosamente custodiremo in fondo al cuore.

Dio delle Genti!

Al di là dei mari, lontano lontano, nel Paese del sole a lui tanto caro il Capitano Duarte ha lasciato dei fratelli che l'attendono.

Possa tu, o Dio delle Genti, dar loro tanta forza per sopportare la dura sciagura! Possa tu, o Dio delle Genti, far sì che ad essi giunga e sia di conforto la certezza che il loro dolore è da noi tutti condiviso. Dio delle Genti! Per l'anima sublime che hai voluto ricondurre a te, porgi un dono immenso! Dona a lei delle ali fatte d'oro e temprate nel sole, perché possa continuare nel nulla il volo eterno.

Gloria e pace".

Attilio Canzini, che lo considerava il suo allievo più bravo, saggio e disciplinato, soffrì molto per la disgrazia.

I cinque aviatori ecuadoriani superstiti venivano trasferiti alla Scuola Idrovolanti di Portorose (Trieste) dove dovevano perfezionarsi nel pilotaggio degli idrovolanti.

### La terza vittima cade alla Scuola Idrovolanti di Portorose: 22 luglio 1927

Trascorsi appena sette giorni dall'incidente di Duarte, il 22 luglio 1927, la morte si impadroniva anche del sottotenente **José Gonzalo Salazar**, caduto nelle acque dell'Adriatico.

Salazar, mentre stava ammarando con un idrovolante "Cant. 7" di fronte alle officine aeronautiche di Monfalcone, probabilmente a causa di un ostacolo o per aver mal calcolato l'impatto con la superficie del mare, cappottava violentemente e veniva sbalzato fuori della carlinga, annegando.

("Cant. 7": idrovolante scuola monomotore adottato dalla Regia Aeronautica per la scuola di Portorose.

*Progettato e costruito dalla sezione aeronautica dei Cantieri Navali Triestini di Monfalcone. Caratteristiche principali: apertura alare m. 11,80; lunghezza m. 9,15; motore SPA 6A di 200 C.V.; peso a vuoto kg. 1.050; tangenza m. 4.600; autonomia ore 3,30; velocità massima km/h. 170.*

*Un altro apparecchio, su cui si perfezionavano gli allievi della scuola di Portorose, era il "Cant. 18" appositamente studiato per voli acrobatici, nei quali era un vero maestro l'asso Adriano Bacula, collaudatore dei Cantieri Navali Triestini, decorato di medaglia d'argento e di bronzo al valor militare, componente della 91ª Squadriglia caccia)*

Soltanto dopo otto giorni di incessanti ricerche da parte dei marinai e degli idrovolanti della Regia Marina, fu possibile ritrovare il suo corpo.

Il capitano Agustín Zambrano Barreiro, che dopo la scomparsa di Duarte, fungeva da capo dei piloti ecuadoriani superstiti, ricevette i seguenti telegrammi da Cameri:

**COMANDANTE ZAMBRANO - PORTOROSE**

*Triste annuncio grave perdita tenente Salazar mi ha profondamente angosciato.*

*Pregola gradire sensi più sinceri mio cordoglio.*

**GABARDINI**

**COMANDANTE ZAMBRANO - PORTOROSE**

*Interprete vivo cordoglio maestri piloti grave perdita caro tenente Salazar pregoLa comunicare compagni ala stroncata nostro vivissimo dolore.*

**LANDINI**

Zambrano pronunciò il discorso funebre dinnanzi alle spoglie del suo compagno, che venne inumato con gli onori militari nel cimitero di Pirano (Trieste), alla presenza delle autorità e dei dirigenti della Scuola Idrovolanti di Portorose.

Poiché i tiranti di comando dell'idrovolante erano spezzati, venne ordinata una severa inchiesta e si parlò anche di un possibile atto di sabotaggio.

I fratelli Augusto ed Alberto Cosulich, titolari della ditta costruttrice dell'idrovolante, per salvaguardare il suo prestigio, offrivano un indennizzo ai genitori dell'ufficiale ecuadoriano.

Gli altri quattro aviatori ecuadoriani, superato con coraggio anche quel doloroso episodio, continuarono con profitto a frequentare la Scuola di Portorose.

### I piloti ecuadoriani tornano in patria

Fra tanto in Ecuador, gli ultimi giorni di novembre del 1927, "per necessità di servizio e ragioni tecniche", come recita il Decreto del 21 novembre, veniva creato un nuovo *Departamento de Aviación del Ministerio de Guerra*, nominando direttore dello stesso il cap. **Pedro Traversari Infante**, che rimarrà nell'incarico sino alla metà del 1929, e vice direttore il cap. **Cosimo Rennella**.

Il Dipartimento era ubicato all'Aerodromo di *La Carolina* al campo di Iñaquito nei pressi della capitale dove venivano trasportati col treno gli apparecchi S.V.A.10 biposto ed il vecchio Macchi Hanriot HD-1 "TELEGRAFO I°" restaurato.

Bisogna notare che il nuovo Ente non contribuirà in ogni caso a migliorare le possibilità tecniche dell'Aviazione Militare.

Nel gennaio del 1928, ritornavano in patria, brevettati, i quattro ufficiali che avevano frequentato i corsi di pilotaggio in Italia: **Agustín Zambrano Barreiro, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez e César Borja.**

(Nell' "Elenco dei Brevetti civili conseguiti in Italia" vengono precisati i numeri dei brevetti civili conseguiti dai quattro aviatori superstiti i cui nomi vengono elencati con grafia italiana e senza gli appropriati accenti: N.153: A. Mantilla Luigi; N.154: Velez Giacinto; N.155: Zambrano Agostino; N.156: Borgia Cesare.

Cfr. "Annuario della Aviazione Civile Italiana autorizzato dal Ministero dell'Aeronautica" - Anno I, Torino, Opere di Propaganda Nazionale, 1929, pag. 429)

Vengono entusiasti ed ansiosi di rinnovare l'aviazione ecuadoriana trasformandola in una vera Arma, togliendola dal marasma in cui giace e ne esigono la riorganizzazione.

Il governo, invece di ascoltare ed incoraggiare quei piloti che hanno ricevuto una istruzione efficiente in Italia, mal consigliato, assegna l'incarico di direttore tecnico all'aviatore italiano **Elia Liut**, il quale, pur essendo un ottimo pilota, non è preparato a disimpegnare l'incarico.

La firma del contratto avverrà il 15 luglio 1928, ed in esso si

concederà a Liut un assegno mensile di mille sucres.

(Tale contratto fu oggetto di dure critiche ed opposizioni poiché si sosteneva che uno stipendio mensile di mille sucres era "uno degli incarichi meglio pagati dal governo". La stampa locale lo definiva infatti "stipendio da ministro").

Evidentemente erano tempi di crisi economica o si era contro il pilota poiché in passato, come abbiamo constatato nel contratto di Faulin, erano stati pagati stipendi superiori)

Inoltre i piloti si trovano, ancora una volta, di fronte al ricorrente problema degli apparecchi, obsoleti e poco adatti a continuare il loro perfezionamento.

Del resto il governo non dispone degli ingenti fondi necessari per rinnovare e sostituire il materiale; i piloti volano a rischio della vita e spesso sono costretti a vegetare in un angolo del campo, vivendo del ricordo dei bei voli realizzati in Italia, chiedendosi perché il governo avesse investito somme enormi nella loro preparazione per costringerli a volare su dei veri rottami. Infatti gli apparecchi disponibili erano i vecchi Gabardini e quelli della Prima Guerra Mondiale, i cui motori avevano già da tempo superato il limite massimo di ore di volo, aerei che certamente avrebbero dovuto già essere in un museo.



Cameri, gennaio 1927. Gli imponenti funerali del s. ten. Carlos A. Guarderas.

## Parte decima - Vicende aviatorie dal 1925 al 1928

**Rennella si allena col "TELEGRAFO I°" per volare incontro agli aviatori francesi Costes e Le Brix**

Venerdì 6 gennaio 1928, nelle prime ore del pomeriggio, si recavano al campo di Iñaquito il Ministro della Guerra, com. Carlos A. Guerrero, l'Ispettore Generale dell'Esercito, col. Angel Isaac Chiriboga, il Direttore della Scuola Militare, com. Ricardo Astudillo ed il pilota italiano Elia Liut.

Il Comandante dell'aerodromo, cap. Pedro Traversari Infante, accompagnava gli ospiti in una visita alle attrezzature del campo ed alle officine in cui erano in revisione i vecchi apparecchi ora denominati "Pastaza", "Lauro Guerrero" ed "Eloy Alfaro".

Alle 16.40 il cap. Cosimo Rennella decollava col Macchi Hanriot HD-1 e, dopo aver sorvolato il campo, sorvolava Quito salutato con entusiasmo dai cittadini della capitale che in quel momento seguivano il corso dei fiori lungo le affollate strade del centro.

Ritornato al campo, il pilota atterrava alle 17.05 e riceveva i complimenti delle autorità per la sua impeccabile planata; anche Pedro Traversari veniva elogiato per l'organizzazione perfetta del campo, degli hangars e delle officine.

I quotidiani di Quito e Guayaquil, *El Día* ed *El Telégrafo*, del giorno seguente spiegavano che Rennella aveva eseguito il volo: "Come prima prova per un raid a Guayaquil dove deve ricevere in volo, con lo storico "TELEGRAFO I°", gli aviatori francesi Costes e Le Brix il cui arrivo è annunciato per la prossima settimana".

*(Il pilota Dieudonné Costes col navigatore Joseph Marie Le Brix stavano compiendo il Giro del Mondo su un Breguet-19 con motore Hispano-Suiza di 600 C.V.*

*Decollati da Parigi il 10 ottobre 1927, raggiungevano S. Louis nel Senegal e dal 14 al 15 ottobre compivano la prima traversata dell'Atlantico Sud di 3.400 km. in 18 ore e quindici minuti. Il 17 raggiungevano Rio de Janeiro, il 20 Buenos Aires e quindi Montevideo, Asunción, ancora Rio, Santiago del Cile, La Paz (atterrando a 4.100 metri), Lima e Guayaquil. Dopo aver trasvolato tre volte le Ande, proseguivano per Panamá (dove incontrano Lindberg a France Field), per Caracas, Barranquilla, Colón, città di Guatemala, città del Messico, New Orleans, Montgomery e Washington.*

*L'11 febbraio 1928 erano a New York e, attraverso gli Stati Uniti, raggiungevano Scranton, Detroit, Chicago, Rock Springs e San Francisco il 7 marzo.*

*Da quel porto si imbarcavano con l'apparecchio, raggiungendo Tokyo via mare, da dove proseguivano ancora in volo l'otto aprile per Kagoshima, Hanoi, Calcutta, Karachi, Baghdad, Aleppo ed Atene ed infine atterravano a Parigi Le Bourget il 14 aprile 1928. Avevano percorso in volo 57.000 km.)*

Domenica 8 gennaio alle 10.12, Rennella decollava ancora dal campo di Iñaquito alla presenza del Presidente della Repubblica, alti ufficiali ed un'enorme folla di spettatori.

Il volo, sul campo e sulla capitale, durava 45 minuti a dispetto di un vento fortissimo.

Dell'annunciato raid Quito-Guayaquil col vetusto Macchi Hanriot, per fortuna del pilota e del velivolo, non se ne fece più nulla adducendo motivi tecnici.

### **Voli degli aviatori ritornati dall'Italia**

Dopo un volo di Cosimo Rennella, il 14 gennaio 1928, su un apparecchio Gabardini denominato *Eloy Alfaro*, gli aviatori brevettati in Italia iniziavano il pomeriggio del 15 febbraio dei voli sulla capitale col "TELEGRAFO I°".

Tutti si dimostravano ben preparati ed il cap. Rennella nel suo rapporto scriveva: "Sono una sicura promessa per il Dipartimento della Guerra".

### **Il raid Quito-Tulcán di Mantilla: 28 febbraio 1928**

Martedì 28 febbraio, il capitano **Luis A. Mantilla**, per dimostrare la validità della preparazione dei piloti brevettati a Cameri, decollava col Sopwith F.1 *Camel* "NAPO" dal campo di *La Carolina* a Quito ed atterrava a Tulcán, dopo un volo di 65 minuti, realizzando il suo primo raid nei cieli della patria. Mantilla scese nello stesso campo dove era arrivato Ferruccio Guicciardi nel 1921, ma con conseguenze più tragiche. Infatti la popolazione, sorpresa nel veder volare sulla città un aereo militare, si affollava sul campo e la signora Esther Burgos attraversava la pista nello stesso istante in cui il pilota atterrava, rimanendo uccisa sul colpo.

Dopo l'impatto l'aereo usciva di pista perdendo le ali mentre l'aviatore rimaneva miracolosamente illeso.

Il giovane Mantilla riportava però il trauma psicologico di aver ucciso, involontariamente, un essere umano.

Il 14 marzo il governo deliberava di assegnare 3.000 sucres di indennizzo agli orfani della vittima.

### **Il tentativo di risolvere i problemi organizzativi**

Frattanto, nell'intento di risolvere i problemi organizzativi dell'aviazione, si concentra tutto il personale nella città di Guayaquil, al comando del Capitano **Guillermo Freile**, Comandante della *Compagnia di Aviazione*.

Questo semplice movimento di personale non è, e nemmeno può essere, una soluzione del problema che, come è già stato evidenziato, è radicato nella acquisizione di nuovi aerei.

I voli coi vecchi apparecchi continuano incessanti sino alla fine di settembre e si rischia non solo la vita dei preziosi piloti ma anche quella dei numerosi passeggeri, allievi della Scuola o personalità civili e militari. Sarebbe praticamente impossibile e noioso elencare tutti i voli di addestramento compiuti al campo di *El Cóndor*, e ci limitiamo a citare i piloti e gli apparecchi: il ten. César Borja e l'italiano ten. assimilato Angelo Rizzi, i capitani Luis Mantilla, Cosimo Rennella, Jacinto Vélez ed Agustín Zambrano Barreiro. Gli apparecchi usati più frequentemente erano i monopiani Gabardini 80 C.V. monoposto e biposto, il che dimostra senza ombra di dubbio la validità del materiale inviato. Meno frequentemente venivano usati i biplani Sopwith F.1 *Camel* denominato "NAPO" e quello denominato "Huachi", rispettivamente con motore di 130 e 110 C.V.

## Capitolo sesto - Voli ed incidenti mortali



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", agosto 1928.

Ufficiali e truppa della Compagnia di Aviazione.

Da sinistra in piedi: cap. Jacinto Vélez (1°), cap. Luis Mantilla (5°), cap. Guillermo Freile (6°), cap. Agustín Zambrano Barreiro (7°), ten. César Borja (8°), cap. Cosimo Rennella (10°) ed il capo meccanico Bruno Ceccovilli (11°).



Guayaquil, campo di aviazione "El Cóndor", agosto 1928.

Gruppo di ufficiali tra cui si riconoscono, da sinistra in piedi: cap. Jacinto Vélez (1°), cap. Luis Mantilla (4°), cap. Guillermo Freile, Comandante della Compagnia di Aviazione (5°), cap. Agustín Zambrano Barreiro (6°), ten. César Borja (7°), cap. Cosimo Rennella (8°).



30 luglio 1928.  
Aerogramma trasportato nel volo di ritorno da Guayaquil a Barranquilla col primo volo postale ufficiale della "Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos" tra Ecuador e Colombia.

### Il pilota americano Dan E. Tobin vola da Lima a Guayaquil

Il 14 luglio 1928, decolla dall'aeroporto peruviano di *Las Palmas*, l'aviatore statunitense **Dan E. Tobin**, primo pilota

della Compagnia *Huff Daland Dusters Inc.* che opera in Perù. Lo accompagnava il suo vicepresidente, Mr. C.E. Woolman. Tobin, dopo aver fatto scalo a Trujillo, Pimentel e Talara per rifornire di carburante il suo *Keystone*, atterra a Guayaquil dopo otto ore e quaranta minuti di volo con un piccolo corriere postale.

Al campo di *El Cóndor* viene accolto dal cap. Franco, comandante interinale della Scuola Militare di Aviazione, al quale consegna in omaggio delle copie della nuova rivista "A.S.A.", organo della Aviazione Militare Peruviana, inviate dal ten. col. Fernando Melgar Conde, per i colleghi piloti ecuadoriani.

### Il volo di ritorno

Il 17 luglio alle 7.30, Tobin accompagnato dal passeggero Mr. R. Wobber, direttore della società *Ingersoll Rand*, decolla da *El Cóndor* e, fatto scalo a Talara e Pimentel, atterra a *Las Palmas* alle 18, dopo nove ore e quindici minuti di volo. Il pilota trasporta il sacco postale N° 20049, che consegna all'ufficio postale centrale di Lima.

### Servizio aereo postale tra Ecuador e Colombia

Lunedì 16 luglio 1928 veniva firmato il contratto di trasporto aereo di passeggeri, merci e posta tra la SCADTA ed il Governo ecuadoriano, che segnava l'inizio di una nuova era di

rapide comunicazioni tra le due nazioni.

La *Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos* dava subito inizio al servizio ed, il 27 luglio, avveniva il primo volo ufficiale da Barranquilla a Guayaquil ed, il 30 luglio, il volo di ritorno; in entrambi venne trasportata la posta.

Il mese precedente erano avvenuti due voli sperimentali, con trasporti postali, eseguiti dall'apparecchio *Atlantico N. 29*, il 10 giugno da Barranquilla a Guayaquil ed il 16 giugno sul percorso inverso dal porto ecuadoriano al colombiano.

### La morte di Zambrano Barreiro: 1° ottobre 1928

Lunedì 1° ottobre avveniva un avvenimento luttuoso che causava la scomparsa del capitano **Agustín Zambrano Barreiro**. Egli aveva seguito personalmente la revisione dell'Ansaldo S.V.A. 10 con cui aveva deciso di compiere dei voli anche se sconsigliato dai meccanici e dai suoi colleghi.

Il motore aveva dei difetti ai magneti che non si erano potuti eliminare ed inoltre l'apparecchio aveva dei problemi strutturali dovuti alla sua obsolescenza.

Ma Zambrano, non tenendo conto dei consigli e preso dalla sua passione per il volo, decollava dal campo *El Cóndor* di Durán innalzandosi con giri concentrici ma, quando aveva raggiunto un'alta quota, il motore si arrestava di colpo ed il vecchio biplano precipitava al suolo senza che il pilota riuscisse a riprendere il controllo.

*(Zambrano Barreiro era considerato dalla direzione della Scuola di Aviazione Civile di Cameri come il migliore dei piloti ecuadoriani superstiti. Anche Canzini lo giudicava un ottimo pilota da caccia, anche se troppo arrischiato, che si distingueva per grande volontà e sangue freddo)*

Durante il suo funerale, seguito da una immensa moltitudine di abitanti di Guayaquil, veniva accompagnato alla sua ultima dimora anche dalle evoluzioni di due apparecchi pilotati dai capitani **Luis Mantilla** e **Jacinto Vélez**, suoi compagni alla Scuola di Cameri.

Molti oratori presero la parola per dare l'estremo addio al pilota ed il discorso più commovente fu pronunciato dal suo amico Pablo Hannibal Vela.

Anche il capitano Guillermo Freile pronunciava un discorso che terminava con questa significativa frase: "Una Ala menos y una Gloria mas".

## Parte undicesima - Gli avvenimenti aviatorii dal 1929 al 1934

Nel 1929 l'Ecuador continuava a vivere una vita politica scossa da continue rivolte e tumulti, iniziata nel 1925.

Una successione di governi si alternavano al potere, alcuni dei quali per periodi brevissimi, senza avere il tempo di dedicarsi ai problemi del Paese.

*(La Giunta rivoluzionaria militare, che aveva assunto il potere il 9 luglio 1925 sciogliendo il Parlamento e deponendo il presidente Córdova, il 1° aprile 1926 nominava presidente provvisorio I. Ayora, nomina convalidata poi da una Asamblea Costituyente.*

*Ayora si dimetteva nel 1931, dopo un "pronunciamento" dei militari.*

*Una serie di insurrezioni portavano al potere dal 1931 al 1933, Naptali Bonifáz, A. Baquerizo Moreno, A. Guerrero Martínez, e J. de Dios Martínez Mera.*

*Alle agitazioni interne si unì la crisi economica ed una grave tensione internazionale col Perù e la Colombia nel 1933.*

*Il 16 dicembre 1933 assumeva il potere J. M. Velasco Ibarra che veniva deposto nel 1935 dai militari, poiché si era proclamato dittatore, e sostituito da F. Páez.*

*Egli si nominava "capo supremo" e veniva eletto Presidente il 14 agosto 1937, ma si dovette dimettere il 23 ottobre)*

Naturalmente anche l'attività aviatoria soffriva di quella situazione caotica e frustrante in cui languiva ogni settore.

Ciò nonostante il colonnello Carlos A. Guerrero, Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, durante il governo del Dr. Isidro Ayora, vincendo difficoltà, ostacoli e resistenze riusciva ad acquistare, negli Stati Uniti, due biplani *Travel Air* con motore Wright "Whirlwind" J-6.

Erano velivoli biposti moderni, veloci ed affidabili.

*(Il biplano "Travel Air" era dotato di propulsore 225 C.V. Wright "Whirlwind" J-6.*

*Caratteristiche principali: apertura alare m. 9,26; lunghezza m. 7,03; altezza m. 2,59; superficie mq. 23,22; peso a vuoto kg. 748; peso totale kg. 1.203; velocità massima km./h. 208; plafond 5.600 m.; autonomia di volo con due persone a bordo 5 ore, 30 minuti)*

La vendita era stata perfezionata alla fine di luglio dal pilota civile nazionale, don Rafael A. Dillon, agente della *Travel Air Manufacturing Company*.

*El Telégrafo*, nell'edizione di venerdì 2 agosto, annuncia con gioia l'acquisto dei due velivoli e precisa che sono dotati dello stesso motore che equipaggiava gli aerei delle traversate dell'Atlantico effettuate da Lindbergh, Chamberlain-Levine e Byrd e con cui era stato stabilito il record di permanenza in aria del "Question Mark", del "City of Cleveland", del "Angelemus" e, ultimamente, del "St. Louis Robin", di 420 ore e 21 minuti.

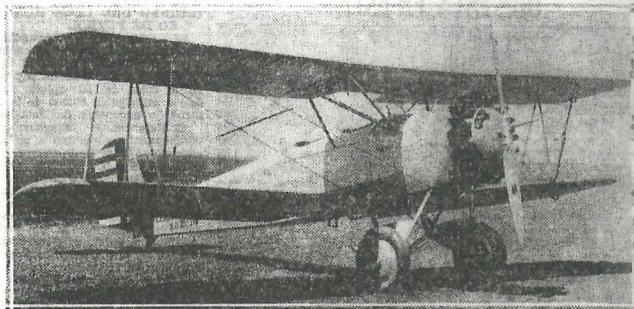
Al loro arrivo al porto di Guayaquil, nei primi giorni di settembre, i due apparecchi vennero trasportati al campo di *El Cóndor*, assemblati e denominati con le sigle R-1 ed R-2.

Nei mesi seguenti i pochi piloti della Scuola e *Los tres de Italia*, come venivano chiamati, iniziarono i voli di pratica sui nuovi aeromobili.

### Il trimotore gigante Ford della P.A.G.A.I.

Giovedì 8 agosto 1929, dalle prime ore del mattino, numerose persone si erano dirette al campo di aviazione *El Cóndor* di Guayaquil, alcune per assistere ai voli, altre per volare.

## DOS AVIONES PARA EL ECUADOR



TIPO DE LOS AVIONES NORTEAMERICANOS ADQUIRIDOS POR EL GOBIERNO.

Según hemos informado ya, el ministerio de guerra, marina y aviación, ordenó por cable, hace pocos días, el embarque de dos aviones marca TRAVEL AIR, del tipo que demuestra nuestra fotografía equipados con motor Wright Whirlwind J. 5. de 200-220 HP. y q' serán destinados al campo de aviación militar El Cóndor.

Los mencionados aviones servirán para el entrenamiento de los aviadores adscritos a la compañía de aviación.

Las características principales de estos modernos aeroplanos, son: Velocidad máxima 208 kms. por hora; velocidad de crucero 176 kms. por hora; velocidad de aterrizaje 64 kms. por hora; ascensión 1.300 pies por minuto; plafond práctico 23.000 pies; plafond teórico 25.000 pies; autonomía de vuelo con dos personas a bordo 5 horas, 30 minutos; autonomía de vuelo con piloto solo y doble tanque de gasolina 10 horas.

Es de principal interés notar que estas poderosas máquinas están dotadas con el afamado motor Wright

Whirlwind, del mismo tipo de los aparatos en que efectuaron Lindbergh, Chamberlain-Levine, Byrd, la travesía del Atlántico, y con el cual se estableció el record de duración de vuelo en el aire del "Question Mark", del "City of Cleveland", del "Angelemus" y últimamente el "St. Louis Robin" al que permaneció en el espacio durante 420 horas y 21 minutos.

La venta de estos aviones ha sido efectuada por el piloto civil nacional, don Rafael A. Dillon, agente de la Travel Air Mfg. Co.

*Annuncio, pubblicato su "El Telégrafo" di venerdì 2 agosto 1929, del prossimo arrivo di due biplani "Travel Air" dagli Stati Uniti. Al loro arrivo, nei primi giorni di settembre, verranno denominati con le sigle R-1 ed R-2.*

Quel grande monoplano metallico con ala alta a sbalzo, in grado di trasportare 14 passeggeri ad una velocità massima di 225 chilometri all'ora, con tre propulsori Pratt & Whitney "Wasp" di 300 C.V. cadauno, ai più sembrava la realizzazione di un bel sogno apparso dal nulla come per magia.

In realtà il Ford N° 416 era arrivato in grandi cassoni via mare, spedito dalla Pan American Grace Airways Incorporated (P.A.G.A.I.) ed era stato assemblato negli hangars del campo dai tecnici della Compagnia: il capo meccanico Peter Prokup ed il meccanico George Boyette, sotto l'occhio vigile dei piloti Robert C. Reeve e R. H. Moore con la cooperazione dei bravi meccanici italiani Angelo Rizzi e Bruno Ceccovilli.

*(La P.A.G.A.I. era una compagnia aerea commerciale peruviana nata, nel maggio 1929, dalla fusione tra la W. R. Grace y Cia e la Pan American Airways Incorporated. Essa verrà in seguito denominata PANAGRA)*

Presso il trimotore, il signor Roberto Espíndola divideva in gruppi coloro che partecipavano ai voli per passeggeri, aiutato dal cap. Jacinto Vélez, direttore del campo di aviazione, e dal cap. Cosimo Rennella, che accompagnavano ognuno in cabina al posto assegnato.

Il comandante Reeve ed il co-pilota Moore ai comandi del monoplano ed, in cabina, i due meccanici Prokup e Boyette effettuarono, dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 17, ben sedici voli trasportando 230 persone.

Ognuno, prima di imbarcarsi, firmò un registro ed una dichiarazione personale in cui "sollevava la Compagnia da ogni responsabilità in caso di incidente e si impegnava a rimanere seduto al suo posto senza muoversi, sino a quando il pilota non avrà effettuato l'atterraggio ed aperto le porte".

Il giorno seguente l'apparecchio veniva revisionato e controllato e, sabato 10 agosto, raggiungeva il Perù col volo diretto Guayaquil-Lima. Frattanto sul vapore *Santa Cecilia*, salpato dal porto di New York il 9 agosto e diretto a Guayaquil, viaggiavano altri due trimotori Ford acquistati dalla P.A.G.A.I. e

destinati, dopo il loro assemblaggio a *El Cóndor*, alla sezione del Pacifico, cioè alla rotta da Guayaquil al sud.

### La Missione Commerciale francese arriva in volo sul Potez 29

Alle 13.30 del 15 agosto, un giovedì, atterra sul campo di aviazione di Guayaquil un biplano *Potez 29*, pilotato dal cap. Jean Couret, con a bordo il co-pilota C. Delay, il dott. Pierre Colin, capo della missione commerciale e Charles Gruere, membro.

(*"Potez 29"*, biplano commerciale di 5 posti, costruito nella fabbrica di costruzioni aeronautiche *Potez a Meaulte*, azionato da un propulsore *Lorraine* di 450 C.V.

Caratteristiche principali: apertura alare m. 14,50; lunghezza m. 10,70; superficie mq. 48; peso a vuoto kg. 1.400; carico utile kg. 1.000; velocità massima km./h. 220; plafond 5.000 m.)

Partito da Caracas aveva raggiunto con un volo diretto Barranquilla e Bogotá, proseguendo quindi per Cali.

Dall'aeroporto colombiano a quello ecuadoriano il pilota aveva avuto un viaggio difficile, come dichiarava ai giornalisti di Guayaquil: "Abbiamo lottato con la foschia e venti contrari che mi hanno costretto a volare costeggiando sino a Salinas, da dove ho preso la via diretta a 3.500 metri di quota.

Siamo partiti da Cali alle 7 del mattino con la certezza di arrivare prima, ma ciò ci è stato impossibile".

Ad accogliere i francesi a *El Cóndor* vi erano Jacinto Vélez, Cosimo Rennella, Angelo Rizzi ed il console francese di Guayaquil signor Fernando Gómez Gault.

Ricoverato l'apparecchio nell'hangar principale, gli aviatori venivano ricevuti dal personale del campo, dai loro connazionali e dal capo di Stato Maggiore della IV Zona militare, sergente maggiore Carlos Suárez. Quindi gli ospiti venivano accompagnati all'*Hotel Durán* dove era stato organizzato un rinfresco ed un brindisi di benvenuto al felice arrivo della Missione Commerciale.

Pierre Colin, intervistato il giorno seguente, dichiarava: "Il nostro viaggio aereo attraverso i Paesi sudamericani, patrocinato dai Ministeri degli Esteri, del Commercio e della Aviazione francesi, ha lo scopo di propagandare il servizio aeropostale della nostra patria. Portiamo un saluto speciale del nostro governo ai Presidenti delle Repubbliche che visitiamo ed alle principali autorità locali. In Venezuela ho firmato il contratto per realizzare il servizio aereo postale per la Compagnia Generale Aeropostale, ampliando così la nostra linea aerea unendola a quella già in servizio da Parigi a Buenos Aires e Santiago del Cile".

Il console francese offriva un sontuoso banchetto all'*Hotel Ritz* presenti tutte le autorità locali ed i membri della Colonia francese della città. I francesi ripartivano lunedì 19 agosto alle sei del mattino per Lima, con scalo a Trujillo trasportando un pacchetto di esemplari del quotidiano *El Telégrafo* destinati al collega *El Comercio* di Lima, che furono portati a bordo dal cap. Vélez. Alle 18.30 il biplano atterrava felicemente all'aeroporto di *Las Palmas* accolto dagli ufficiali peruviani e dalle autorità diplomatiche francesi. Gli aviatori prevedevano di fermarsi due o tre giorni nella capitale del Rimac, per poi proseguire per Santiago, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Pernambuco e Parigi.

### Il raid Guayaquil-Quito del pilota statunitense Harold Harris con Cosimo Rennella: 22 agosto 1929

Il giornale *El Comercio* della capitale, nella *edición extraordinaria* di giovedì 22 agosto, annunciava a lettere cubitali, il: "Raid Aereo Lima-Quito con scalo a Guayaquil di un apparecchio Fairchild della Pan American Airways".

Si trattava in effetti del capitano Harold Ross Harris, asso della prima guerra mondiale e vice Presidente della Pan American Grace Airways Incorporated (P.A.G.A.I.)

Era decollato, con il meccanico J. C. Brown, alle 8.45 di mercoledì 21 agosto, dal campo di aviazione di *Las Palmas* nei pressi della capitale peruviana, ed atterrava alle 17.10 a Guayaquil, dopo un volo contrastato da forti venti contrari.

Harris, che era stato collega di Charles Lindbergh alla scuola di aviazione, veniva ricevuto a *El Cóndor* dai capitani Cosimo Rennella e Jacinto Vélez, dal signor Otto Berg von Linde, amministratore della P.A.G.A.I. e da alte personalità civili e militari che ammiravano, per la prima volta, un apparecchio a struttura metallica dipinto in giallo cromo e con i colori della nuova Compagnia in rosso brillante.

Il monoplano, costato 20.000 dollari e che recava il numero di serie C 80-39, era un *Fairchild* tipo F.C.-2W2.

(*"Fairchild"* modello F.C.-2W2, costruito nella fabbrica di Farmingdale, Long Island, New York.

Monoplano commerciale a struttura ed elica metallica con cabina tipo sedan a sette posti, pilota incluso, azionato da un motore Pratt & Whitney "Wasp" di 420 C.V.

Caratteristiche principali: apertura alare m. 16,46; peso totale kg. 1.587; serbatoio con capacità di 727 litri; velocità di crociera 160 km./ora, massima 193 km./ora; quota di tangenza 6.400 metri)

Alle diciannove, allo scopo di ultimare i preparativi per il raid diretto alla capitale, Harris, von Linde e Rennella si recavano dal comandante della Zona Militare, col. Alberto Romero, che li accoglieva nel salone principale insieme al cap. Jacinto Vélez.

Veniva immediatamente organizzato un intenso scambio di telegrammi col cap. Guillermo Freile Cruz, capo della sezione aviazione del Ministero della Guerra a Quito, nei quali si confermavano le buone condizioni del campo di Iñaquito e la disposizione della Direzione dei Telegrafi, agli uffici telegrafici intermedi, di trasmettere ogni mezz'ora i dati meteorologici lungo la rotta prevista dalle quattro sino alle sei del mattino seguente, ora prevista per il decollo.

Inoltre Harris chiedeva di portare con se il cap. Rennella, ed il col. Romero concedeva volentieri il permesso.

Il giornale *El Telégrafo*, nella sua edizione di giovedì 22 agosto, comunicava di aver fatto un accordo con Rennella per il resoconto del volo e gli affidava una macchina fotografica *Kodak* con pellicole della stessa marca, formato cartolina, per riprendere i paesaggi andini lungo il percorso.

Alle prime luci dell'alba del 22 agosto, i capitani Rennella e Vélez coi meccanici Rizzi e Ceccovilli, si imbarcavano sulla lancia che li portava da Eloy Alfaro al campo di Durán per verificare il rifornimento del monoplano.

Alle 5.15 arrivavano, sulla lancia *Nueva Esperanza*, il cap. Harris, il col. Romero e due meccanici della Compagnia, Mr. J.

C. Brown e Mr. George D. Boyette, incaricati delle verifiche strutturali e del controllo del motore. Insieme a loro vi erano anche don. Manuel Eduardo Castillo y Castillo, direttore de *El Telégrafo*, e Víctor Hugo Suárez della redazione del quotidiano. Essi recavano un saluto dell'amministratore del giornale, José Santiago Castillo, per il Presidente Ayora ed alcuni esemplari del decano della stampa nazionale, che dovevano essere trasportati per via aerea dal *Fairchild* (ved. foto a lato).

Alle 6.30, tutte le persone riunite al campo d'aviazione, assistevano da lontano al decollo dal molo sul fiume Guayas dell'idrovolante Sikorsky, appartenente alla stessa Compagnia e diretto a Panamá.

Alle 7.15 si avviava il motore del *Fairchild* mentre Harris e Rennella sistemavano il loro bagaglio ed i giornali nella cabina e quindi, dopo aver salutato tutti i presenti, si portavano al limite del campo. Alle 7.42, il pilota cap. **Harold Harris**, accompagnato da **Cosimo Rennella Barbatto** come navigatore, decollava iniziando il volo diretto da Guayaquil a Quito.

Dopo aver sorvolato la città, l'apparecchio faceva quota e si dirigeva verso Babahoyo, dove veniva avvistato alle 8.30 e continuava verso Caracol ad alta quota, poi sorvolava Catarama, Ventanas, Latacunga e Machachi.

Alle 10.03 il capitano Harris, dopo aver volteggiato una decina di minuti sulla capitale, atterrava all'aeroporto di Iñaquito dopo due ore e tredici minuti di volo, accolto dal Presidente della Repubblica, Dr. Isidro Ayora, dalle autorità civili, militari e dalla popolazione di Quito.

I presenti erano sorpresi di vedere che gli aviatori indossavano normali abiti civili poiché non sapevano che il biplano era dotato di un moderno sistema di riscaldamento.

Harris, dopo l'epico primo volo diretto di Attilio Canzini, era il secondo aviatore che era riuscito nell'intento.

*(Nessun giornalista in quei giorni se ne ricordò, soltanto uno de "El Telégrafo" nell'edizione del successivo 30 agosto, ma, in precedenza, ciò era avvenuto solo per merito del pilota italiano Attilio Canzini, il 27 dicembre 1924)*

Rennella consegnava al Presidente il messaggio ed una copia del giornale *El Telégrafo*, che veniva donata anche al Ministro della Guerra, al console degli Stati Uniti, al direttore de *El Comercio* e ad altre persone presenti.

Il quotidiano venne letto a Quito quattro ore dopo la sua distribuzione a Guayaquil. Nel volo vennero trasportati anche messaggi per i quotidiani *El Día* ed *El Comercio*, per il Presidente Ayora, il Gen. Chiriboga, il presidente del Banco Central, il Ministro delle Finanze ed il giornale *El Comercio* di Lima del 21 agosto, trasportato in volo da Harris, ed anche i giornali *La Prensa* ed *El Universo* di Guayaquil.

Sulla prima pagina de *El Día* di venerdì 23 è fotografato il simpatico messaggio dei due aviatori:

*My best regards to the magnificent  
Republic of Ecuador through "El Día"*

Saludos,

Harold R. Harris.

Por intermedio del "Día" un cariñoso saludo a Quito,

C. Rennella.

## LA PANAMERICAN GRACE AIRWAY

### EL TELEGRAFO

Casilla 415. - Avenida Diez de Agosto y Boyacá

#### SUSCRIPCIONES

INTERIOR: 1 año \$ 24, 6 meses \$ 14, 3 meses \$ 8.00  
EXTRANJERO: 1 año \$ 36, 6 meses \$ 21, 3 meses \$ 12.00  
Tarjetas para servicio en la Administración: 1 mes \$ 2.40

#### TELEFONOS:

Dirección: C. 1005. Gerencia: C. 102.—Redacción C. 265  
SE ATIENDE HASTA LAS 4 DE LA MADRUGADA

ANO XLVI.

EDICION DE 12 PAGINAS

## EL GRAF ZEPPELIN SUFRE UNA LEVE AVERIA QUE LO OBLIGA A POSTERGAR EL VUELO QUE DEBIA VERIFICAR HOY

AL SACAR EL ZEPPELIN DEL HANGAR SE GOLPEA LA GONDOLA POSTERIOR DEL MOTOR CON TIERRA SIN QUE SE SEPA CUANDO QUEDARA REPARADA

ANUNCIASE YA OTRO RAID POR EL DIRIGIBLE PARA OCTUBRE.

COSTE ANUNCIO QUE SALDRA HOY EN UN VUELO DE COMPETENCIA CON EL ZEPPELIN; MAS CREEN QUE SU VUELO SERA RUMBO A ESTADOS UNIDOS

TOKIO, Agosto 21.—(P)—El reaprovisionamiento de combustible del Graf Zeppelin en el aerodromo de Kasumigaura estuvo terminado a las dos de la tarde de hoy y se ha prometido que la reposición del gas de elevación estará terminada a las seis de la tarde, de manera que el dirigible pueda partir el día viernes muy temprano, si el tiempo lo permite.

En vista de la celeridad en las operaciones de reaprovisionamiento de combustible y de regasificación, el capitán ha expresado confianza de que el barco estará listo para la partida de Tokio a las cuatro de la mañana del jueves y en consecuencia se ha instrucciónado a los pasajeros para que se hallen listos a bordo de la nave a las dos de la mañana del jueves, con el propósito de emprender el más largo viaje sobre los mares jamás intentado por otro barco aéreo.

FRIEDRICHSHAFEN, Agosto 21.—(P)—Otro vuelo a América por el dirigible Graf Zeppelin es esperado aquí para los comienzos del mes de octubre, pues el dirigible se tomará por lo menos tres semanas en el recorrido de sus motores y estructura, después de su regreso del actual vuelo mundial que será probablemente el 10 de septiembre.

KASUMIGAUURA, agosto 21 (P)—La partida del dirigible Graf Zeppelin con rumbo a Los Angeles, en los Estados Unidos, que

debía efectuarse mañana jueves a las cuatro y media de la mañana se ha postergado, por razón de un accidente de relativa escasa importancia.

Mientras se procedía a sacar el dirigible del hangar, la góndola última de atrás del motor, chocó fuertemente contra tierra y rompió una costura del barco, por lo que éste hubo de regresar al hangar.

La partida del dirigible ahora es pues incierta.

LE BOURGET, agosto 21 (P)—El capitán Dieudonne Costes anuncia que se elevará mañana jueves a las 5 de la mañana en una tentativa de vuelo redondo mundial en persecución del dirigible alemán Graf Zeppelin, al cual espera alcanzar a pasar antes de llegar a New York.

Los planes del aviador Costes, según éste los dió a entender a un íntimo amigo, comprenden un primer vuelo desde este aeródromo a la ciudad de Vladivostok en una tentativa para romper el record de vuelo de larga distancia de aeroplano sin escala; hacer provisión de combustible en esa ciudad y volar inmediatamente hasta Tokio a donde espera llegar el día sábado a las 9 de la noche. Desde Tokio el aviador seguirá a las islas Hawaii a donde espera llegar por el día martes a las nueve de la mañana y desde las islas proseguirá a la página ocho

## LA COMISION DE CREDITO PUBLICO CELEBRO AYER SU PRIMERA SESION



## EL ARZOBISPO BOGOTA SE DICHA POR VASQUEZ CO

SE INVESTIGA COMO HAN INVERTIDO EN EL ACTUAL GOBIERNO

HAY UNA AGITACION POL

BOGOTA, Agosto 21.—(P)—El arzobispo primado, señor don Ismael Perdomo, se ha unido al grupo de parlamentarios conservadores, llamados obreros, para aconsejarles a ciencia de la candidatura presidencial del general don Alvaro Quez Cobo, por considerarse que la que cuenta con la mayoría la opinión pública en el país.

Otro grupo conservador, no se había sometido a la candidatura de arzobispo, en materia de candidaturas para la presidencia pública, permanece firme en su anterior resolución de sostener el nombre del doctor Guillermo Irujo.

Es de notar que la candidatura del señor Perdomo ahondar la división que existe entre los congresales conservadores, lo cual da asidero para que habrá dos candidatos, uno tradicionalista, para la presidencia de la república en los próximos comicios electorales.

BOGOTA, Agosto 21.—(P)—La sesión de hoy, de la diputadas, y tras largo debate político, se acordó (Sigue a la página ocho)

## HOY SE INAUGURA EL POSTAL DE GUAYAQUIL



Guayaquil, 22 agosto 1929.

Raid Guayaquil-Quito: giornale "El Telégrafo" trasportato dal "Fairchild" della Pan American Grace Airways pilotato da Harold Harris e da Cosimo Rennella. Dal volo di Attilio Canzini del 27 dicembre 1924, era la seconda volta che le due città venivano collegate con un volo diretto.

AVIACIONES REALIZARA HOY UN RAID AEREO DE GUAYAQUIL A QUITO

TELÉGRAFO

El Diario con más años al servicio de la Patria 1929

Guayaquil, Ecuador. JUEVES 22 DE AGOSTO DE 1929

EDICION DE 12 PAGINAS

NUM. 15.903

A PRIMERA HORA PARTIRA HOY EL AVION FAIRCHILD EN VUELO DE GUAYAQUIL A QUITO

IRAN EN EL AVION EL SUPERINTENDENTE DE LA PAN AMERICAN, AVIADOR HAROLD HARRIS Y LOS AVIADORES PILOTO BROWN Y CAPITAN RENELLA

ES LA SEGUNDA VEZ QUE SE VOLARA DE GUAYAQUIL A QUITO

Como anunciamos en nuestra edición anterior, ayer a las 5 y 10 de la tarde, hizo su arribo a esta ciudad, procedente de Lima, el avión FAIRCHILD, pilotado por el capitán don Harold Harris, vicepresidente de la Pan American Airways Corp., teniendo como mecánico al señor Browns. Una vez que estuvo sobre nuestro cielo, se dirigió al campo de aviación El Condor, lugar donde aterrizó sin ninguna novedad. El "Fairchild", salió ayer a las 8 y 45 de la mañana del campo de Las Palmas, lugar donde fueron despedidos los viajeros por distintas personalidades. Durante el viaje, encontraron vientos en contra, habiendo por este motivo retardado la hora de llegada. El vicepresidente de la Pan American Airways, fue recibido en el campo de aviación, por el capitán don Jacinto Vélez, director accidental de la compañía de aviación; por el capitán Cosme Renella y algunos otros miembros de la misma compañía; y por el se-

SIGUE EN SOMBRAS LA SUERTE DE LOS AVIADORES SUIZOS

ORDENASE A LAS NAVES EJERCER VIGILANCIA A FIN DE DAR CON ELLOS

SE TEME HAYAN CAIDO AL MAR

ROOSEVELTFIELD, Agosto 21. (P)—Las luces de este aerodromo permanecieron encendidas durante toda la noche de ayer con la esperanza de que los aviadores suizos que salieron desde el aerodromo de Alverca, en el Portugal, con dirección a esta costa pudieran llegar; pero como hasta ahora no se ha tenido ninguna noticia de ellos, desde hace relativamente tanto tiempo, se han expresado los temores de que ellos quizá se han perdido en alguna parte del Atlántico.

NEW YORK, Agosto 21. (P)—Las esperanzas de salvación para los aviadores suizos, han sido prácticamente abandonadas; pues ha pasado otro día sin noticias de ellos.

WASHINGTON, agosto 21. (P). ESPECIAL.— El Almirante Charles F. Hughes, jefe de las operaciones navales de la marina de los Estados Unidos, ha radiodifundido una llamada a todos los buques mercantes y una orden a todas las unidades navales del norte del Atlántico para que mantengan una estricta vigilancia y atención sobre los perdidos aviadores suizos.

DEFINITIVAS PROPUESTAS SE HACEN EN LA CONFERENCIA DE LA HAYA CON OBJETO DE LLEGAR A ALGUN ACUERDO

DESPUES DE RUDO Y TENAZ DEBATE LE OFRECEN A INGLATERRA LOS DEMAS ALIADOS EL 50 POR CIENTO DE LA PRETENSION QUE TUVO SNOWDEN

ESTUDIAN LA FORMA COMO DEBE HACER SUS PAGOS ALEMANIA

SE CREE QUE EN LA ULTIMA REUNION DECLARO STRESSEMAN QUE ALEMANIA NO PODRA PAGAR LA DEUDA CONFORME A LAS SUMAS DEL PLAN DAWES

LA HAYA, Agosto 21. (P)—El informe de los expertos sobre el valor estimativo de la oferta por Francia, Italia, Bélgica y Japón a la Gran Bretaña, la cual ha sido considerada separadamente por los británicos de una parte y por los "cuatro grandes" de otra, fue una simple conclusión de que ellos no podían llegar a entenderse. Los expertos británicos, permanecieron firmes en la posición ya tomada por el canciller, Snowden, de que la oferta en cuestión no vale nada más que el 20% de la pretensión británica, mientras que los otros aseguraron y se sostuvieron entera y tan tenazmente en su afirmación de que el valor ofrecido corresponde por lo menos al cincuenta por ciento de las pretensiones británicas. Finalmente los "cuatro grandes" decidieron eliminar toda duda en cuanto a su oferta asegurando a Inglaterra la realización del 50% de su reclamación. te, dice: "Se han examinado las medidas que deben ser adoptadas con el fin de llegar a un resultado". Se ha sabido, no obstante, en los círculos alemanes, que el canciller Stressemann provocó la reunión con el fin de informar a los demás poderes que Alemania no puede continuar el pago de las anualidades del plan Dawes. El ministro alemán de relaciones exteriores, abrió esta tarde el debate y desde su intervención se procedió al examen de la manera como la conferencia puede salvar este paso. Se ha inferido que las explicaciones del ministro hicieron impresión sobre los demás delegados, pero no aparece por qué medidas se proponen los delegados salvar la dificultad ni en el comunicado ni en las escasas informaciones que se obtuvieron de aquellos que estuvieron presentes. Los otros cuatro poderes acreedores dieron los pasos en esa dirección esta mañana, cuando ofrecieron al canciller Snowden, el 50% de la suma que él ha pedido, fuera de la cuota británica de reparaciones según el plan de Young. Esta noche ha sido imposible obtener de la delegación británica ninguna idea respecto a la probabilidad de aceptación de esta oferta. El tópico de las concesiones a los británicos fue también objeto de conversación entre los delegados señores Pirelli y Snowden, de la cual nada se pudo traslucir.

LA HAYA, Agosto 21. (P)— Los seis poderes que organizaron la conferencia de reparaciones, se reunieron hoy a solicitud del canciller Stressemann, quien deseaba discutir lo que pagará Alemania por concepto de reparaciones después del primero de septiembre, si el plan de Young no fuera adoptado. Después de la reunión, se lanzó un comunicado el cual simplemente

LOS CHINOS RECHAZARON UN ATAQUE COMBINADO DE LAS TROPAS DE RUSIA DESPUES DE DOS HORAS DE COMBATE

EL ATAQUE FUE HECHO SOBRE LA REGION DE LA CIUDAD DE MANCHULI, CON TRENES BLINDADOS Y CON TROPAS DE INFANTERIA Y DE ARTILLERIA.

CHINA DECRETÓ LA LEY MARCIAL EN LA ZONA FERROVIARIA

LA PROXIMA TEMPORADA DE LA COMPANIA DRAMATICA NACIONAL



EN CALI PROTESTAN POR LAS MEDIDAS DE LA CIUDAD

Durante il percorso l'apparecchio aveva incontrato forti venti contrari e nuvole estese sulla Cordigliera.

Il pilota era stato costretto ad elevarsi trecento metri sopra le nuvole e Rennella aveva potuto fotografare solo le cime del *Cotopaxi* (m. 5.897) e dell'*Iliniza* (m. 5.265).

Le quote massime raggiunte sorvolando la Cordigliera furono, dal diagramma tracciato dal barografo, dai 4.300 ai 5.200 metri.

L'obiettivo del volo di Harris era quello di dimostrare la capacità e l'idoneità della sua Compagnia ed ottenere un contratto per il trasporto di passeggeri, carico e posta.

*El Día*, in un articolo firmato "Quitonian", pubblicato il 23 agosto, rileva:

"È stato solo un volo di prova ma ci sarebbe piaciuto che fosse già stato quello della inaugurazione definitiva di un servizio che ci unisca al mondo civile, come è già stato fatto dal Perù e dal Cile.

La rotta assegnata all'Ecuador è stata classificata, negli itinerari di circolazione postale aerea, rotta F.A.M. 9 e si estende da Miami alla penisola della Florida, sino a Cristóbal, Zona del Canale di Panamá; e da quest'ultimo punto con coincidenze nelle città più importanti del tragitto attraverso Colombia, Ecuador, Perù e Cile, sino ad arrivare a Buenos Aires".

### Il mancato trasporto della posta aerea

Per gli studiosi di storia postale la spiegazione del mancato trasporto di posta, nel volo da Guayaquil alla capitale, è sempre stata ovattata di mistero e silenzio.

Gli appassionati e qualche commerciante filatelico, come si constata dagli indirizzi dei mittenti della posta aerea dell'epoca, erano pochi ma certamente presenti a Guayaquil.

Del resto le missive vennero preparate ma non trasportate e si deve riconoscere l'onestà di quei signori che non le spacciarono poi per "volate" e non le misero in circolazione.

Siamo riusciti a svelare il piccolo mistero in un trafiletto pubblicato in quarta pagina da *El Día* del 23 agosto, il giorno seguente il volo, e lo riportiamo integralmente poiché ha l'autorità di una dichiarazione ufficiale:

**"POSTE - Il raid Guayaquil-Quito** - Nonostante la Direzione Generale delle Poste - non appena seppe che sarebbe stato effettuato il volo di un aereo della Pan American Grace Airways, da Guayaquil a Quito, in viaggio di prova - avesse informato l'Amministratore dell'Ufficio postale di Guayaquil raccomandandogli di accertarsi in tempo utile dell'ora di partenza dell'aeromobile e di consegnare in tempo il corriere, ha fallito nell'intento poiché sino all'ultimo momento vi è stata incertezza sull'ora di partenza.

Dapprima vennero fissate le dieci del mattino e quindi le otto.

Il signor Amministratore preparò un sacco postale e mandò a consegnarlo alle sette del mattino, apprendendo con sorpresa che l'aereo era partito prima e che era stato trasportato soltanto il giornale *El Télegrafo* del mattino.

Il Direttore delle Poste, volendo approfittare del viaggio di ritorno dell'aereo, ha chiesto al signor Harold R. Harris che

voglia indicargli con anticipo il giorno e l'ora che partirà l'aeromobile per il Sud, al fine di comunicarlo al pubblico e spedire corrispondenza".

### Voli con passeggeri

Nei giorni seguenti Harris, per dimostrare al pubblico la idoneità dell'aereo al trasporto di passeggeri, eseguiva vari voli su Quito e molte persone ricevevano il battesimo dell'aria: il 24 il pilota vola con il cap. Guillermo Freile, domenica 25 con il Ministro Julio E. Morero e quindi col generale Angel Isaac Chiriboga.

Lunedì 26 il pilota americano eseguiva tre voli: il primo col Presidente Ayora, accompagnato da suo figlio Pepe e dal magg. Sevilla; il secondo con Carlos Mantilla, direttore de *El Comercio*, con Luis Fernando Ruiz, Direttore Generale delle Poste, e col dott. Julio Aráuz; l'ultimo con il col. Flores Guerra, suo figlio, e col dott. Fidel Lopez Arteta.

### Il contratto per il servizio postale aereo interno ed esterno

L'atto del contratto per il trasporto aereo postale tra il governo e la P.A.G.A.I. venne sottoscritto il 24 agosto 1929, alle sei del pomeriggio nei saloni del *Ministerio de la Previsión Social* di Quito, innanzi al notaio Rómulo Tamayo.

Rappresentava il governo il Ministro dott. Teófilo Fuentes Robles e Mr. Harold Harris la P.A.G.A.I.

La Compagnia si impegnava a: "Trasportare la posta aerea diretta alle seguenti destinazioni: Stati Uniti, Nicaragua, Honduras, Honduras Britannico, Cuba, Haiti, Santo Domingo, possedimento olandese di Curaçao, Bolivia, Cile, Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasile e Paesi europei ed a condurre la posta diretta in Ecuador dai suddetti Paesi.

Il servizio si estenderà agli altri Paesi d'America, quando la Compagnia sottoscriverà contratti simili con altri governi.

La Compagnia riceverà le valigie postali, in Ecuador, dalla amministrazione delle poste di Guayaquil, finché non verrà istituito il servizio di posta aerea tra Guayaquil e gli altri luoghi della Repubblica.

Quando ciò verrà fatto, sarà obbligata a ricevere il corriere postale negli aeroporti in cui verrà consegnato.

Per quanto concerne la quantità trasportabile, in volume e peso, sarà quella che sarà considerata non eccessiva dai piloti.

La Compagnia non sarà responsabile di perdite, ritardi, ecc. nel servizio se ciò sarà imputabile a caso fortuito o a cause di forza maggiore e la Società abbia preso le necessarie precauzioni.

I francobolli per il servizio saranno venduti ed emessi dal governo.

Riguardo alle tariffe i Paesi sono stati classificati in tre categorie: A, B e C.

Appartengono alla classe A: la Zona del Canale, la parte occidentale della Colombia, Panamá, Perù e Bolivia; alla classe B: Nicaragua, Honduras, Honduras Britannico, Curaçao, Cile, Argentina, Uruguay, Paraguay e Brasile; alla classe C: Cuba, Haiti, Santo Domingo, Stati Uniti e Paesi europei.

Il Governo pagherà per ogni 500 grammi trasportati i seguenti importi in dollari americani: \$ 8,40, \$ 17,20 e 19,40 per le classi A, B, e C, rispettivamente.

Le corrispondenze avranno un costo di 20, 42 e 50 centesimi di dollaro oro, per le classi menzionate nell'ordine suddetto.

Queste tariffe saranno sottomesse a un periodo di prova di 6 mesi, dopo del quale potranno essere confermate o modificate secondo le esigenze.

E se il Governo avrà subito perdite le stesse saranno rimborsate dalla Compagnia. Per la corrispondenza aerea interna, il Governo pagherà alla Compagnia 1 franco svizzero oro ogni 20 grammi o frazione e la tariffa parziale sarà fissata dallo stesso. Questo contratto si considera come aggiuntivo a quello celebrato con la Pan American il 22 febbraio di quest'anno".

Un Decreto governativo stabilì che il pubblico doveva consegnare la corrispondenza aerea, a partire dal 15 settembre 1929, agli uffici postali nazionali e fissò le relative soprattasse aeree a scaglioni per i differenti scali serviti dagli apparecchi della Compagnia.

#### Harris decorato

Alle 16.30 del 27 agosto, nei saloni del Circolo Militare, durante una solenne cerimonia ed alla presenza di numerosi Comandanti ed Ufficiali dell'Esercito, il Gen. Angel Isaac Chiriboga appuntava al petto del cap. Harold Ross Harris la Stella *Abdón Calderón*, a nome del governo ecuadoriano.

L'aviatore ringraziava in inglese e dopo le congratulazioni dei presenti partecipava al rinfresco in suo onore.

Per informare il pubblico del trasporto della posta nel volo di ritorno, *El Día* pubblicava in prima pagina, sabato 24 agosto, un annuncio, a lettere cubitali in un riquadro di 10 centimetri di lato (ved. foto a lato).

#### Il primo corriere aereo diretto Quito-Guayaquil

Mercoledì 28 agosto 1929, alle sei e quarantotto del mattino, il pilota **Harold R. Harris** decollava da Quito con a bordo, come navigatore, il cap. **Cosimo Rennella**.

Contrariamente alle previsioni non solo a Quito, ma lungo l'intero tragitto, uno spesso strato di nuvole impediva la visibilità, causando serie preoccupazioni agli aviatori.

Dall'intervista rilasciata a *El Telégrafo* da Rennella al suo arrivo possiamo renderci conto della rotta effettivamente seguita: "Dopo aver lasciato Quito alle nostre spalle, alle 7.15 passiamo di fianco all'Iliniza a 4.250 metri.

Proseguiamo verso sud, sorvolando gli alti picchi nella speranza di vedere un varco; passiamo sopra la Cordigliera di Angamarca e Zumbagua, che si presenta come un muro invalicabile, con picchi di oltre 4.500 metri non indicati dalla mappa. Proseguiamo senza trovare una via d'uscita sino a Simiatug, da dove voliamo poi su Guaranda alle 7.47, correggendo la rotta di 21° verso sud-ovest.

Con l'altimetro che segna una quota di 5.500 metri, ci addentriamo in uno spesso strato di nuvole, continuando sino alle

Quito, 24 agosto 1929.

Avviso della Pan American Grace Airways, pubblicato sulla prima pagina del quotidiano "El Día", in cui si informa il pubblico che si riceve corrispondenza per via aerea per il prossimo raid Quito-Guayaquil di Harris e Rennella.

8.22 e cominciamo a scendere.

Finalmente si offre ai nostri occhi la vista del tipico paesaggio della costa, con la sua lussureggiante vegetazione, ed un paese che pensiamo sia Daule o Nobol.

Prendiamo la direzione del fiume, passiamo su Pasquales e poco dopo vediamo l'amato panorama di Guayaquil".

Le edizioni dei quotidiani *El Comercio* e *El Día*, trasportate in volo dal Fairchild, venivano lette a Guayaquil alle dieci.

*El Día* apriva la prima pagina del suo numero del 28 agosto trasportato per via aerea con un titolo a lettere cubitali:

#### EL SALUDO DE "EL DIA" A LOS DIARIOS DE GUAYAQUIL BUENOS DIAS, COLEGAS!

e sotto, in un riquadro rettangolare:

*Aprovechamos de la bella oportunidad que nos proporciona la audacia de / los conquistadores del aire, para enviar un fraterno saludo a los colegas de / Guayaquil, y por medio de ellos a la hermosa metrópoli costeña, separada de / nosotros apenas por cien minutos, pero estrechamente unida en el gran todo / de la República. Los temerarios pilotos Capitán Harold Ross Harris y Capitán Cosme / Rennella, al descender desde las nubes andinas a las playas risueñas del / Guayas, son los portadores del cordial apretón de manos con que Guayaquil y / Quito se regocijan por la supresión de las distancias.*

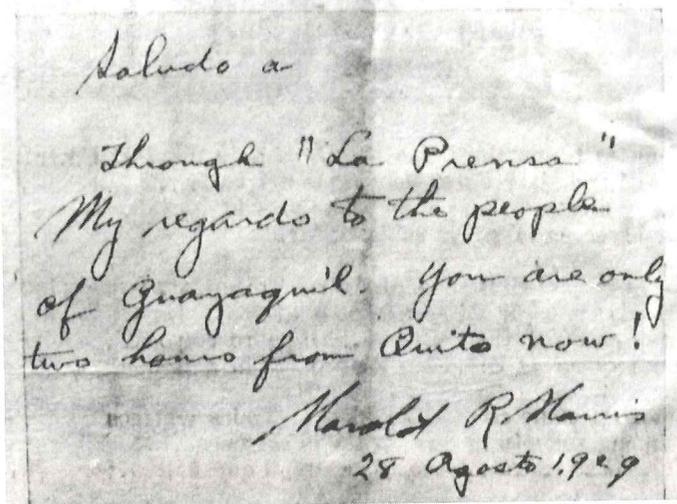
Gli aviatori trasportarono anche messaggi: una lettera del Presidente Ayora ed una dell'Ispettore Generale dell'Esercito Chiriboga, a José Santiago Castillo, direttore de *El Telégrafo* in

risposta al suo messaggio aereo del volo di andata del 22 agosto; un saluto de *La Prensa* ai colleghi de *El Día* ed un saluto autografo del pilota agli abitanti di Guayaquil, fotografato sulla prima pagina de *La Prensa*, in cui diceva loro:

“Adesso siete a sole due ore da Quito!”

Ed eccone il testo originale:

**El autógrafo que 'nos concedió el Sr. Harris**



Quito, 28 agosto 1929. Raid Quito-Guayaquil. Saluto del pilota Harold Ross Harris agli abitanti di Guayaquil, pubblicato sulla prima pagina de “La Prensa”, in cui si diceva loro: “Adesso siete a sole due ore da Quito!”

Il volo di ritorno a Guayaquil venne realizzato in due ore e otto minuti col trasporto del **primo corriere aereo diretto commerciale e di giornali**.

Il sacco postale conteneva 29 cartoline e 314 lettere che recavano il cachet speciale rettangolare in rosso:

**“PRIMER CORREO AEREO / QUITO-GUAYAQUIL”**

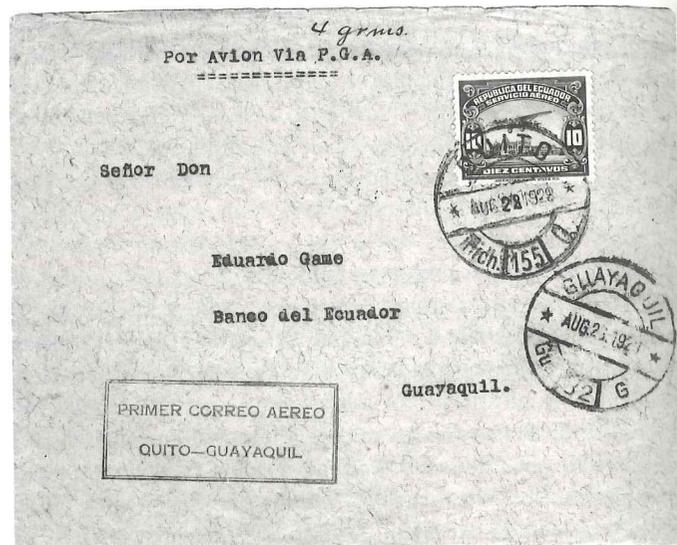
(Anche “La Prensa” di Guayaquil, nell’edizione di giovedì 29 agosto 1929, Anno VII, N° 2.018, ci offre la rara occasione di poter avere precise notizie riguardo la consistenza del corriere postale: “El Correo Aéreo - Franco de porte especial el Fairchild trajo valija para esta ciudad, desde Quito, en un saquillo: 314 cartas y 29 tarjetas postales. El reparto fue hecho en la misma agencia”)

Il quotidiano *El Día* di Quito precisava inoltre:

“El Fairchild lleva correspondencia oficial y ordinaria, para Guayaquil, con el parte ordinario interno, por galante concepción del Capitán Harris; y para el Exterior, según la tarifa estipulada en el último contrato verificado por la Compañía con el Gobierno. El avión lleva además paquetes de los diarios capitalinos para sus colegas del Puerto”.

Inoltre il Direttore Generale delle Poste, Luis Fernando Ruiz informava il Ministro delle Poste, il 29 agosto con il comunicato N. 595, che: “Tramite l’aereo *Fairchild* è stata spedita la prima posta aerea da Quito a Guayaquil, composta da 314 lettere e 29 cartoline del peso totale di 2.905 grammi che venne distribuita mezzora dopo l’arrivo del velivolo, *por expreso*, secondo le istruzioni della Direzione”.

Faceva seguito il comunicato N. 642 del 17 settembre 1929



Quito, 28 agosto 1929. Raid Quito-Guayaquil. Una delle buste trasportate col primo corriere aereo diretto commerciale tra la capitale ed il porto principale dell’Ecuador.

con cui si annunciava che, il giorno precedente, l’ufficio postale di Quito aveva inviato il primo sacco di corrispondenza da spedire, da Guayaquil, con gli idrovolanti della Pan American Grace Airways Inc., secondo il contratto del 24 agosto. Il dispaccio era composto di 88 pezzi: 78 normali, 4 ufficiali e 6 raccomandate, con un peso totale di 1.532 grammi. I diritti percepiti erano di 250,90 sucres.

Ruiz faceva notare al Ministro delle Poste che: “La mancanza di francobolli con la menzione *Servicio Aéreo* di alto valore, ha complicato la rapida applicazione della soprattassa poiché si sono dovuti usare francobolli da 10 e 20 centesimi, coprendo le buste al verso, verificandosi il caso singolare che una busta del peso di 19 grammi eccedeva tale limite dopo l’applicazione dei francobolli. Ritengo indispensabile che vengano posti in vendita a Quito, a Guayaquil e nelle capitali di provincia, francobolli da cinquanta centesimi, un sucre e dieci sucres”.

Il medesimo giorno del raid l’instancabile Mr. Harris si preparava a ritornare in volo in Perù nel pomeriggio.

Infatti, alle 15.15 precise, decollava da Guayaquil col *Fairchild*, accompagnato dal meccanico Alberto Lee, diretto a Talara dove pernottava e, il mattino seguente, proseguiva per Lima dove atterrava all’aeroporto di *Las Palmas*.

Nella cabina del biplano vi erano alcuni pacchetti del giornale *El Telégrafo* diretti al console ecuadoriano a Lima, don Gonzalo Zaldumbide, per la Legazione dell’Ecuador e per il giornale locale *El Comercio*.

**Raid Guayaquil-Salinas di Rennella e Borja**

Martedì 17 dicembre 1929, il cap. **Cosimo Rennella** ed il ten. **César Borja**, accompagnati dai rispettivi meccanici, decollavano dal campo di Guayaquil alle nove del mattino.

Era il primo volo di lungo percorso dei due nuovi aerei *Travel Air R-1* ed *R-2*.

Dopo aver sorvolato alcune volte la città, i due piloti si dirige-

SE AGRAVAN Y EXTIENDEN LAS MATANZAS ENTRE ARABES Y JUDIOS EN LA PALESTINA

EL DIA  
DEPARTAMENTO DE FUNDICION  
Material tipografico garantido  
Surtido para imprentas completas o de remplendo

# EL DIA

EL DIA  
DIARIO DE LA MAÑANA  
Mensual, en la Oficina..... \$ 2,50  
Suscripción: a Provincias..... \$ 2,00  
Solo innes... \$ 14,00 Un año 25,00

AÑO XVII

QUITO (ECUADOR) MIERCOLES 28 DE AGOSTO DE 1929

NUM. 5.051

## EL SALUDO DE "EL DIA" A LOS DIARIOS DE GUAYAQUIL

### EL AVION "FAIRCHILD" PARTE HOY PARA GUAYAQUIL LLEVANDO CORREO

Hoy a las 6 a. m. parte para la ciudad de Guayaquil el avión "Fairchild" N° C-30-39 de la "Pan American Grace Airways Corporation", pilotado por el Superintendente de dicha Compañía, Capitán Harold R. Harris, quien regresa acompañado del aviador ecuatoriano Capitán Cosme Rennella.

El "Fairchild" lleva correspondencia oficial y ordinaria, para Guayaquil, con el parte ordinario interno, por galante concesión del Capitán Harris, y para el Exterior, según la tarifa estipulada en el último contrato verificado por la Compañía con el Gobierno.

El avión lleva además paquetes de los diarios capitulinos para sus colegas del Puerto.

### BUENOS DIAS, COLEGAS!

Aprovechamos de la bella oportunidad que nos proporciona la audacia de los conquistadores del aire, para enviar un fraternal saludo a los colegas de Guayaquil, y por medio de ellos a la hermosa metrópoli costeña, separada de nosotros apenas por cien minutos, pero estrechamente unida en el gran todo de la República.

Los temerarios pilotos Capitán Harold Ross Harris y Capitán Cosme Rennella, al descender desde las nubes andinas a las playas risueñas del Guayas, son los portadores del cordial apretón de manos con que Guayaquil y Quito se regocijan por la supresión de las distancias.

### NUESTRA LEGACION EN LOS ESTADOS UNIDOS Y LA OPINION PUBLICA

Hemos recibido la siguiente comunicación:  
Señor Don Ricardo Jaramillo, Director-Propietario de EL DIA.—Presente.

Señor Director:  
Como toda la Prensa independiente del país, se ha manifestado adversa a que vaya como Ministro Plenipotenciario a Washington el señor doctor Homero Viteri, me permito sugerir a Ud. la idea de que su importante y patriótico diario, abra una cuenta en toda la Nación, acerca del hombre más preparado y de mayor valía social, a fin de que nos represente dignamente en Estados Unidos, ahora que va a discutirse de un asunto de vida o muerte para nuestra patria.  
Esperando que mi patriótica y desinteresada idea sea acogida por su diario,  
Soy del señor Director, atento y S. S.  
Eduardo Pérez Borja.

SE PIDE NOMBRAR ENBAJADOR ESPECIAL EN LIMA AL MITRO. GONZALO ZALDUMBIDE

LLEGARON A ARICA LAS DELEGACIONES CHILENA Y PERUANA ENCARGADAS DEL TRASPASO DEL DEPARTAMENTO DE TACNA

EL SISTEMA VORONOFF ENSAYADO EN UN ANCIANO EN LA C. DE GUAYAQUIL

Quito, 28 agosto 1929. Raid Quito-Guayaquil.

Prima pagina del quotidiano "El Día" con i saluti ai colleghi di Guayaquil trasportati in volo da Harris e Rennella.

vano verso la costa, arrivando a Salinas alcuni minuti prima delle dieci, accolti festosamente dalle autorità locali e dalle numerose ed importanti persone che si trovavano in luogo per le feste natalizie.

Gli aviatori ripartivano alle undici e, con un altro volo regolare ed impeccabile, atterrarono a *El Cóndor* un'ora dopo.

### Primo raid diretto Guayaquil-Quito di aviatori nazionali

Il Comando Militare decideva di trasferire tutto il personale e gli apparecchi efficienti della Scuola di Aviazione Militare da Guayaquil alla nuova Base Aerea di Latacunga.

Si trattava di una decisione politica che collocava più vicino alla capitale l'aviazione militare per appoggiare il governo centrale e prevenire qualunque evenienza.

Giovedì 2 gennaio 1930, i due biplani *Travel Air* decollavano da Guayaquil con i seguenti aviatori militari ecuatoriani:

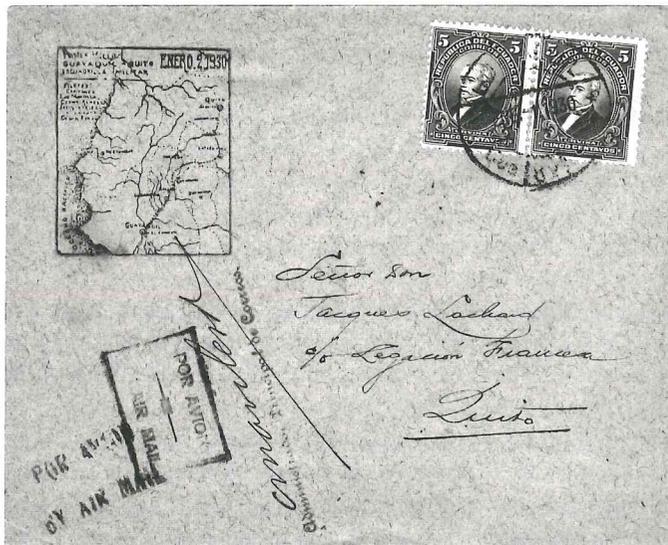
R-1 : pilota cap. **Luis A. Mantilla** e cap. **Jacinto A. Vélez**

R-2 : pilota cap. **Cosimo Rennella** e ten. **César Borja**.

Il raid diretto, che viene brillantemente realizzato in due ore e trenta minuti con aerei da caccia biposto e con l'attraversamento della Cordigliera andina a 5.000 metri, suscita grande e rinnovato entusiasmo per l'aviazione ma, purtroppo, non esiste un programma preciso per lo sviluppo da parte delle autorità militari e si vola poco nel timore di consumare i due soli apparecchi efficienti.

Nel volo vennero trasportate 272 buste commemorative con cachets speciali che costituiscono **il primo corriere aereo militare dell'Ecuador** ed un pacco di giornali.

(Alle 6.27 i due aerei decollavano ed alle 9.30 l'edizione di un giornale di Guayaquil dello stesso giorno circolava a Quito: anche se nelle fonti consulta-



Guayaquil, 2 gennaio 1930.

Primo raid diretto Guayaquil-Quito di aviatori nazionali.

Uno degli aerogrammi del primo corriere aereo militare ecuatoriano.

te non ci sono indicazioni precise, si trattava certamente del quotidiano "El Telégrafo" di Guayaquil; nel volo venivano trasportati anche tredici dispacci ufficiali)

Il corriere postale recava un cachet speciale violetto con la mappa del percorso e, nella parte superiore sinistra, la seguente leggenda: "PRIMER VUELO / GUAYAQUIL-QUITO / ESCUADRILLA MILITAR / PILOTOS: / CAPITANES / LUIS MANTILLA / COSME RENELLA / JACINTO VELEZ / Y TENIENTE / CESAR BORJA"

nella parte superiore destra: "ENERO 2, 1930".

Le buste vennero firmate dal sig. Avilés, Amministratore delle Poste di Guayaquil ed il cachet commemorativo, il primo usato nel Paese, venne disegnato dallo specialista di posta aerea Justo P. Campaña Zuñiga (ved. foto sopra).

### L'attività aviatoria della Base di Latacunga

Con l'arrivo a Quito di tutti gli apparecchi della Scuola Militare di Aviazione, che erano rimasti sino al 31 dicembre 1929 a Guayaquil, il Comando Militare ordinava l'apertura del nuovo Corso di Aviazione nella città di Latacunga, dove dovevano trasferirsi anche gli aeroplani.

### Raid Quito-Latacunga

Domenica 9 febbraio 1930, sin dalle prime ore del mattino, gli abitanti di Latacunga si erano diretti verso il nuovo campo, costruito nell'*Ejido Norte* della città, a piedi ed in automobile anche se il cielo nuvoloso ed una pioggia gelata, che si abbatteva sui pedoni, facevano prevedere tempo perturbato anche lungo la rotta: in quel momento il telegrafo annunciava nebbia a Quito e pioggia a Tambillo e Machachi, mentre cresceva la affluenza di gente e curiosi arrivati anche dai dintorni.

Alle dieci un telegramma da Quito annunciava che il volo era rimandato al pomeriggio alle 15 se il tempo migliorava.

Frattanto al campo la banda municipale ed i musicanti dei villaggi vicini tenevano allegra la folla, anche se le nubi che circondavano il *nudo de Tiopullo* non lasciavano sperare.

Finalmente giungeva la comunicazione ufficiale che, alle 17.05, il *Travel Air* R-1, pilotato dal cap. **Luis A. Mantilla** con l'osservatore cap. **Jacinto Vélez** era decollato da Quito.

Venti minuti dopo tutti gli sguardi erano rivolti verso nord dove si cominciava a vedere un puntino tra le nubi del maestoso *Iliniza*, che ingrandiva velocemente e mostrava la snella sagoma del *Travel Air*.

Il pilota, affrontando il vento contrario e la nera nuvolaglia che chiudeva il passo e dopo aver attraversato la grandine, sorvolava la città ed atterrava dopo mezz'ora di volo nella Base Aerea di Latacunga, dove avrebbe dovuto arrivare anche l'R-2 per inaugurare il nuovo campo d'aviazione della città.

Infatti nei voli di prova dei giorni precedenti, a Quito, l'R-2 pilotato da Cosimo Rennella, atterrando, aveva subito lievi avarie all'alettone sinistro e ad una ruota. Il programma venne quindi variato e non vennero trasportati, come passeggeri, il colonnello Giacomo Rocca ed il sergente maggiore Aldo Slaviero della Missione Militare Italiana.

In seguito anche l'R-2 si trasferirà a Latacunga dove i due *Travel Air* rimarranno di stanza alcuni anni.

Gli aviatori venivano accolti dal Governatore e condotti dalla folla entusiasta al Palazzo Municipale, dove erano festeggiati con lo champagne offerto dalle autorità. Terminato il ricevimento ufficiale i due piloti vennero ancora festeggiati nell'aristocratico *Club de Agricultores* e la serata terminò con un ballo in loro onore nel domicilio della famiglia Gallegos Toledo.

L'Ispettore Generale dell'Esercito, Generale Chiriboga, inviava dalla capitale un telegramma di felicitazioni ai componenti dell'equipaggio del *Travel Air*.

Mantilla trasportò anche un sacco postale, come si rileva da un articolo pubblicato in prima pagina nel primo numero del nuovo quotidiano di Latacunga *La Democracia* del 15 febbraio:

“**Servizio Postale Aereo** - L'apparecchio R.1 ha trasportato da Quito numerosa corrispondenza privata indirizzata a Latacunga; secondo accordi con la Direzione delle Poste, a questa corrispondenza non è stata applicata la soprattassa speciale ma solo l'affrancatura normale”.



Raid Quito-Latacunga, 9 febbraio 1930.

Aerogramma del primo volo tra le due città trasportato dal cap. Luis A. Mantilla con l'apparecchio "Travel Air" R-1.

### Raid Latacunga-Ambato

Mercoledì 12 marzo 1930, i piloti **Jacinto Vélez** e **Luis Mantilla** ricevevano l'ordine di volare dalla Base di Latacunga ad Ambato per collaudare il campo d'aviazione di emergenza i cui lavori stavano per essere completati in quella città.

Il volo si svolse senza alcun problema ed i piloti fecero ritorno al loro campo base lo stesso giorno.

Venne trasportato un corriere di 72 pezzi postali, 52 indirizzati ad Ambato e 20 a Guayaquil.

### Raid Latacunga-Quito

Martedì 13 maggio 1930, anniversario del centenario della fondazione della Repubblica, venne celebrato con una grande parata militare nella capitale, sorvolata dai due aerei arrivati in volo da Latacunga.

Terminata la sfilata i piloti tornavano direttamente a Latacunga senza atterrare nell'aeroporto di Iñaquito.

### Raid Latacunga-Ambato

Giovedì 15 maggio 1930, veniva effettuato un altro raid con i *Travel Air* "R-1" ed "R-2" da Latacunga ad Ambato ed i piloti, dopo un breve scalo tecnico, ritornavano subito alla Base Aerea, dopo aver consegnato il corriere postale di 50 pezzi; quelli indirizzati a Guayaquil vennero inoltrati a destinazione a mezzo della ferrovia.



Raid Latacunga-Ambato, 12 marzo 1930.  
Uno dei 72 aerogrammi trasportati nel volo di collaudo del campo di emergenza di Ambato dai piloti Jacinto Vélez e Luis Mantilla.

### Dalla Colombia arriva l'aviatore Méndez Rey

Il 3 giugno 1930, centenario della morte del Maresciallo Antonio José de Sucre, tutta la nazione ecuadoriana celebra l'avvenimento e nella capitale arrivano molte delegazioni delle altre nazioni sudamericane.

La Colombia invia in missione speciale il suo famoso aviatore cap. **Benjamín Méndez Rey** che, insieme al cap. Lema, pilotando un *Falcon* denominato "Ricaurte", intraprende un volo diretto a Quito, dove sarà scortato dai due *Travel Air*.

(Curtiss O.39 "Falcon", biplano biposto a cabina con vetri scorrevoli, adatto per l'osservazione, costruito interamente in metallo e munito di motore Curtiss "Conqueror" V-1570-c raffreddato a vapore.

Caratteristiche: apertura alare m. 11,58; lunghezza m. 9,38; peso a vuoto kg. 1.528; peso totale kg. 2.134; velocità km./h. 250-280)

Era la prima volta che un aereo volava dall'aerodromo Madrid della capitale colombiana a quello della ecuadoriana e l'impresa di Méndez Rey venne ampiamente lodata dalla stampa delle due nazioni anche se il raid, a causa di una tempesta, si concluse il giorno seguente.

(L'aviatore colombiano decollava, il 2 giugno alle 7.30, dal campo della Scuola di Aviazione Militare di Bogotá e realizzava la prima parte del suo raid Bogotá-Quito-Bogotá con incredibile perizia ed in condizioni atmosferiche avverse. Dopo aver diretto il suo Curtiss "Falcon", denominato "Ricaurte", verso sud ed aver attraversato la valle del río Cauca e la Cordigliera orientale ed occidentale delle Ande colombiane, nella rotta seguita, Méndez Rey sorvolò Cali alle 10 e quindi Puerto Tejada, Popayán, El Tambo, Cauca, Mercaderes e La Unión alle 11.30, dove getta una corona di fiori su Berruecos, località dove venne assassinato Antonio José de Sucre.

Quindi sorvola Fúnez, Gualmatán ed Ipiales alle 12.18 dove evoluisce sulle case, e poi le città ecuadoriane di Tulcán, Cumbal, Huaca, San Gabriel, Chota, Ibarra, Cotacachi ed Otavalo ed il "nudo de Cajas" alle 13.10.

La spessa nebbia delle Ande lo costringe ad un atterraggio di emergenza nella hacienda "La Compañía" alle 13.15, nei pressi del villaggio di Cayambe.

Alle 15.45 decolla di nuovo diretto a Quito ma, a causa della nebbia e delle nuvole, non riesce a localizzare il campo di aviazione della capitale ed è costretto a ritornare alla fattoria da cui era decollato, telegrafando alle autorità militari di Quito che sperava di arrivare il giorno seguente: dalla sua partenza da Bogotá aveva volato per sei ore e quaranta minuti.

Il giorno seguente i due "Travel Air" ecuadoriani partivano dal campo di Iñaquito, dove stazionavano, e raggiungevano in 50 minuti di volo il campo d'emergenza del Curtiss "Falcon" scortandolo sino all'aeroporto della capitale. L'R-1 era pilotato dal maggiore Freile con l'osservatore cap. Rennella, l'R-2 dal cap. Mantilla col cap. Vélez)

Il cattivo tempo costringeva anche i *Travel Air* degli aviatori nazionali, decollati per raggiungerlo e scortarlo, a ritornare a Iñaquito. Il decollo del *Ricaurte* dal campo militare colombiano avveniva alla presenza di una folla enorme, di alti ufficiali dell'esercito e dell'aviazione e di molti rappresentanti della stampa. Al pilota vengono affidati messaggi ufficiali del Consiglio municipale e del Ministero della Guerra, diretti alle autorità ecuadoriane, ed altri di saluto della stampa locale a quella della capitale ecuadoriana.

Dopo l'atterraggio Méndez Rey veniva accolto con entusiasmo dal Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, colonnello C. A. Guerrero, dallo Stato Maggiore dell'Esercito al completo, dall'ambasciatore colombiano e da una folla festante che inneggiava alla straordinaria impresa del primo pilota che aveva attraversato in volo le Ande colombiane ed ecuadoriane. Il pilota colombiano aveva portato i seguenti messaggi agli aviatori ed alla stampa ecuadoriana:

*Madrid (Colombia), 31 de mayo de 1930.*

*Señor Director de la Escuela de Aviación Militar del Ecuador. Quito.*

*En el día del centenario de la muerte del Gran Mariscal de Ayacucho, señor de la gloriosa jornada que selló la libertad de las naciones hijas de Simón Bolívar, los aviadores del Ejército Colombiano saludan con emoción fraternal a los aviadores del Ecuador, la República hermana.*

*Uno de los nuestros os presentará este mensaje de amistad luego de haber volado de cima en cima como el Cóndor de los Andes.*

*Las alas radiantes que eliminan fronteras destruyen todos los obstáculos de las inteligencias y de los corazones.*

*Las aviaciones del Ecuador y Colombia conducidas por las sombras veneradas del Libertador y del Mariscal de Ayacucho, altísimas glorias de nuestra independencia, sabrán concluir y mantener este pacto de una inquebrantable amistad.*

*Pierre Chateaubievix,*

*Teniente Coronel de la Escuela.*

*Bogotá, 31 Mayo de 1930.*

*EL COMERCIO, EL DIA, EL DEBATE y demás diarios de Quito.*

*Para MUNDO es profundamente agradable enviar un Mensaje de cordialidad a sus colegas de la Prensa Ecuatoriana confiando al piloto que por iniciativa de este diario surgió a la atención pública y realizó el vuelo de buena voluntad entre Estados Unidos y la Capital Colombiana.*

*El mensaje que ha de entregar a Ustedes el Capitán Benjamín Méndez les lleva nuestro testimonio de solidaridad y traduce el anhelo del pueblo colombiano de seguir cultivando íntimas y permanentes relaciones con sus hermanos del Ecuador.*

*MUNDO que aspira a ser agente eficaz de la solidaridad con-*

*tinental, desea al periodismo del Ecuador todos los triunfos a que tiene derecho dada la cultura e independencia de sus escritores públicos.*

Arturo Manrique.

### Tragica conclusione del volo alla "Cima de la Libertad"

Giovedì 5 giugno 1930, rispettando il programma dei festeggiamenti, il *Curtiss Falcon*, pilotato dal neo promosso maggiore **Benjamín Méndez Rey**, decolla dal campo di Iñaquito alle dieci precise col cap. Mantilla, seguito dai due *Travel Air*:

L' "R-1" è pilotato dal cap. **Jacinto Vélez** e trasporta, come passeggero, il cap. José Miguel Erazo, aiutante di campo del Presidente Isidro Ayora, l' "R-2" dal cap. **Cosimo Rennella** col passeggero maggiore Guillermo Freile, direttore della Scuola Militare di Latacunga.

Erazo aveva richiesto al maggiore Freile ed al cap. Mantilla di prendere il posto del ten. Borja a bordo dell' "R-1".

I tre apparecchi si portavano in formazione sino alla *Cima de la Libertad*, lanciando delle corone di fiori.

*(Dove il Maresciallo Sucre si è coperto di gloria, il 24 maggio 1822, durante la battaglia del monte Pichincha contro le truppe spagnole)*

Quindi evolirono nel cielo di Quito sul corteo che accompagnava i resti mortali di Sucre alla sua sepoltura definitiva nella cattedrale della capitale. Alle 10.35, Méndez Rey atterrava all'aeroporto militare di Iñaquito seguito dall'R-1 di **Jacinto Vélez** che, per una improvvisa raffica di vento, urtava un'ala contro uno degli alberi che circondavano la pista, distruggendo il biplano. Il cap. Erazo decedeva ed il pilota si feriva gravemente. **Cosimo Rennella** conduceva a terra l'R-2 senza problemi. Questo nuovo incidente è un colpo mortale per l'aviazione ecuadoriana, l'opinione pubblica accusa i piloti nazionali di incompetenza: ma cosa si poteva pretendere di più da dei piloti che volavano solo in speciali occasioni e che non avevano i mezzi idonei a tenersi in costante esercizio?

*(Il sarcasmo popolare arriva al punto di chiamare l'R-2 "Rómpete 2", visto che l'R-1 era già stato distrutto, ed inoltre, poiché la nazione era rimasta con un solo aeromobile, si denominava il Ministero "Ministerio de Guerra, Marina y AVIÓN")*

Il governo per raccogliere fondi per l'acquisto di nuovi aerei e cogliendo l'occasione del raid di Méndez Rey, ordinava alle Poste una emissione speciale di francobolli, che veniva acquistata dal pubblico ed esaurita lo stesso giorno di distribuzione, dimostrando il patriottismo e l'affetto della popolazione per la Squadriglia Aerea Militare.

*(Francobolli di posta aerea della recente emissione 1930, da 1 sucre carminio, 5 sucres verde oliva, 10 sucres nero, sovrastampati con la dicitura:*

*"MENDEZ / BOGOTA-QUITO" seguita da tre ornamenti per coprire la parola OFICIAL ed, in basso, "Junio 4 de 1930".*

*Probabilmente si tratta della data di emissione poiché il raid è iniziato il 2 giugno e Méndez, a causa del cattivo tempo, è atterrato a Quito il giorno seguente)*

In un'intervista concessa ad un cronista de *El Día*, e pubblicata sul quotidiano nell'edizione di domenica 8 giugno 1930, il cap.

Méndez dichiarava: "Non posso stabilire con precisione la data del volo di ritorno sia per il perdurare del cattivo tempo, sia perché devo attendere il permesso del Ministero da cui dipendo; inoltre, pur avendo ottenuto il permesso delle vostre autorità per fare tappa al campo di Guayaquil, ciò sarà impossibile poiché è inondato dalle recenti piogge torrenziali".

Il 13 giugno 1930, il pilota colombiano **Méndez Rey** decolla da Iñaquito per intraprendere il volo di ritorno ma è costretto, dalle nubi e dai cristalli di ghiaccio che si formano sulle ali, a dirigersi a sud e ad atterrare a Latacunga.

La nuvolosità intensa con visibilità zero permase sulla zona per una decina di giorni e Méndez Rey riuscì a partire il 23 giugno, arrivando dopo sei ore e cinquantacinque minuti al campo di aviazione della capitale colombiana.

Méndez trasportava un centinaio di buste ed alcune cartoline speciali stampate dal giornale *El Telégrafo* che costituiscono il **primo servizio postale aereo tra Quito e Bogotá**.

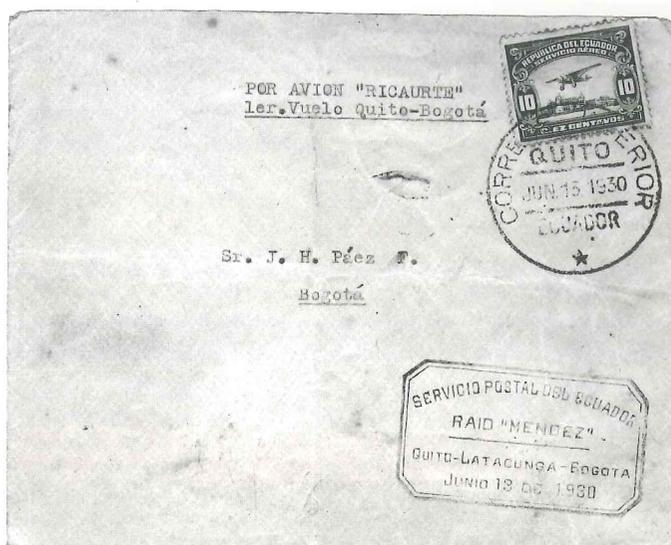
*(Le cartoline speciali, con l'annullo postale di Quito del 13 giugno 1930, recavano i saluti stampati di José Abel Castillo, direttore del quotidiano "El Telégrafo" di Guayaquil a Eduardo Santos, direttore del giornale "El Tiempo" di Bogotá.*

*Contrariamente a quanto da alcuni affermato le cartoline suddette non costituiscono il primo servizio aer postale tra l'Ecuador e la Colombia, che venne invece realizzato dalla compagnia SCADTA il 16 giugno 1928, ma il primo corriere postale tra le due capitali)*

### I voli postali di Rennella e Mantilla

Il 20 agosto 1930, i capitani **Cosimo Rennella** e **Luis Mantilla** effettuavano il raid Latacunga-Tulcán-Latacunga con il *Travel Air* R-2 e trasportavano un corriere postale di circa 200 buste: è interessante notare che il sacco postale venne lanciato, tramite paracadute, sulla piazza principale di Tulcán senza atterrarvi. Rennella, sorvolando Ibarra, lanciava un messaggio di saluto al Governatore che lo ringraziava telegrafando a Latacunga: "Ricambio il saluto, che mi ha inviato dal cielo, faccio voti augurali per il suo futuro ed affinché la nostra aviazione continui con lo stesso entusiasmo nel solco che è stato tracciato. Oggi abbiamo ammirato un altro maestoso volo. Il suo messaggio sarà conservato nell'archivio del Municipio".

Il 24 settembre 1930, il cap. **Cosimo Rennella**, con lo stesso apparecchio, compiva il raid Latacunga-Riobamba trasportando un corriere postale di 97 pezzi, 35 dei quali diretti a Guayaquil, che vennero inoltrati tramite ferrovia (ved. foto pag. 220). Lo scopo di questi voli postali militari era non solo quello di accorciare di un giorno il tempo di trasporto tra le due città, ma anche quello di realizzare il sogno dei piloti: fondare una impresa di trasporto della corrispondenza per via aerea che essi pensavano avrebbe reso meno onerosi i costi di mantenimento della Aviazione Militare, sollevando il morale della Squadriglia Aerea, dando esperienza di volo ai nuovi piloti e profitti ulteriori al servizio postale e fornendo, in ultima analisi, alla Repubblica un aiuto nel reperimento di fondi per l'acquisto di nuovi aeromobili. Il 1° febbraio 1931, si incorpora nella Compagnia di Aviazione il ten. **César Monge S.**, che è ritornato da Cuba dove ha conseguito brillantemente, con una borsa di studio di quella Repubblica, il brevetto di pilota militare.



*Primo servizio postale aereo tra Quito e Bogotá. Recto e verso della cartolina speciale stampata dal giornale "El Télegrafo", con l'annullo postale di Quito del 13 giugno 1930 trasportata dal pilota colombiano cap. Méndez Rey. Causa il maltempo, che costrinse l'aviatore ad atterrare a Latacunga e ripartire dieci giorni dopo, il volo venne realizzato il 23 giugno in sei ore e cinquantacinque minuti.*

*Primo servizio postale aereo tra Quito e Bogotá. Aerogramma del primo corriere postale tra le due capitali trasportato dall'aviatore colombiano cap. Méndez Rey col suo "Curtiss Falcon" denominato "RICAURTE".*



**L' "Aero Club del Ecuador" di Guayaquil**

Il Sig. Rafael A. Dillon, che aveva conseguito il brevetto di aviatore in una scuola civile in Gran Bretagna, ed aveva eseguito con successo il raid Londra-Bruxelles-Parigi-Londra, ritornato in Ecuador, si adoperava con entusiasmo per lo sviluppo della Aviazione Civile.

*El Día* pubblicava, venerdì 6 giugno 1930, la seguente notizia: "Rilevanti onori tributati in Gran Bretagna ad un aviatore ecuadoriano - Il nostro compatriota don Rafael A. Dillon, che si era recato a Londra alcuni mesi fa per perfezionarsi nell'arte aviatoria, ha conseguito il 4 marzo scorso il brevetto del *Royal Aero Club* ed il brevetto del Ministero dell'Aria Britannico il 30 marzo, dopo una permanenza di tre mesi all'aeroporto di Hanworth. Lo stesso Ministero ha disposto che il signor Dillon sia nominato membro onorario visitatore del *Royal Air Force Club*, onore tributato per la prima volta ad un sudamericano". Dopo il suo ritorno in patria, Dillon riuscirà a fondare l'anno



*Raid Latacunga-Tulcán, 20 agosto 1930. Recto e verso di uno degli aerogrammi trasportati da Latacunga a Tulcán. Il corriere postale, trasportato dai capitani Rennella e Mantilla col "Travel Air" R-2, venne lanciato col paracadute sulla piazza principale di Tulcán.*

seguito, reclutando un centinaio di soci, l'*Aero Club del Ecuador*, il cui statuto veniva discusso ed approvato dalla Assemblea Generale il 20 febbraio ed il 10 e 12 marzo 1931 e sanzionato da Decreto il 4 agosto successivo. Presidente del Club era don Leonardo Sotomayor y Luna.



Raid Latacunga-Riobamba, 24 settembre 1930.  
Recto e verso di uno dei 97 aerogrammi trasportati dal capitano Rennella col "Travel Air" R-2.  
Le 35 buste indirizzate a Guayaquil vennero inoltrate per ferrovia da Riobamba.

Uno dei primi atti del sodalizio fu la sua iscrizione alla Federazione Aeronautica Internazionale. I programmi della Associazione, che aveva sede nella città di Guayaquil, erano molto vasti e prevedevano lo sviluppo della locomozione aerea in tutte le sue forme (palloni, aeroplani, dirigibili, alianti, idrovolanti, ecc.) e nelle sue applicazioni scientifiche, commerciali e sportive. Era previsto l'acquisto di tutto il materiale occorrente, incluso un aerodromo ed hangars e persino una biblioteca ed un Museo aeronautico. Logicamente la realizzazione di un programma così ambizioso richiedeva ingenti somme di denaro che il Club non possedeva ma che sperava di poter ottenere dal governo. Ma poiché il governo non ritenne di concedere nemmeno una sovvenzione per l'acquisto di un apparecchio da turismo, il Club non ebbe alcuna possibilità pratica di operare. Nonostante le difficoltà incontrate a Guayaquil, il Signor Dillon si recava a Manta dove fondava l'Aero Club de Manta, il cui statuto veniva approvato il 15 novembre 1931. Il sodalizio si proponeva di costruire l'aeroporto della città ma, non avendo ottenuto alcun tipo di collaborazione da parte governativa, fu costretto a cessare ogni suo impegno.

### L'apparecchio "ECUADOR"

Il sig. Teodoro Levy-Gildred della ditta Levy Hnos & Cia, una delle società commerciali più importanti ed antiche dell'Ecuador, acquistava, durante la sua permanenza negli Stati Uniti, un moderno aereo da turismo Ryan B-5.

(Ryan B-5 "Brougham", monoplano commerciale a struttura metallica, ad ala alta con saettoni, monomotore con cabina a sei posti, con propulsore Wright "Whirlwind" J.6 da 300 C.V. Caratteristiche principali: apertura alare m. 12,90; lunghezza m. 8,50; superficie mq. 26; peso a vuoto kg. 1.021; peso totale kg. 1.815; velocità km./h. 177-225; autonomia km. 1.200; plafond m. 5.850)

La fabbrica di aeroplani Ryan era famosa per aver costruito l'N-Y-P *Spirit of St. Louis* con cui Lindberg aveva effettuato la sua solitaria traversata atlantica, il 12 maggio 1927.

Il 13 marzo 1931, Levy-Gildred decolla da San Diego, California, col suo monoplano: con scali successivi dalla pista della Ryan arriva in Messico, Nicaragua, Colombia (Medellín e Cali) ed atterra sulla spiaggia ecuadoriana di Salinas, il 29 marzo, avendo esaurito il carburante mentre cercava di raggiungere il campo di Guayaquil.

Dopo il fortunato scalo di emergenza, il pilota decideva di ripartire per Quito, il 31 marzo, dove atterrava senza problemi e concordava col governo la vendita del Ryan per 18.000 dollari, ammontare considerato molto conveniente.

L'aereo, denominato "ECUADOR", viene assegnato alla *Compagnia di Aviazione* i cui piloti iniziano subito voli di allenamento, col morale alle stelle poiché vi sono ancora due aerei disponibili ed il Ryan, con un motore più potente di tutti gli apparecchi precedenti e la sua grande autonomia, si prestava con sicurezza ai voli interandini.

Il Ministero della Guerra, Marina e Aviazione decideva di iniziare un servizio di trasporto militare di posta aerea interprovinciale, che verrà inaugurato il 1° gennaio 1932.

Il 27 novembre 1931, per onorare gli aviatori ecuadoriani periti in patria ed in Italia, nell'aeroporto militare *Simón Bolívar* di Guayaquil, nel corso di una cerimonia ufficiale, si denominavano varie dipendenze dell'aerodromo con i nomi di aviatori caduti nel compimento del loro dovere, e cioè, circolo degli



Ryan B-5 con cui il pilota civile ecuadoriano Teodoro Levy-Gildred, dal 13 al 31 marzo 1931, si trasferì in volo da San Diego in California a Quito. Venduto al governo ecuadoriano per 18.000 dollari, e denominato "ECUADOR", venne assegnato alla "Compagnia di Aviazione" formata dai piloti militari ecuadoriani.

ufficiali: Capitán Duarte, caserma dei soldati: Capitán Zambrano, hangar terrestre: Alférez Guarderas, scivolo idrovolanti: Alférez Salazar. La strada che conduceva all'aeroporto: Sargento Alvarez.

### Inaugurazione del servizio ufficiale di posta aerea militare

Alle 8 in punto di venerdì 1° gennaio 1932, dalla Base Aerea di Latacunga, decollava il monoplano ECUADOR pilotato dal cap. **Luis A. Mantilla** con l'osservatore cap. **César Monge**.

A bordo vi era anche il meccanico italiano **Bruno Ceccovilli**, che era stato assunto per la manutenzione del Ryan.

Trasportavano un corriere postale di 187 pezzi, 125 diretti a Quito, 35 ad Ibarra e 27 a Tulcán. I piloti ricevettero, al loro atterraggio a Quito, un secondo corriere per il volo di ritorno composto di 571 pezzi diretti ad Otavalo, Ibarra, Tulcán e Latacunga.

Non è possibile stabilire il numero esatto degli aerogrammi destinati alle suddette città poiché l'amministrazione postale aveva registrato solo il numero totale dei pezzi.

L'officina postale di Latacunga appose sul corriere del volo di andata due cachets speciali violetti con le diciture: "Primer Correo Aereo / Nacional / Latacunga - Quito" e "Por Avion "ECUADOR" / PILOTOS / Mantilla - Monje".

L'officina postale di Quito il cachet speciale triangolare violetto:

"AVIACION NACIONAL DEL ECUADOR / PRIMER / CORREO AEREO / Enero 1°. de 1932 / LATACUNGA - QUITO / OTAVALO - IBARRA - TULCAN".

Il servizio che, nelle intenzioni del Comando Militare, doveva essere stabile si dimostrò effimero poiché gli unici aeroporti in cui l'apparecchio poteva atterrare erano quelli di Latacunga e di Quito e la posta diretta nelle altre località doveva essere lanciata dall'alto in luoghi stabiliti, senza alcuna possibilità di caricare posta per le destinazioni intermedie.

Per il motivo suddetto il progetto venne abbandonato dopo due soli voli.

### Servizio postale aereo di emergenza Quito-Guayaquil-Quito: 21 febbraio - 1° marzo 1932

Durante la prima metà del febbraio 1932 le forti piogge sul litorale causarono numerosi crolli e l'interruzione della strada ferrata da Guayaquil a Quito, sommersa dalla alluvione.

L'unica via di comunicazione rimasta tra la costa e la sierra era attraverso Babahoyo, dove si giungeva per via fluviale con lente imbarcazioni, e da quella città con autocarri attraverso strade pericolose: il viaggio dal porto principale alla capitale durava sei giorni.

Il governo tra le misure adottate per alleviare il problema della sospensione del traffico, ordinava al Comando Militare la realizzazione di voli postali tra le due principali città della Repubblica.

Il primo volo da Quito a Guayaquil era programmato per venerdì 19 febbraio ma, a causa delle avverse condizioni



Inaugurazione del servizio ufficiale di posta aerea militare, 1° gennaio 1932. Aerogramma del volo Latacunga-Tulcán.

Il monoplano "ECUADOR", pilotato dal cap. Luis A. Mantilla, trasportò da Latacunga un corriere postale di 187 pezzi, 125 diretti a Quito, 35 ad Ibarra e 27 a Tulcán.

meteorologiche, poteva realizzarsi solo domenica 21.

L' "ECUADOR", pilotato dal cap. **Luis Mantilla** con il navigatore cap. **César Monge** ed il meccanico **Bruno Ceccovilli**, proveniente da Latacunga, decollava dal campo militare *Mariscal Sucre* della capitale e, dopo aver trasvolato le Ande, atterrava all'aeroporto civile *Simón Bolívar* di Guayaquil con 23 chilogrammi di corrispondenza.

Il corriere recava un timbro speciale rettangolare preparato dalla Direzione Generale delle Poste, apposto in inchiostro rosso, con la seguente legenda: "AVIACION NACIONAL / CORREO AEREO / Febrero 19 de 1932 / QUITO - GUAYAQUIL".

A causa delle pessime condizioni atmosferiche, il volo di ritorno Guayaquil-Quito veniva realizzato il 23 febbraio, dopo due tentativi di attraversare la Cordigliera eseguiti nei due giorni precedenti.

Furono trasportati 63 chili di corrispondenza su cui venne apposto il semplice timbro lineare rosso: "CORREO AEREO". Nella capitale si preparava un secondo volo verso il porto principale per il 25 febbraio ma la visibilità sulla Cordigliera era nulla ed il volo venne posticipato.

Il 28 febbraio il cap. **Cosimo Rennella** col cap. **César Monge** ed il meccanico **Bruno Ceccovilli**, decollavano da Latacunga alle 7.35 atterrando a Quito alle 8.10, caricavano la corrispondenza e ripartivano alle 8.30 arrivando a Guayaquil alle 10.30 con un volo regolarissimo.

Gli aviatori avevano caricato a Latacunga un dispaccio per Guayaquil, che rappresenta la **prima posta aerea tra le due città**, con un bel timbro speciale illustrato che raffigura la cattedrale ed il monumento a Vicente León, apposto in inchiostro nero e che reca, nella parte superiore in un cartiglio, le parole: "PRIMER CORREO AEREO" e nella parte inferiore: "LATACUNGA . GUAYAQUIL / AVION ECUADOR / 28 DE FEBRERO DE 1932" (ved. foto pag. 222).

L'officina postale di Quito usò invece lo stesso timbro speciale del volo del 21 febbraio, dal quale venne scalpellata la data, apposto in violetto o in rosso. Vennero trasportati 352 pezzi da Latacunga e 37 chilogrammi di corrispondenza da Quito.

Il 1° marzo 1932 lo stesso personale eseguiva, dalle 7.30 alle 9.40, il volo di ritorno da Guayaquil a Latacunga; la corrispondenza reca lo stesso timbro lineare "CORREO AEREO", usato

per il volo del 28 febbraio, però apposto con inchiostro azzurro. Il corriere postale diretto a Latacunga reca un bel cachet speciale arancione, simile a quello usato nel primo volo di andata, che illustra una vista della città di Guayaquil in cui spiccano il *Malecón* ed i palazzi del Consiglio municipale e del Governo della provincia del Guayas (ved. foto a lato, in basso).

### Il "Quito Glider Club"

Questa associazione, fondata da giovani intraprendenti, è stata l'istituzione aerea civile che ha svolto la maggiore attività, nei limiti delle sue modeste capacità economiche.

Infatti tutti i suoi membri erano impiegati e si imposero grossi sacrifici economici per costruire ed acquistare gli apparecchi con cui espletare l'attività di volo.

Il presidente del Club, il Signor Juan Muñoz L., costruì un libratore e lo provò con gli amici nelle valli *de los Chillos*. L'esperienza del volo librato entusiasmava quel gruppo di pionieri che decidevano di fondare il *Quito Glider Club*.

In seguito acquistarono negli Stati Uniti un aliante *Rhone Ranger*, con cui realizzarono moltissimi voli dal campo di aviazione Mariscal Sucre.

L'aliante venne battezzato, il 21 giugno 1932, da sette madrine, tra cui spiccavano le sorelle Elsie ed Elvira Yoder, e da otto padrini, dei quali due rappresentavano l'aviazione militare: i maggiori Cosimo Rennella Barbatto e Pedro Traversari Infante. In seguito il governo regalava al Club due aeroplani Gabardini, che da anni giacevano negli hangars dell'aeroporto di Guayaquil e che erano ormai obsoleti ed inservibili.

### La morte delle sorelle Yoder Campi

A Quito, domenica 26 giugno 1932, una nuova tragedia viene a turbare quel giorno di "fiesta y aviación", il cui numero più atteso, secondo il programma, sono i voli del *Travel Air R-2* nell'aeroporto di *Cotocollao*, dedicati al pubblico.

Due belle ragazze, le sorelline Elsie ed Elvira, figlie di una coppia molto conosciuta in città, Forrest Yoder ed Elvira Campi, chiedono di fare un volo.

Il cap. **Jacinto Vélez** sistema sul sedile del co-pilota le due ragazze entusiaste della loro nuova, emozionante esperienza. Certamente le due fanciulle avevano letto, ed in quei giorni la stampa le poneva in rilievo, delle imprese della aviatrice americana Amelia Earhardt, che aveva attraversato da sola l'Atlantico e della aviatrice tedesca Elly Beinhorn, che era transitata alcuni giorni prima nell'aeroporto di Guayaquil.



Servizio postale aereo di emergenza Quito-Guayaquil, 28 febbraio 1932. Il monoplano "ECUADOR", pilotato dal cap. Cosimo Rennella, decollato dalla Base Aerea di Latacunga diretto a Quito, trasportò dalla capitale a Guayaquil 37 chilogrammi di posta. Gli aviatori avevano caricato a Latacunga un dispaccio di 352 aerogrammi per Guayaquil, che rappresentano la prima posta aerea tra le due città.



Servizio postale aereo di emergenza Guayaquil-Quito, 1° marzo 1932. Aerogramma del volo di ritorno diretto a Latacunga, trasportato dal monoplano "ECUADOR", pilotato dal cap. Cosimo Rennella.

E tutto ciò le aveva particolarmente colpite. L'R-2 decollava dirigendosi veloce verso sud, per sorvolare la città. Vélez indicava alle sue passeggere i luoghi di maggior interesse: Alameda, San Blas, Plaza Grande, il Panecillo... e quindi iniziò il ritorno. Il pubblico assisteva allegramente alla discesa dell'aereo che si avvicinava alla pista ma, improvvisamente, per un colpo di vento o per un errore del pilota, toccava con un'ala i rami di uno degli alberi che circondavano il luogo dell'atterraggio. L'apparecchio, a pochi passi degli atterriti presenti, precipitava a terra: le due ragazze giacevano senza vita tra i rottami del *Travel Air* distrutto.

Il pilota, trasportato in stato di incoscienza in ospedale, se la cavava pur avendo riportato gravi contusioni.

## Capitolo secondo - Dal 1932 al 1934

### Il raid di circonvallazione: 22 luglio - 3 agosto 1932

Essendo stati costruiti dei nuovi aeroporti militari nelle città di Cuenca, Loja, Salinas e Manta, l'Alto Comando ordinava l'esecuzione di un raid di controllo dei campi di atterraggio, nominando ispettori delle opere i piloti militari **Cosimo Rennella** e **Luis Mantilla**.

Il 22 luglio 1932, i due aviatori incaricati, con il fedele ed esperto meccanico **Bruno Ceccovilli**, decollavano dalla Base Aerea di Latacunga iniziando, con il monoplano ECUADOR il così detto *Raid di circonvallazione della Repubblica*.

Le tappe previste erano: Latacunga-Cuenca-Loja-Guayaquil-Manta-Quito.

Il Ryan, pilotato da Rennella, portava a termine senza problemi in un'ora e diciotto minuti la prima tappa sino a Cuenca, trasportando un corriere di 420 pezzi dei quali 200 diretti a Cuenca, 170 a Loja e 50 destinati a compiere il volo di andata e ritorno, indirizzati a Latacunga ed affrancati con un porto cinque volte superiore alla affrancatura normale di 10 centavos.

Inoltre anche un limitato numero di cartoline fotografiche, stampate su carta bianca o seppia, che illustrano gli apparecchi ed i piloti, hanno volato su tutto il percorso e recano una affrancatura di 4 centavos (ved. foto a lato).

Il 24 luglio l'equipaggio assisteva, con le autorità civili, militari ed ecclesiastiche della città, all'inaugurazione ufficiale dell'aeroporto, denominato *Mariscal Lamar*.

Dopo vari tentativi, dovuti alla scarsa visibilità, l'aereo effettuava il raid Cuenca-Loja, il 27 luglio.

L'ufficio postale di Cuenca consegnava ai piloti circa 400 pezzi dei quali 52 indirizzati a Loja ed il resto a Guayaquil e Quito, ma bisogna tener presente che il corriere destinato alle città suddette era superiore.

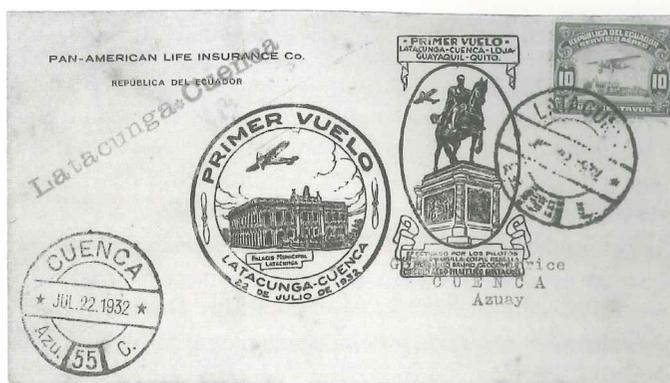
(Anche l'ufficio postale di Loja, dal 27 luglio, accettò corrispondenza aerea per le tappe seguenti: si trattava di 722 pezzi, 487 per Guayaquil e 235 per Quito)

Il 30 luglio, nelle prime ore del mattino, i piloti riescono a decollare dal campo *La Toma*, abbastanza distante dalla città di Loja, ed atterrano senza problemi.

(I piloti, durante una conversazione con lo studioso di posta aerea *Justo P. Campaña*, spiegarono che "La Toma" era un campo molto pericoloso poiché ubicato in una stretta valle in cui soffiano forti venti. Infatti nei tentativi di decollo del 28 e 29 luglio per poco non successe una catastrofe e solo la perizia di *Cosimo Rennella* riuscì ad evitare i picchi che incombono su tre lati del campo. Inoltre la particolare caratteristica di questo aeroporto è che può essere usato con sicurezza solo entro le dieci del mattino, quando i venti della *Cordigliera* diminuiscono la loro intensità)

L'equipaggio si riposava un giorno a Guayaquil mentre l'aereo veniva revisionato, riparando i piccoli danni subiti nei tentativi di decollo e nei repentini atterraggi del 28 e 29 luglio nel campo di Loja.

Il 2 agosto 1932, il raid riprende con destinazione alla città di Manta ed al corriere già a bordo si aggiungono 118 pezzi dell'ufficio postale di Guayaquil. L'apparecchio atterra per la prima volta nel nuovo aeroporto militare di Manta e l'equipag-



Raid di circonvallazione della Repubblica: 22 luglio 1932.  
Uno dei 200 aerogrammi trasportati nella prima tappa da Latacunga a Cuenca.



Raid di circonvallazione della Repubblica: 22 luglio - 3 agosto 1932.  
Recto e verso delle cartoline fotografiche del biplano Ryan B-5 denominato "ECUADOR" con gli annulli postali delle varie tappe: solo 50 esemplari compirono in volo tutto il percorso.

gio, dopo aver consegnato all'ufficio postale la posta proveniente da Guayaquil, il giorno seguente, ripartiva per Quito dopo aver ricevuto 130 pezzi dall'ufficio postale di Manta ed un centinaio di buste provenienti da quello di Portoviejo. L'"ECUADOR" atterrava all'aeroporto militare di Iñaquito alle 10.45 del 3 agosto 1932, completando felicemente il raid. Gli uffici postali delle città di Latacunga, Cuenca, Loja, Guayaquil e Manta utilizzarono dei cachets speciali figurati per distinguere le corrispondenze volate nelle varie tappe.

**Primo dispaccio aereo Latacunga-Manta: 19 agosto 1932**

Il Comando Militare, visto l'ottimo risultato del primo raid di circonvallazione effettuato dai piloti Cosimo Rennella e Luis A. Mantilla col meccanico Bruno Ceccovilli, decise la ripetizione del volo con rotta contraria, cioè in senso inverso a quello realizzato due settimane prima.

Venne ordinata la completa revisione dell'apparecchio e concesso un periodo di licenza al primo equipaggio, scegliendo, come personale di bordo i capitani **César Borja**, pilota, e **César Monge**, co-pilota, accompagnati dal meccanico sergente **Leonidas Serrano**.

Le tappe del viaggio erano: Latacunga-Manta-Cuenca-Loja-Guayaquil- Quito.

Venerdì 19 agosto 1932, il monoplano ECUADOR decolla in modo impeccabile dalla Base Aerea di Latacunga alle 8.10 diretto al porto di Manta, sparendo in breve tra le nuvole.

A Manta, dopo alcune ore di attesa, viene dato l'allarme e si iniziano subito le ricerche del Ryan lungo la rotta.

Soltanto alle sei del mattino della domenica seguente un telegramma, inviato dal Commissario Nazionale del Cantone di Calceta al Comandante della IVª Zona Militare di Guayaquil, annunciava che il velivolo era caduto alle dieci circa del mattino precedente in un luogo chiamato *Membrillo*, nella provincia di Manabí, e più tardi si annunciava anche il ritrovamento, in quel luogo impervio della selva ed a soli venti minuti di volo da Manta, dell'aereo sconquassato in cui giaceva morto sul colpo il pilota cap. César Borja Suárez e gravemente feriti il co-pilota César Monge ed il meccanico Leonidas Serrano.

Anche il quotidiano *El Universo* di Guayaquil riceveva dal suo corrispondente il seguente telegramma:

"Bahía de Caráquez, 20 agosto - Nelle prime ore del mattino di oggi il Commissario Nazionale del Cantone Bolívar ha comunicato l'infesta notizia che l'aereo Ecuador è caduto ieri nel luogo chiamato Membrillo, giurisdizione di Calceta, completamente distrutto.

Il luogo dell'incidente si trova tra le località di Calceta e di Junin, sulla rotta prevista, in una hacienda situata su un terreno

montagnoso dove non esistono spiazzi adatti all'atterraggio". La Compagnia aerea PANAGRA inviava l'idrovolante Sikorsky S-30, denominato "San Blas", proveniente da Lima, Però, che atterrò a Bahía de Caráquez, a nord della città di Manta.

Il *San Blas* era pilotato dal pilota **Miller** ed era stato dirottato, interrompendo il suo itinerario a Talara, dalla suddetta compagnia aerea commerciale.

Recava a bordo il cap. **Pedro Traversari Infante**, il capo montatore pilota italiano **Angelo Rizzi** ed il chirurgo Dr. Abel Gilbert Pontón.

L'idroplano raccoglieva il cadavere del pilota César Borja ed i due superstiti, che venivano sommariamente medicati, avendo riportato gravi contusioni, ferite ed ustioni ed il sacco postale che venne recuperato intatto, anche se intriso di benzina, la qual cosa dimostra che l'incidente avrebbe potuto avere ben più gravi conseguenze.

Borja, vittima del fatale incidente, aveva trenta anni ed era sposato da poco più di un anno con la signora Berta Páez Jijón, che dopo il matrimonio gli aveva fatto promettere di ritirarsi dal servizio attivo. Il destino però lo attendeva al varco mentre si accingeva a presentare le sue dimissioni dal *Cuerpo de Pilotos Aéreos de la Nación*.

Il 22 agosto 1932, il corriere venne annullato dall'ufficio postale di Manta ed arrivò a Guayaquil il 25, dove ricevette uno speciale cachet commemorativo del Circolo Aerofilatelico di Guayaquil ed un timbro in gomma con la firma autografa dell'Amministratore Principale delle Poste.

La catastrofe dell' "ECUADOR", che ancora una volta vestiva a lutto l'aviazione ecuadoriana, donava alla sua storia postale il **primo aerogramma accidentato dell'Ecuador**.

Le dichiarazioni rese dai superstiti dell'equipaggio chiarivano la meccanica dell'incidente: il Ryan, giunto nei pressi delle montagne di Calceta, a circa 60 chilometri da Manta, si trovò all'improvviso nelle nubi e venne investito da una pioggia violenta che impediva totalmente la visibilità ed il ritorno a Latacunga per mancanza di autonomia.

Poco dopo un guasto al motore costringeva il pilota a tentare un atterraggio di emergenza ma, toccando terra, l'aereo cozzava con un'ala contro un albero, cappottando.

\*\*\*

Nella seconda metà del mese di agosto 1932, arrivano a Guayaquil due apparecchi Curtiss-Wright *Osprey*, ordinati dal Ministro della Guerra, Leonardo Sotomayor y Luna.

(Biplani biposti da ricognizione e bombardamento leggero, costruiti in legno e metallo e provvisti di motore Wright "Whirlwind" da 300 C.V. Caratteristiche: apertura m. 9,45; lunghezza m. 7,16; peso a vuoto kg. 992; peso totale kg. 1.475; velocità km./h. 278; autonomia km. 980)

I due aerei vengono assemblati nell'aeroporto, con la consulenza del pilota americano **Dan Tobin** inviato dalla fabbrica Curtiss, e trasferiti alla Base Aerea di Latacunga dove i piloti iniziano i voli di allenamento.

Gli ottimi biplani vengono denominati R-3 ed R-4.

Il 26 agosto 1932, il cap. **Luis A. Mantilla** atterrando alla Base



Prima posta aerea Latacunga-Manta, 19 agosto 1932. Una delle buste recuperate dall'aereo precipitato a Membrillo: è il primo aerogramma "accidentato" dell'Ecuador. Lo speciale cachet commemorativo e la dichiarazione dell'Amministratore Principale delle Poste vennero apposti a Guayaquil, dove venne rinviata al mittente.



Aerea di Latacunga cappotta con l'R-4.

L'incidente causa danni non gravi alle ali ed all'elica dell'aereo, mentre il pilota resta illeso.

### Le prime operazioni di guerra dell'aviazione ecuadoriana

Le truppe della guarnigione di Quito si ribellavano appoggiando il Presidente Sig. Neptalí Bonifáz che, accusato di avere nazionalità peruviana, era stato destituito dal Congresso, pur essendo stato regolarmente eletto.

Le forze armate del nord, centro e sud del Paese si mobilitarono contro quelle della capitale in quella che passò alla storia come la *Guerra dei quattro giorni*.

Le operazioni si svolsero dal 28 al 31 agosto 1932 ed anche l'aviazione militare interveniva in appoggio alle truppe che marciavano contro la capitale, con il compito di collegamento e di osservazione tra i vari comandi ed i battaglioni.

Il primo volo di osservazione con lancio di informazioni sul comando del sud venne effettuato dal Curtiss *Osprey* R-3, pilotato da **Cosimo Rennella** con **Luis A. Mantilla** come osservatore ed in seguito dai due piloti che volarono da soli sull'R-3 e sull'R-4 con compiti di osservazione.

Nella breve contesa non venne trascurato l'impiego della guerra psicologica col **lancio su Quito di volantini**, intitolati "PUEBLO DE QUITO", che intimavano la resa della guarnigione della piazza, minacciando di attacco aereo sulle case da cui sparavano i difensori della capitale, se non cessavano il fuoco entro un'ora dal lancio dei proclami.

Non vi fu comunque alcuna azione aerea di mitragliamento o bombardamento e due giorni dopo le truppe della capitale si arrendevano alle forze attaccanti, superiori e meglio armate.

Nel 1933, il Presidente della Repubblica Sig. Juan de Dios Martínez Mera ordinava al Ministero della Guerra la riapertura della Scuola Militare di Aviazione.

Infatti vi erano due aerei in buone condizioni e vari piloti molto capaci ma mancavano gli alunni.

Tutti coloro che volevano diventare piloti vennero invitati a presentare domanda al Dipartimento di Aviazione.

Si iscrivevano cento trenta aspiranti dei quali, dopo accurati esami psicofisici, venivano selezionati tredici candidati tra ufficiali, cadetti e civili.

Ma, tradendo l'entusiasmo dei selezionati, per ragioni economiche la riapertura della Scuola viene rinviata.

### Il nuovo aeroplano Waco

Fra tanto al porto di Guayaquil giungeva dagli Stati Uniti un nuovo aereo della fabbrica Waco, ordinato dal Ministro della Guerra col. Carlos Alberto Romero.

*(WACO modello U.M.F.: biplano biposto veloce, a cabina, equipaggiato con un motore Wright radiale, progettato per turismo e costruito in metallo. Trasformabile in apparecchio da ricognizione e bombardamento)*

Il biplano era equipaggiato con armamento leggero ed era accompagnato dal pilota **George A. Jones**, inviato dalla fab-

brica per assemblarlo ed istruire i piloti ecuadoriani.

L'apparecchio, che doveva partecipare alla parata del 24 maggio, non poteva essere pronto poiché, all'apertura delle casse, risultarono mancanti dei pezzi che arrivarono solo verso la metà di giugno.

Jones fu in grado di collaudarlo il 24 giugno volando su Guayaquil ed atterrando senza problemi all'aeroporto cittadino *Simón Bolívar*.

Il biplano doveva essere consegnato ufficialmente all'Alto Comando a Quito e quindi l'aviatore americano si accingeva, accompagnato dal cap. César Monge, a realizzare il raid.

A causa della mancanza di visibilità sulla Cordigliera, il pilota fu costretto a tornare all'aeroporto di partenza per ben tre volte consecutive il 1°, il 4 ed il 12 luglio.

### Il raid Guayaquil-Quito di Jones: 14 luglio 1933

Venerdì 14 luglio, il tempo era perfetto ed alle nove del mattino l'aereo era pronto per il volo.

Sulla pista erano convenuti a salutare l'aviatore **George A. Jones** e l'ufficiale di rotta cap. **César Monge**: José Santiago e Manuel Eduardo Castillo, direttore e vice direttore del quotidiano *El Telégrafo*; il reporter dello stesso, Víctor Hugo Suárez; Mr. Francis Coleman, agente della Waco Aircraft Corporation a Guayaquil; il magg. Pedro Pablo Traversari Infante, comandante dell'aeroporto; il col. Miguel Angel Fernández, comandante della Zona Militare ed il Gen. Alberto Romero, Capo di Stato Maggiore.

Alle 9.24 il Waco decollava da Guayaquil e, seguita la rotta Pimocha-Babahoyo-Lasso-Tambillo, atterrava alla base militare *Mariscal Sucre* di Quito dopo un'ora e trentatré minuti.

Approfitando del volo del Waco, José Abel Castillo aveva chiesto il permesso alle autorità di inviare per via aerea novanta cartoline commemorative del giornale.

La redazione del giornale della capitale aveva l'incarico di farne pervenire, in busta chiusa, venti alle alte personalità politiche e militari, tra cui il Presidente della Repubblica, settanta ad amici ed abbonati.

Le prime sono affrancate con il francobollo da 5 centavos della serie commemorativa del Centenario della Repubblica, le seconde con il francobollo da 2 centavos della stessa serie.

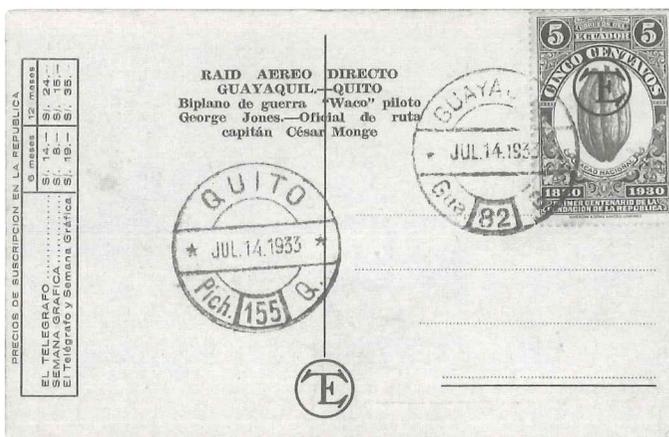
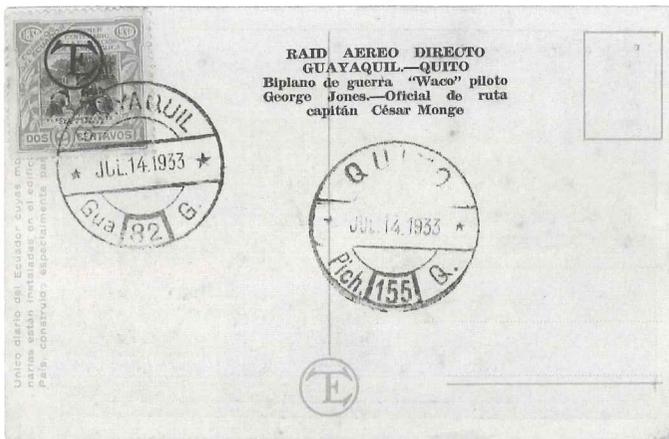
Tutte le cartoline recano il timbro postale di Guayaquil e Quito del 14 luglio 1933 ed un cachet speciale commemorativo lineare, su cinque righe, apposto con inchiostro nero.

La felice conclusione del raid Guayaquil-Quito ed il grande entusiasmo che suscita, fruttano al pilota **George A. Jones** un contratto di Istruttore Tecnico, con lo stipendio mensile di quattrocento cinquanta dollari.

Il 29 gennaio 1934 le installazioni e gli alloggi della Base Aerea di Latacunga venivano distrutti da un incendio.

La Squadriglia Aerea Militare e tutto il personale veniva trasferita al campo di aviazione di Quito.

Nell'agosto del 1934, il Dr. Abelardo Montalvo inaugura ufficialmente un Corso di Pilotaggio alla presenza del nuovo Presidente della Repubblica, Dr. José María Velasco Ibarra. Vengono accettati ventidue allievi: dei selezionati agli esami



Raid Guayaquil-Quito, 14 luglio 1933.  
I due tipi di cartoline edite dal giornale "El Télegrafo" trasportate in volo dal biplano "Waco" pilotato da George A. Jones.

medici dell'anno precedente, dei civili ed alcuni militari del Gruppo di Aviazione, tra cui il meccanico Leonidas Serrano.

Tra i professori possiamo citare il cap. **Jacinto A. Vélez**, corso di Aeroplani e Radiotelegrafia ed il magg. **Cosimo Rennella Barbatto**, corso di Fotografia Aerea.

Si inizia con grande entusiasmo ma a causa della eterogeneità del personale e per l'inadeguatezza dei Curtiss-Wright Osprey all'insegnamento primario, purtroppo la Scuola viene chiusa pochi mesi dopo. Infine, quando ritornano in Ecuador alcuni degli ufficiali che avevano seguito corsi di pilotaggio in Cile e negli Stati Uniti, Mr. Jones inizia con loro i corsi di perfezionamento sul Curtiss e sul Waco.

### La Missione Militare Italiana termina l'attività

Da una relazione su carta intestata "ESERCITO ITALIANO - MISSIONE MILITARE DELL'ECUADOR", datata: Quito, 8 agosto 1933 ed indirizzata al Ministero della Guerra, Gabinetto - Coordinamento, Roma, e per conoscenza alla R. Legazione d'Italia, Quito, dal Col. De Giorgis, Capo Della Missione Militare, apprendiamo:

*Il personale docente della Missione, durante gli ultimi mesi dell'anno scolastico all'Accademia di Guerra, in vista delle eventuali conseguenze del conflitto in atto tra la Colombia ed*

*il Perù, sospese le lezioni, trasformandosi in organo di studio dei più urgenti problemi militari ecuadoriani.*

*Gli Ufficiali allievi, divisi in due gruppi, effettuarono ricognizioni dapprima alla frontiera nord e, successivamente, verso il sud, nella zona di Cuenca.*

*Sotto la direzione della Missione si sono potute trarre da tali ricognizioni importanti conseguenze per inquadrare i criteri fondamentali della difesa del Paese, cosicché le locali autorità militari si sono dichiarate molto soddisfatte del lavoro compiuto.*

*Sotto la direzione della Missione, gli Ufficiali allievi hanno anche preparato una serie di studi circa gli organici di guerra delle varie unità; i criteri di mobilitazione; gli orari ferroviari militari, ecc.*

*Il Ten. Col. Slaviero sta, ora, riordinando e completando tali lavori, per presentarli allo Stato Maggiore, insieme con la relazione finale dell'Accademia.*

*Con tale compito l'attività degli Ufficiali della Missione dovrà considerarsi conclusa.*

*Le sempre maggiori difficoltà economiche locali rendono assai improbabile la rinnovazione del contratto relativo alla permanenza della Missione in Equatore.*

*Ed, infatti, le riduzioni apportate al bilancio del Ministero della Guerra, come a quelli di tutti gli altri Ministeri, hanno reso inevitabile la soppressione del capitolo relativo agli emolumenti degli Ufficiali della Missione, a partire dalla data di scadenza dell'attuale contratto.*

*Comunque le alte Autorità Militari si sono mostrate spiacentissime della necessità in cui si sono trovate e non escludono che, in un avvenire più o meno prossimo, i lavori della Missione possano riprendere...*

*Per parte mia, ho pensato che, essendovi scarsissime probabilità di rinnovare il contratto (altri tecnici stranieri qui residenti da decine di anni e personalmente stimatissimi non hanno potuto neppure essi rinnovare i precedenti loro contratti) sarebbe stato più consono alla nostra dignità prendere noi stessi l'iniziativa delle pratiche relative alla partenza della Missione.*

*Con questo, non ho fatto, del resto, che continuare nella linea di condotta costantemente seguita e tendente a mostrare ben chiaramente che la permanenza qui della Missione è una concessione che queste Autorità debbono chiedere, e non un favore che esse possono accordare.*

*In base a questi criteri, e prima che il bilancio del Ministero della Guerra venisse discusso, comunicai dapprima verbalmente all'Ispettore Generale dell'Esercito e, poco dopo, per iscritto al Ministro della Guerra, che con la chiusura dell'Accademia di Guerra gli Ufficiali della Missione avevano terminato i compiti che erano stati loro affidati e che gli ulteriori lavori tuttora in corso si sarebbero ultimati in tempo perché gli Ufficiali potessero partire dall'Equatore verso la fine di Settembre e, cioè, con oltre un mese di anticipo rispetto alla scadenza del contratto.*

*Ho anticipato di un mese, rispetto alla scadenza del contratto, la data in cui gli Ufficiali potrebbero partire perché, parlando di essi, nessuno possa dire che hanno continuato, sia pur per breve tempo, a percepire gli assegni ecuadoriani, senza aver nulla da fare.*

(Archivio Storico Ministero Affari Esteri in Roma, Equatore: Racc. N° 1, Affari Politici. Anni 1931-1934)

**Il raid Quito-Guayaquil di Rennella e Jones: 7 giugno 1934**

Giovedì 7 giugno, il Curtiss R-3 pilotato dal magg. **Cosimo Rennella** con il Gen. Ricardo Astudillo ed il Waco pilotato da **George A. Jones**, con il Gen. Carlos Alberto Romero, realizzavano il volo tra le due città nell'ottimo tempo di un'ora e sette minuti, se si considera che trasportavano due passeggeri. Lo scopo del veloce raid sembra essere stato politico, col fine di controllare la guarnigione del porto principale.



**Il primo raid diretto Quito-Cuenca: 8 luglio 1934**

A Cuenca si inaugurava la *Primera Feria Internacional de Muestras*, una specie di Fiera Campionaria andina, ed inoltre veniva commemorato il quattordicesimo anniversario del raid del Macchi Hanriot HD-1 "TELEGRAFO I°" attraverso le Ande, pilotato dall'aviatore italiano Elia Liut. Per l'occasione veniva inviata a festeggiare l'avvenimento e ad evolvere nel suo azzurro cielo la Squadriglia Militare, formata dai due Curtiss Wright *Osprey* R-3 ed R-4. Domenica otto luglio, alle 9.15, i due biplani decollavano dall'aeroporto *Mariscal Sucre* di Quito e raggiungevano Cuenca alle 11 precise sorvolandola più volte, quindi atterravano all'aerodromo *Mariscal Lamar*, realizzando il primo volo diretto Quito-Cuenca.



*Raid Cuenca-Quito, 13 luglio 1934. Recto e verso della cartolina commemorativa trasportata in volo dai biplani R-3 ed R-4 dei piloti Cosimo Rennella e Luis A. Mantilla.*

vano, con un tempo magnifico su tutta la rotta, alle 10.10 ed atterravano a Quito dopo un'ora e venti minuti di volo senza problemi.

Per il volo di ritorno vennero preparate delle cartoline fotografiche che ritraggono, al verso, da sinistra a destra, l'R-4 e l'R-3 con i rispettivi equipaggi: **Cosimo Rennella ed il figlio Ernesto; Luis Mantilla e Valdivieso**; in basso il sottotenente Ernesto Rennella, il maggiore Luis A. Mantilla ed il meccanico Valdivieso.

Nell'angolo in basso a destra è stampata la dicitura: "Gráficas de la Primera Flotilla / Aérea venida a Cuenca y compues- / ta de dos Aviones "Curtiss", con / motivo de la Primera Feria Interna- / cional de Muestras. / 8 de Julio de 1934".

Al verso delle cartoline, oltre i timbri postali di Cuenca e di Quito del 13 luglio 1934, vi sono due cachet speciali (ved. foto sopra).

**Il raid di ritorno Cuenca-Quito: 13 luglio 1934**

Il volo di ritorno era programmato per il 12 luglio ed i due biplani decollavano da Cuenca nelle prime ore del mattino. Ma quando arrivarono, dopo venticinque minuti di volo, nei pressi della Cordigliera al limite della Provincia di Cañar, dovettero ritornare a Cuenca poiché la nebbia intensa impediva del tutto la visibilità. Il giorno seguente, venerdì 13 luglio, i due apparecchi decolla-

**Primo raid aereo Quito-Guayaquil-Quito: 19 agosto 1934**

Domenica 19 agosto 1934, alle otto, il Curtiss R-4 decollava da Quito pilotato dall'aviatore statunitense **George A. Jones**, col passeggero senatore Adolfo Gómez y Santistevan, recentemente eletto Presidente del Senato, che doveva sventare una insurrezione della guarnigione di Guayaquil.

L'aereo decollava mezz'ora prima del previsto, lasciando a terra la maggior parte della corrispondenza ed il Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, che era colui che doveva volare come passeggero.

Il biplano atterrava a Guayaquil alle 10.15, ed aveva a bordo un piccolo corriere postale ignorato da ogni catalogo.

Sventato il colpo militare e fatti imprigionare i capi della rivolta, Gómez y Santistevan ed il pilota Jones decollavano da Guayaquil alle 13.45, in direzione nord.

L'R-4, arrivato verso le 15 vicino a Riobamba, incontrava un tempo pessimo sulla Cordigliera ed il pilota era costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza.

La manovra riuscì perfettamente e, mentre il senatore con mezzi di fortuna raggiungeva Riobamba ritornando in automobile alla capitale la sera stessa, il pilota bivaccava vicino all'R-4 nei pressi del *páramo de Luisa*.

Il giorno seguente Jones decollava senza problemi da quel terreno pianeggiante e ritornava a Quito, consegnando al passeggero la poca corrispondenza imbarcata a Guayaquil.

Essa reca gli annulli delle due città collegate ed il cachet lineare: "PRIMER RAID AEREO EXTRARAPIDO / QUITO-GUAYAQUIL Y VICEVERSA / efectuado el 19 de Agosto de 1934".

Un timbro rosso della Direzione Generale delle Poste e la firma del direttore, Sig. Carlos García Chiriboga, certificano la genuinità delle buste trasportate che vennero donate agli amici dal senatore Gómez y Santistevan, a ricordo di quel volo poco conosciuto. Si tratta del **primo volo di un civile, tra Quito e Guayaquil e viceversa, su un apparecchio militare.**

**Il raid Quito-Tulcán di Aguirre: 28 agosto 1934**

Martedì 28 agosto, il cap. **Marco A. Aguirre** ed il meccanico **Valdivieso** decollavano con l'R-3 dall'aeroporto di Quito ed atterravano a quello di Tulcán.

Dopo aver pernottato nella capitale della Provincia del Carchi, il giorno seguente lo stesso equipaggio realizzava il volo di ritorno, atterrando alla base aerea *Mariscal Sucre*.

Il pilota trasportava dieci lettere su cui ha apposto il suo autografo. Anche questi rari aerogrammi sono ignorati dai cataloghi specializzati.



*Primo raid aereo Quito-Guayaquil-Quito, 19 agosto 1934. Una delle buste del piccolo corriere aereo trasportato dal pilota George A. Jones col "Curtiss" R-4, che venne donato agli amici dal passeggero Senatore Gómez y Santistevan.*



*Raid Quito-Tulcán-Quito, 28 agosto 1934. Una delle dieci buste che facevano parte del corriere trasportato dal pilota Marco A. Aguirre col biplano "Curtiss" denominato R-3.*

## Parte dodicesima - L'aviazione ecuadoriana dal 1935 al 1937

**L**Il nuovo governo del Dr. José María Velasco Ibarra, considerando eccessivo lo stipendio del pilota istruttore **George A. Jones**, cancella il contratto.

Il nuovo Presidente, nei suoi numerosi viaggi in aereo nelle altre nazioni sudamericane si rende conto della loro situazione economica ed anche della diversa organizzazione degli aeroporti e della aviazione civile e militare.

Quindi l'intelligente magistrato inizia a dare un nuovo impulso alle istituzioni nazionali, organizzando la pubblica amministrazione e le forze armate, ma non trascurando i problemi dell'educazione, dell'economia, del risanamento ambientale e le grandi opere pubbliche.

Accanto al suo nome va ricordato anche quello del col. Ricardo Astudillo Morillo, Ministro della Guerra, Marina e Aviazione, organizzatore dell'Esercito, della Marina e dell'Arma Aerea che, sotto la sua guida dinamica e con l'incondizionato appoggio del nuovo Presidente, diverrà finalmente una moderna aviazione militare.

Vengono ordinati negli Stati Uniti otto nuovi aerei scuola Curtiss *Trainer* e si incarica il consolato di New York di ingaggiare un esperto istruttore di volo.

Si appaltano i lavori di ammodernamento delle dipendenze dell'aeroporto militare *Simón Bolívar* di Guayaquil che, il 3 marzo 1935, viene elevato alla categoria di *Aeropuerto Mayor*; inoltre vengono rinnovate tutte le attrezzature ed i mobili dei locali della futura Scuola di Aviazione Militare, che viene ufficialmente creata, con sede a Guayaquil, dal Decreto Esecutivo N. 692 del 3 luglio 1935.

Il Decreto Esecutivo N. 751, del 30 luglio, espropria a Cuenca i terreni della hacienda Machángara per costruire un moderno aeroporto in quella città, la terza del Paese per la sua importanza geografica, economica e culturale.

Nel mese di settembre vengono nominati direttore e vice direttore della Scuola di Guayaquil, rispettivamente, i maggiori **Luis A. Mantilla** e **Jacinto A. Vélez**.

In ottobre, sotto la nuova presidenza dell'ing. J. Federico Páez e del Ministro della Difesa, Carlos Alberto Enríquez Gallo, l'opera di rinnovamento continua: vengono designati i cadetti della Scuola e viene firmato, tramite il consolato di New York, il contratto col pilota statunitense **James H. Gray**.

Anche i regolamenti della Scuola vengono rivisti e, dopo l'arrivo dei Curtiss *Trainer* ordinati dal precedente governo e del nuovo istruttore, le lezioni vengono divise in due periodi: il primo, di pilotaggio; ed il secondo, di istruzione avanzata ed applicazioni militari.

Vengono nominati professori, nei vari corsi, il maggiore Carlos Rentería, il tenente Nicolás López Valdivieso, il tenente di fregata Ernesto Moscoso e Mr. James H. Gray.

**Bruno Ceccovilli**, il bravo meccanico italiano, dava le dimissioni dall'Esercito e veniva assunto dalla Panagra, la Compagnia aerea civile pioniera della aviazione commerciale in Ecuador.

*(Bruno Ceccovilli Pompei era nato a San Leo (Pesaro) nel 1900 ed aveva frequentato con profitto gli studi tecnici divenendo meccanico di aviazione. Dopo aver partecipato all'occupazione di Fiume nel 1920, arrivò a Guayaquil nel 1922 con la prima Missione Militare Italiana e partecipò a tutti i voli dell'idrovolante Macchi 18, espletando poi anche incarichi di insegnamento di mec-*

*canica di aviazione al campo di Durán.*

*Terminato il suo contratto con la Missione Militare Italiana, entrò al servizio dell'Esercito ecuadoriano col grado di "Capitán asimilado", con diritto ad indossare la divisa militare durante le cerimonie. Al servizio dell'aviazione ecuadoriana come capo motorista, risiedette alcuni anni a Quito ed a Latacunga, assolvendo con grande abilità le sue mansioni nei campi d'aviazione di quelle città. Nel 1935 diede le dimissioni dall'Esercito, ricevendo diplomi e riconoscimenti per la sua attività di capo motorista. Anche con la Panagra esercitò incarichi di fiducia nella sua specializzazione, in Ecuador ed in Perù. Nel 1927 si sposò con doña Ena Salame Córdova di Guayaquil ed il matrimonio fu allietato dalla nascita di tre figli: Rina, Italo e Renato. Bruno Ceccovilli rimase per sempre in Ecuador e risiedette a Guayaquil sino alla sua morte, avvenuta nel 1975.)*

L'otto dicembre 1935, viene inaugurata con grande solennità, nell'aeroporto *Simón Bolívar* la Scuola Militare di Aviazione, alla presenza di un numeroso pubblico entusiasta e di tutte le autorità civili e militari della città.

Verso le dieci del mattino, una delegazione della Scuola riceve un gruppo di distinte madrine di ciascuno degli aerei e degli ufficiali allievi.

Il maggiore Luis A. Mantilla, direttore della Scuola, pronuncia un discorso ed il Comandante della Zona Militare, col. Federico Gortaire, la dichiara ufficialmente inaugurata.

Quindi i piloti **Luis A. Mantilla** e **James H. Gray** decollano ed eseguono spettacolari figure acrobatiche e passaggi a bassa quota sul campo; i voli entusiasmano il pubblico ed i quindici allievi che seguono con estrema attenzione le evoluzioni del loro comandante e del nuovo istruttore.

Dopo il loro atterraggio, durante il ricevimento al circolo degli ufficiali, viene scelta tra le belle madrine, a sorte poiché è impossibile decidere in altro modo, la Signorina Alice Martínez Sweet che viene eletta *Miss Córdor*.

Il giorno seguente, con grande entusiasmo, iniziano le lezioni di pilotaggio e successivamente tutti i piloti del corso volano da soli; merita una menzione particolare il ten. **Jaime Chiriboga**, che si qualificherà primo del corso volando da solo, il 27 gennaio 1936, dopo soltanto dieci ore di doppio comando, felicitato dagli istruttori e dai compagni.

### Il nuovo Corso Intensivo

La nuova Legge Organica Militare per l'anno 1936, emanata dal nuovo Ministro col. Carlos Alberto Enríquez, cambia la denominazione del Dipartimento di Aviazione in quella di *Ispettorato di Aviazione*, ponendolo alle dipendenze dirette del Comando Superiore dell'Esercito.

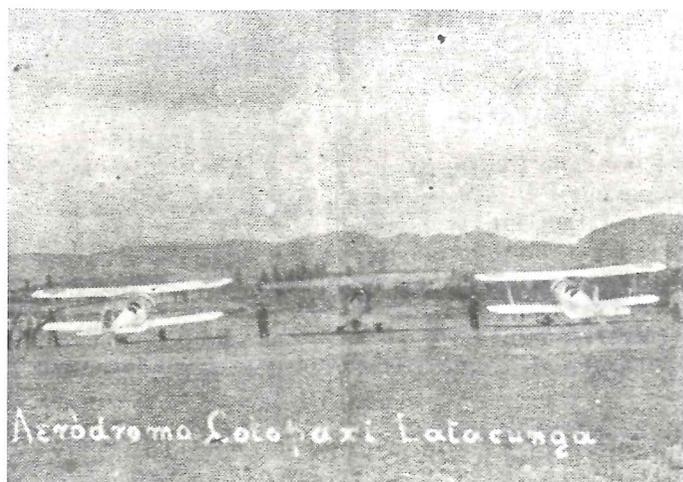
Inoltre viene soppresso il Gruppo di Aviazione e vengono denominati ufficialmente gli aeroporti *Mariscal Sucre* di Quito, *Cotopaxi* di Latacunga e *Chimborazo* di Riobamba.

Il Ministero della Difesa, constatati i magnifici risultati conseguiti dalla Scuola e nell'intento di aumentare il numero dei piloti militari, organizza un nuovo *Corso Intensivo di Aviazione* con personale civile, offrendo trenta borse di studio ai numerosi aspiranti.

Direttore e vice direttore del Corso vengono nominati il magg. Cosimo Rennella Barbatto ed il ten. Jorge A. Páez.

Tra i professori: magg. **Pedro Traversari Infante**, Tattica

## Capitolo primo - Dal 1935 alla morte di Cosimo Rennella



Latacunga, 1936.  
Tre biplani Curtiss "Trainer" all'aeroporto "Cotopaxi".

Aerea; magg. **Cosimo Rennella Barbatto**, Fotografia Aerea; magg. **Jacinto A. Vélez**, Motori a scoppio e Strumentazione. Venerdì 31 gennaio 1936, una squadriglia di sei aerei Curtiss realizza il **raid Guayaquil-Salinas e ritorno** come parte del programma di istruzione studiato dalla Scuola di Aviazione.

### L'aviazione non è più un genere di lusso

L'Arma Aerea, dopo lunghi anni di silenziose lotte e sofferenze dei suoi addetti, in cui era considerata dal Comando Supremo come *qualcosa di lusso*, viene finalmente compresa e considerata importante.

Il col. Enríquez non solo continua ed asseconda l'opera iniziata dal col. Astudillo, ma si adopera per collocare la Aviazione Militare Ecuadoriana al livello che le compete in una nazione moderna.

Purtroppo in quel clima di trionfo ed entusiasmo, non mancano le note tragiche, nonostante le precauzioni prese.

La prima notizia triste arriva da Lima (Perù): il 24 febbraio, un telegramma annuncia la morte, in un incidente aviatorio, del pilota americano **Dan Tobin**, che era stato inviato in Ecuador dalla ditta Curtiss per consegnare i due *Osprey* che vennero denominati R-3 ed R-4.

### Il raid Guayaquil-Quito di due squadriglie: 2 marzo 1936

Lunedì 2 marzo, due squadriglie formate ciascuna da tre Curtiss *Trainer* decollano da Guayaquil dirette alla capitale della Repubblica.

La prima è comandata dal pilota istruttore **James A. Gray**, col ten. **Nicolás López Valdivieso** ed il s. ten. **Marco A. Aguirre**; la seconda, comandata dal magg. **Luis A. Mantilla**, con i sottotenenti **Ernesto Rennella** ed **Alfonso Vásquez Vera**.

Nonostante la pioggia incessante, la prima arriva a Quito dopo due ore di volo; la seconda, incontrato il maltempo sulla Cordigliera, ritorna alla base.

Il giorno seguente la squadriglia di Mantilla decolla di nuovo

ma, arrivata alla Cordigliera, viene avvolta da una fitta nebbia ed i piloti Rennella e Vásquez Vera perdono il contatto col leader ed escono di rotta.

Il primo atterra a Quindé ed il secondo in un luogo chiamato *El Arenal*, ai piedi del versante del Chimborazo.

Entrambi gli apparecchi sono distrutti, i piloti, molto contusi ma miracolosamente salvi, vengono soccorsi e Vásquez Vera viene ricoverato in ospedale.

Mantilla viene aspramente criticato dai superiori per non aver saputo tener uniti gli altri due apparecchi, ma il comandante si difende facendo giustamente presente che i due piloti meno esperti erano stati assegnati a lui, mentre i due più capaci all'istruttore Gray.

Il giornale *El Telégrafo* di Guayaquil, il 9 marzo 1936, suggerisce l'idea che le madrine di Aviazione della città organizzino delle feste per raccogliere fondi destinati all'acquisto di nuovi aerei, per sostituire quelli perduti nei recenti incidenti.

Dal 10 al 17 marzo, effettuano il loro primo volo da soli i seguenti ufficiali: tenenti **Carlos Cabezas**, **Alfonso Baquero**, **Gonzalo García** ed il sottotenente della riserva **Jorge Piedra**.

Il ten. **Jorge A. Páez**, arrivato a Guayaquil il 16 marzo dalla Repubblica Messicana, dove ha conseguito il brevetto di pilota, si incorpora nel personale.

### Un tragico incidente

Circa un mese dopo gli incidenti di Ernesto Rennella e Alfonso Vásquez, una tragedia turbava la Scuola e la tranquillità dell'aeroporto *Simón Bolívar* a Guayaquil.

La mattina del 1° aprile 1936, mentre era in corso il programma di istruzione di un gruppo di allievi del Corso Intensivo, il sottotenente **Jorge Piedra** stava attendendo, ai bordi della pista, l'atterraggio di uno degli aerei per effettuare il suo turno di volo di istruzione.

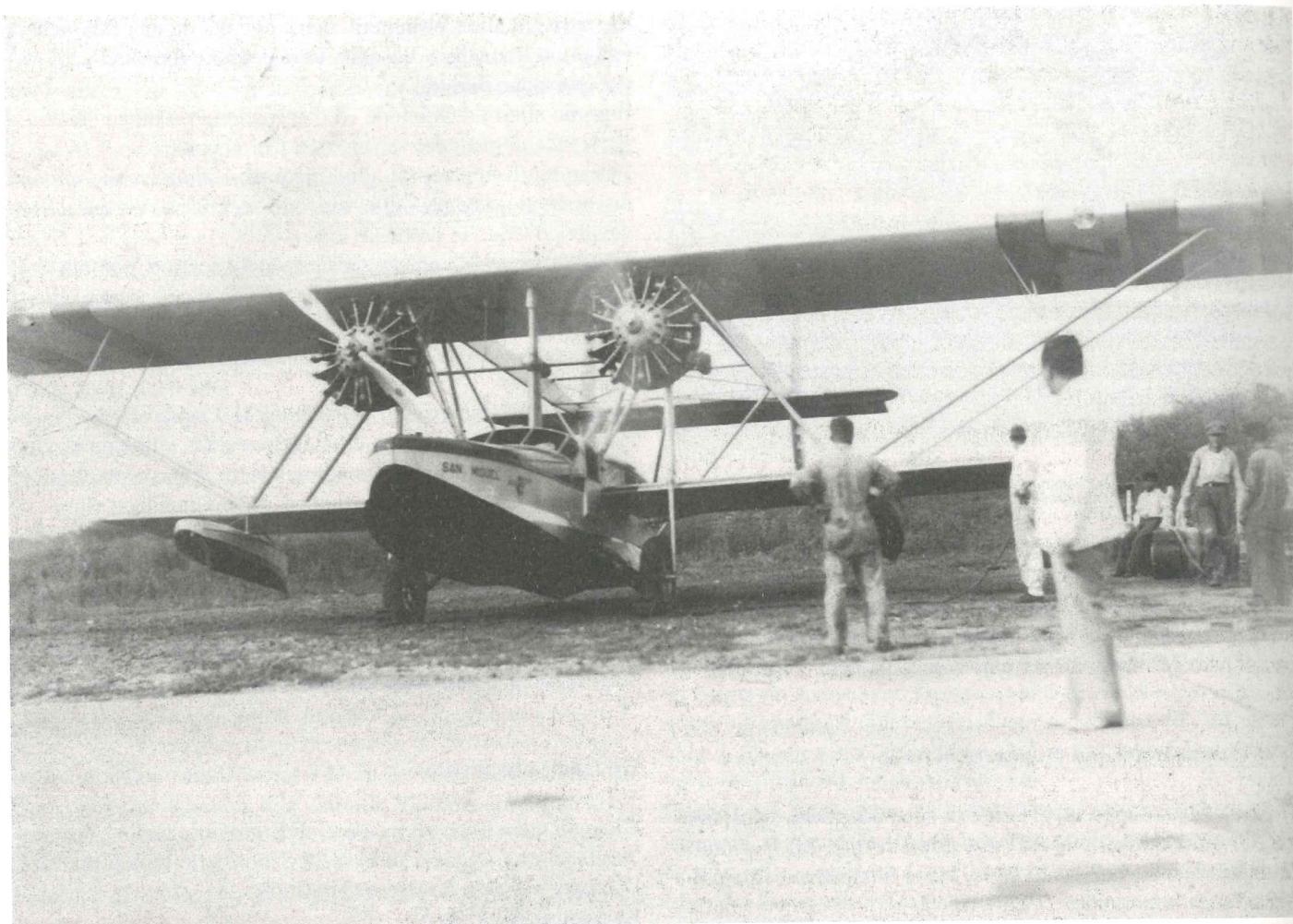
Intanto il Curtiss *Trainer* N°12, pilotato dal ten. **Carlos Cabezas Moncayo**, era atterrato e stava rullando normalmente ma, all'improvviso, usciva di pista investendo Piedra che, maciullato dall'elica, moriva sul colpo.

L'inspiegabile manovra, certamente dovuta alla inesperienza dell'allievo, commuove profondamente il personale della Scuola e la perdita di quell'ufficiale, apprezzato dai suoi condiscipoli, genera una dolorosa impressione in tutto l'ambiente aviatorio nazionale.

### Il Corso Intensivo di Aviazione nella capitale

Frattanto a Quito, lo stesso mercoledì 1° aprile, viene inaugurato ufficialmente un *Corso Intensivo di Aviazione*, la cui cerimonia si svolge nel Collegio Militare alla presenza delle autorità militari e di alcuni invitati.

In seguito il Ministero della Difesa nomina alla direzione della Scuola di Aviazione di Guayaquil, al posto del magg. Mantilla, il cap. **Nicolás López Valdivieso** e direttore del Corso il magg. **Roberto A. Calderón**, che sostituisce il magg. Cosimo Rennella.



Guayaquil, 8 giugno 1936.

Quella domenica ammarata nel porto l'idrovolante Sikorsky S-43 denominato "San Miguel" con cui la Pan American inaugura un servizio di passeggeri e corrispondenza più rapido tra Cristóbal (Panamá) e Guayaquil.

All'Ispettorato di Aviazione viene nominato il col. **Carlos Enríquez Bermeo**, al posto del magg. Pedro Traversari Infante.

Il 17 aprile, il pilota istruttore James H. Gray accompagna in volo, da Guayaquil a Quito, col Curtiss *Osprey*, il suo compatriota **Gerard F. Mulligan**, che si reca nella capitale a firmare il contratto di pilota istruttore e che collaborerà con lui nell'istruzione dei vari corsi.

Il 13 maggio, per la prima volta nella storia dell'aviazione ecuadoriana, un aeroplano militare presta servizio di Croce Rossa, pilotato dal cap. **Nicolás López Valdivieso**, da Salinas a Guayaquil, trasportando il cadetto Colón Zapatier Enríquez, un alunno della Scuola Navale ferito.

### La settimana della Aviazione

Lunedì 1° giugno, su iniziativa del *Comité Patriótico Femenino*, inizia a Guayaquil la Settimana della Aviazione. Un gruppo di dame dell'alta società, percorre le strade e piazze cittadine offrendo le bandierine col tricolore nazionale e raccogliendo le relative offerte per l'aviazione.

Il mattino di venerdì 6, una squadriglia sorvola la città lanciando migliaia di **volantini di propaganda** che annunciano la festa patriottica che si svolgerà in serata al teatro Edén, allo scopo di raccogliere fondi per l'aviazione, e che sarà allietata dall'orchestra del Conservatorio Nazionale.

Domenica 8 giugno, ammarata nel porto di Guayaquil un idrovolante Sikorsky S-43, con cui la *Pan American* inaugura un servizio di passeggeri e corrispondenza più rapido tra Cristóbal (Panamá) e Guayaquil.

*(Sikorsky S-43 "Baby Clipper": idrovolante monoplano ad ala alta e scafo centrale, metallico, per trasporto di 18 passeggeri, dotato di due motori Pratt & Whitney "Hornet" da 750 C.V. Caratteristiche principali: apertura m. 25,603; lunghezza m. 15,367; velocità km/h. 280-300; autonomia km. 1.200)*

Il 10 giugno, il ten. **Gonzalo García**, per un improvviso guasto del motore, è costretto ad atterraggio forzato a Mapasingue, rompendo le ali del Curtiss *Trainer* N.13.

Il pilota esce miracolosamente illeso dal pauroso incidente. La prima ed unica aviatrice ecuadoriana, Signora **Hermelinda de Briones**, realizza, il 28 giugno 1936, il raid diretto New York-Montreal, coprendo la distanza di 332 miglia con un aeroplano *Bird* sulla cui fusoliera sono dipinti i colori della sua bandiera nazionale.

(Nel 1933 la Signora de Briones, nata ad Ambato, ritornava dagli Stati Uniti e sollecitava il permesso di effettuare dei voli sul territorio nazionale con un aereo militare. Ma le autorità militari, poiché le informazioni sulle sue capacità aviatorie erano imprecise e poco favorevoli, negarono il permesso. Ritornata negli USA, la Signora otteneva con brillanti risultati il brevetto e realizzava vari importanti voli)

Il 30 giugno viene creata una Sezione di Aviazione, dipendente dal Ministero della Difesa, e nominato suo Comandante il maggiore **Cosimo Rennella Barbatto**. Pochi giorni dopo, il 6 luglio, suo figlio, il ten. **Ernesto Rennella**, nell'eseguire un atterraggio, cappotta e danneggia gravemente il *Trainer* N.10. Il pilota ed il passeggero, ten. **Alfonso Vásquez Vera**, rimangono illesi.

### Il progetto di servizio postale interprovinciale

Giovedì 9 luglio 1936, atterra all'aeroporto *Simón Bolívar* di Guayaquil l'aviatore tedesco **F. W. Hammer** col suo aereo denominato *Uccello Azzurro*; il pilota nazionale ten. **Marco A. Aguirre** lo accompagna, come ufficiale di rotta, il seguente sabato 11, in volo sino a Quito. Hammer espone alle autorità il suo *progetto di servizio postale interprovinciale*. Mentre si trova nella capitale, il 16 luglio, egli esegue un volo dimostrativo trasportando come passeggeri il Ministro Aurelio Bayas e don Lucindo Almeida. Sfortunatamente, in atterraggio, l'aereo urta un albero e cade al suolo ma la perizia del pilota evita una tragedia e l'apparecchio riporta solo lievi danni. Del progetto non se ne parlerà più.

### Primi voli notturni

Il 19 agosto, due aerei della PANAGRA, il *San Martín* ed il *Santa María*, decollano da Guayaquil e realizzano, per la prima volta in Ecuador, dei voli notturni di due ore; i voli, eseguiti su ordine del Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti, hanno carattere di studio. Lo stesso giorno, il magg. **Cosimo Rennella Barbatto** riceve, dalla Associazione Nazionale dei Concorsi Aerei degli Stati Uniti, l'invito ad assistere al Meeting di Aviazione di Los Angeles, del 5-7 settembre 1936. Lunedì 31 agosto, partito dagli Stati Uniti e diretto a Buenos Aires, atterra a Guayaquil col suo aereo personale il pilota americano **Peter Burns** ed il 1° settembre prosegue in volo per Quito, accompagnato dal pilota ecuadoriano cap. **Nicolás López Valdivieso**, che funge da ufficiale di rotta. Anche il suo compatriota, l'aviatore **J. Shanon**, che casualmente segue la medesima rotta con un aereo da bombardamento Curtiss Martin, atterra l'otto settembre all'aeroporto *Simón Bolívar* di Guayaquil.

### Raid lungo la costa del Pacifico

Lunedì 28 settembre, decollano da Guayaquil due aerei della *Armata Aerea Nazionale* con il compito di eseguire un volo lungo la costa dell'Oceano Pacifico. Gli apparecchi, condotti dal pilota istruttore **Gerard F.**

**Mulligan** e dal cap. **Nicolás López Valdivieso**, sorvolano i porti delle Province del Guayas, Manabí ed El Oro.

### Raid Guayaquil-Salinas

Il 5 ottobre, durante la cerimonia della inaugurazione del capolinea ferroviario di Salinas, alla presenza del Presidente della Repubblica, due squadriglie aeree effettuano il raid Guayaquil-Salinas, facendo evoluzioni sui presenti.

### La parata finale del Corso di Aviazione

Domenica 8 novembre 1936, dopo undici mesi di diligente insegnamento dei professori della Scuola di Aviazione di Guayaquil, ottenevano il loro brevetto di pilota militare dieci alunni del secondo Corso.

Sin dalle prime ore del mattino numeroso pubblico si era diretto con ogni mezzo al campo di aviazione e una folla imponente si era raccolta ai lati della pista, mentre le autorità avevano preso posto sulla improvvisata tribuna.

Dopo la sfilata del personale della Scuola davanti alla tribuna, iniziavano le prove di volo degli allievi piloti con esercizi acrobatici singoli ed in squadriglia effettuando cambi di formazione ed entusiasmando il pubblico.

Mentre gli alunni, terminate le prove, si recavano agli alloggi per indossare la divisa la banda musicale del battaglione Guayas eseguiva allegre marce.

Dopo dieci minuti, si presentavano alle autorità per ricevere le insegne ed i diplomi i seguenti ufficiali: il capitano **Francisco Oliva** ed i tenenti **Leonidas Enrique Hidalgo**, **Humberto O. Marín**, **Jaime Chiriboga O.**, **Eduardo Solórzano**, **Galo Almeida**, **Gonzálo García**, **Ernesto Muñoz Borrero**, **Bayardo Tobar** e **Cristóbal Sandoval**.

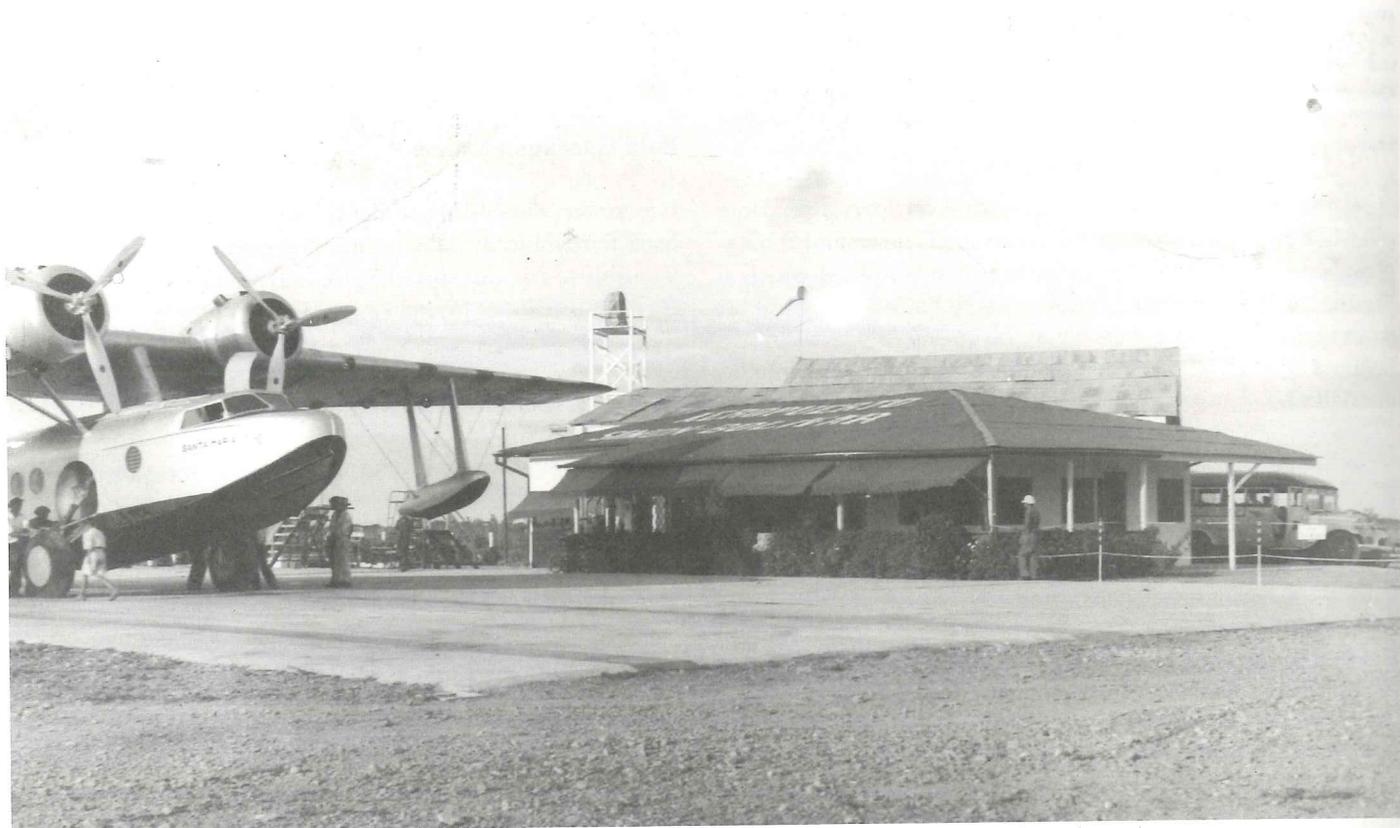
Il cap. Oliva, alla fine della cerimonia, prendeva la parola anche a nome dei suoi compagni dirigendosi alle autorità per ringraziare tutti i presenti delle loro dimostrazioni di affetto ed ammirazione.

I tenenti **Gerardo Terán**, **Ernesto Rennella** e **Alfonso Vásquez Vera** non si presentarono alle prove: il primo era gravemente malato e gli altri due erano stati sospesi per aver distrutto due apparecchi nell'incidente del 3 marzo 1936.

L'ottimo risultato della prova di brevetto dei dieci allievi entusiasma l'opinione pubblica e la stampa nazionale.

Anche il governo, soddisfatto dell'andamento della Scuola, decreta, il 18 novembre, la organizzazione di un nuovo Corso, designando Direttore dello stesso il comandante **Pablo Borja**.

Più di cento candidati si presentano per sottomettersi alle prove di selezione, mentre gli ufficiali già diplomati cominciano a realizzare voli di istruzione in tutto il Paese, trasvolando la Cordigliera in frequenti voli da Guayaquil a Quito ed altre città. Frattanto sono arrivati dagli Stati Uniti, accompagnati dal pilota **Wells**, sei nuovi aerei Curtiss *Sparrow* per insegnamento avanzato, a doppio comando, sui quali l'istruttore **Gerard Mulligan** inizia le lezioni, ed in breve tempo tutti i piloti sono esperti nella loro guida.



Agosto 1936. Stazione passeggeri della Compagnia PANAGRA a Guayaquil.  
In primo piano uno degli apparecchi della Compagnia denominato "Santa Maria".

### Voli Guayaquil-Quito

Il 3 dicembre, il Direttore Tecnico della Scuola **James A. Gray** effettua, in compagnia del cap. **Francisco Oliva**, un raid da Guayaquil a Quito, in un'ora e dieci minuti, ritornando alla base lo stesso giorno. Mercoledì 16 dicembre, allo scopo di provare il radiogoniometro, una squadriglia di tre Curtiss *Sparrow* decolla da Guayaquil diretta a Quito.

Pilotano gli apparecchi gli aviatori americani **Gray**, **Mulligan** e **Wells** con i co-piloti ecuadoriani cap. **Nicolás López Valdivieso** ed i tenenti **Marco A. Aguirre** ed **Ernesto Rennella**.

Il volo si svolge senza problemi ed il giorno seguente i tre apparecchi decollano dalla capitale con due illustri passeggeri: i Ministri Bayas ed Alberto Wither Navarro.

Nel volo di ritorno viene tracciata, a scopo sperimentale, la rotta Quito-Santo Domingo de los Colorados-Manabí-Guayaquil.

### La Scuola Civile di Aviazione: Elia Liut torna a solcare i cieli ecuadoriani

Nel 1936, il vecchio desiderio della *Sociedad de Choferes* stava diventando una realtà, o almeno così sembrava, poiché lo stesso Capo dello Stato, ing. Federico Páez, si proponeva di istituire una Scuola Civile di Aviazione a Quito.

Il 5 maggio 1936, sul campo di Guayaquil, si collaudava in

volo un aeroplano leggero da turismo *Klemm Daimler L 20*, progettato in Germania e costruito su licenza negli Stati Uniti, che era stato importato dal Dr. José Simón con l'intenzione di donarlo al governo per l'insegnamento.

La *Corporazione degli Autisti*, rendendosi conto che quell'ottimo monoplano biposto, munito di un motore Mercedes da 20 C.V., era l'ideale per l'insegnamento, ne faceva immediata richiesta per la progettata Scuola Civile.

Ottenuto gratis l'aereo dal governo, il 15 maggio 1936, la Società *Unión de Choferes del Pichincha* si riuniva in assemblea e nominava un *Comitato Pro Aviazione*, alunni e personale direttivo.

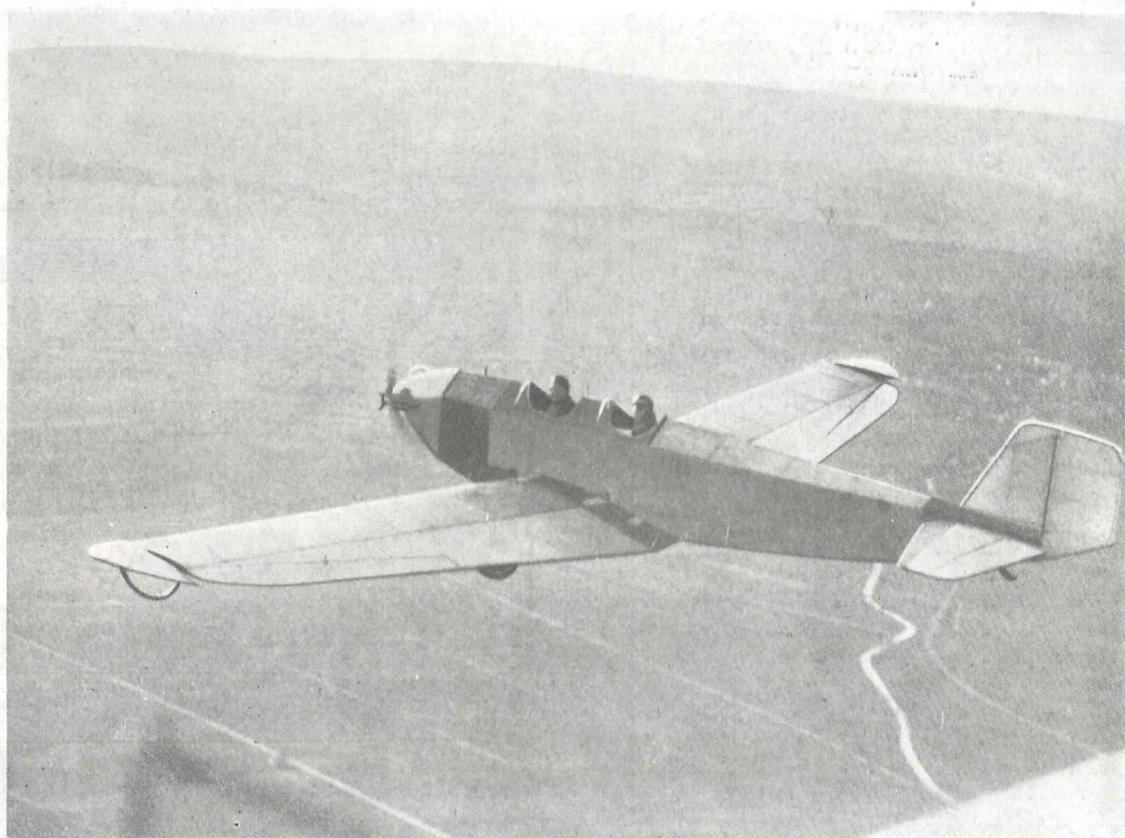
Il Comitato lavorava con grande entusiasmo per organizzare la Scuola e contattava il pilota italiano **Elia Liut** che, per espressa volontà della Società, veniva designato direttore tecnico e si recava col presidente del Comitato, José A. Rodríguez N., a Guayaquil.

Entrambi, all'aeroporto *Simón Bolívar*, presero in consegna il *Klemm* ed Elia Liut, il 17 luglio, eseguì alcuni voli sulla città, con la passione e la perizia di sempre.

Quindi l'aereo venne spedito, opportunamente imballato, per ferrovia sino a Latacunga e da quella città giunse in volo a Quito, il 24 luglio, pilotato dallo stesso aviatore.

Frattanto seguivano i preparativi per organizzare le lezioni ma, il 2 settembre, un disaccordo tra il direttore Elia Liut e la Società, provocava le dimissioni del pilota.

Comunque, il 19 settembre, venne creata ufficialmente la Scuola Civile di Aviazione, designando direttore il magg.



Aeroplano  
leggero  
da turismo

**Klemm  
Daimler  
L 20**

★

Agenzia Italiana

**Carlo  
De Bernardi  
& C.  
Milano**

Via Pisacane, 18

Telefoni

20-713 - 24-246

*Cartolina pubblicitaria italiana dell'aeroplano da turismo tedesco Klemm Daimler L 20: con un apparecchio simile il pilota italiano Elia Liut, il 24 luglio 1936, tornava a solcare i cieli ecuadoriani volando da Latacunga a Quito.*

**Cosimo Rennella Barbatto** e vice direttore il sottotenente **Julio C. Venegas** e, il 18 ottobre, furono nominati alunni ventisei soci della *Corporazione degli Autisti*.

Agli alunni non mancava l'entusiasmo ma alla Scuola mancavano adeguati mezzi finanziari ed inoltre, per colmo di sfortuna, il 26 novembre, il magg. **Luis A. Mantilla**, che si esercitava con l'aereo della Scuola, atterrando all'aeroporto *Mariscal Sucre* della capitale, distruggeva il *Klemm*.

Ciò nonostante, il 7 dicembre, si inauguravano i corsi teorici con una cerimonia che ebbe luogo nella Prima Zona Militare; però le difficoltà crescevano man mano che le lezioni continuavano a causa dei problemi personali o di lavoro degli allievi, ed alla fine il numero di coloro che frequentavano i corsi era tanto esiguo, da rendere impossibile ed inutile continuare.

Frattanto il governo organizzava un Corso Intensivo di Aviazione Militare in cui potevano essere ammessi i migliori allievi della Scuola Civile e, con un espediente politico, si sanava la situazione contingente ma si perdeva l'occasione di avere una Scuola Civile.

### Il primo volo sul Chimborazo e le sue prime fotografie

L'esploratore statunitense F. Andrew Roosevelt, nel suo giro delle nazioni sudamericane, arrivato in Ecuador ed entusiasmato dall'imponente bellezza dei colossi delle Ande ecuadoriane,

concepisce l'idea di filmarli e fotografarli.

Preso contatto coi piloti americani della Scuola di Guayaquil, alcuni dei quali aveva conosciuto negli Stati Uniti, chiede al governo l'autorizzazione a sorvolare le Ande della Cordigliera Occidentale per fotografare dall'alto le cime più alte ed inviolate.

Ottenute le debite autorizzazioni, il 30 dicembre 1936 alle 7.10, decollano dall'aeroporto Simón Bolívar di Guayaquil due monoplani Curtiss *Sparrow*: il numero 53 pilotato da **James H. Gray** col passeggero **F. Andrew Roosevelt** ed il numero 55 guidato da **Gerard F. Mulligan** col ten. **Bayardo Tobar**, che aveva conseguito il brevetto in novembre, come osservatore.

Il volo si svolge regolarmente ed i due aerei pilotati dai due istruttori della Scuola di Aviazione, arrivati alla Cordigliera viaggiando alla velocità di 200 chilometri all'ora, fanno quota per sorvolare le montagne ed i vulcani più alti e per permettere all'esploratore di fotografarli dall'alto per la prima volta.

Il risultato più importante del sorvolo del vulcano fu l'esecuzione di un filmato di 120 metri eseguito con una cinepresa *Bell & Howell* che era stata installata sul velivolo N. 55, e che in seguito verrà sviluppata e proiettata negli Stati Uniti al ritorno in patria dell'esploratore Roosevelt.

Egli eseguiva personalmente numerose fotografie della Cordigliera e dell'apparecchio pilotato da Mulligan.

Il freddo, nella parte posteriore della cabina, dove erano installate le apparecchiature fotografiche, era così intenso che



30 dicembre 1936: il primo volo sul Chimborazo.

Sulla carlinga del monoplano Curtiss numero 53 l'esploratore statunitense F. Andrew Roosevelt.

In piedi, da sinistra a destra il pilota Gerard F. Mulligan, l'operatore cinematografico Walter Blaschke e James H. Gray, pilota istruttore della Scuola di Aviazione che accompagnò Roosevelt sopra il vulcano più alto della Cordigliera andina, che venne filmato e fotografato per la prima volta.

Roosevelt, in una intervista pubblicata dal giornale *El Día* di Quito, riferiva: "Quando ero seduto al mio posto il freddo alle mani era sopportabile ma, quando dovevo metterle nell'apertura per sistemare le macchine da presa, mi sembrava che un animale feroce me le azzannasse".

La quota massima raggiunta dall'aereo di Gray e Roosevelt fu di 22.125 piedi, mentre lo *Sparrow* di Mulligan e Tobar raggiunse i 23.000 piedi (6.900 metri sul livello del mare) battendo il record sudamericano di altezza.

La notizia del volo veniva riportata da tutti i giornali statunitensi ed il *New York Times* pubblicava una relazione completa e le fotografie del vulcano Chimborazo, la montagna più alta dell'Ecuador che, coi suoi 6.310 metri di altezza, guarda dall'alto gli altri giganti della Cordigliera.

### Inizia un nuovo, promettente futuro per l'Aviazione

Il nuovo anno si presenta decisamente migliore per l'aviazione ecuadoriana; vengono realizzati molti voli a differenti località della Repubblica che dimostrano una buona efficienza degli aviatori e del materiale.

Si comincia a considerare l'Arma Aerea con maggiore fiducia e simpatia, sia da parte del pubblico sia del governo, al quale

da più parti si suggerisce il suo incremento.

L'undici gennaio, vengono nominati cadetti del *Primo Corso Intensivo di Aviazione* trenta aspiranti selezionati dopo gli esami regolamentari.

Sei di essi provengono dalla Scuola Civile.

Il cap. Luis A. Rueda e il ten. Luis R. Piñeiros vengono nominati rispettivamente Comandante ed Aiutante di Compagnia.

Il 20 febbraio 1937, nell'aeroporto *Mariscal Sucre* della capitale si inaugura ufficialmente il Corso alla presenza delle autorità militari e civili e di numeroso pubblico.

Frattanto, a seguito delle trattative tra il governo ecuadoriano e venezuelano, quest'ultimo concedeva a quattro cadetti della Scuola Militare *Eloy Alfaro* una borsa di studio per seguire i corsi di Aviazione Militare.

Alla fine di febbraio i cadetti **Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal, Gonzalo Gallo e Jorge Legarda** partono per il Venezuela ed, in marzo, giunge l'annuncio telegrafico che Edmundo Carvajal ha effettuato il suo primo *solo*.

Stimolati da quella notizia, gli alunni della Scuola di Aviazione di Guayaquil si affannano a fare il loro.

Infatti, il 29 aprile, effettua il suo primo volo da solo il cadetto **José Julio Barba**, seguito successivamente da **Carlos Chiriboga, Ernesto Delgado e Teodoro Carrión**.

L'attività della Scuola, nei diversi corsi, é notevole; si vola

ogni giorno e secondo programmi tecnici precisi, col pieno rispetto della disciplina e della fattiva comprensione tra istruttori ed allievi.

Il governo, considerando che buona parte dei risultati ottenuti si deve agli istruttori statunitensi, conferisce a **James A. Gray** il titolo di Colonnello Onorario della Repubblica e la *Estrella Abdón Calderón di prima classe*.

**Gerard F. Mulligan** viene decorato con la *Estrella Abdón Calderón di seconda classe*.

#### La scomparsa di Cosimo Rennella Barbatto

Mentre ferve intensa l'attività nei diversi corsi di pilotaggio, un vecchio asso della guerra aerea, il maggiore **Cosimo Rennella Barbatto**, giace gravemente infermo all'Ospedale Militare di Quito: vani sono gli sforzi dei medici per salvarlo da una grave broncopolmonite.

Davvero uno strano destino il suo!

Rennella, che troppe volte aveva rischiato la sua vita nei numerosi duelli aerei nei cieli italiani, durante la Prima Guerra Mondiale, e nei suoi innumerevoli voli nei cieli sudamericani, muore il 3 maggio 1937, nel suo letto.

Era da poco tornato dagli Stati Uniti dove, a Dayton, Ohio, aveva rappresentato l'Ecuador ad una riunione di assi della Prima Guerra Mondiale: era uno dei pochi piloti sudamericani presenti.

Il popolare aviatore, la cui vita era leggendaria per gli ecuadoriani e gli italiani, viene accompagnato all'estrema dimora nella costernazione generale.

Il pilota tedesco, maggiore **Fritz W. Hammer**, anch'egli combattente nelle squadriglie aeree nemiche del conflitto 1914-1918, gli porge il suo estremo saluto volando più volte sul mesto corteo e lanciandosi in picchiata sino a sfiorare la tomba dell'amico.

Il poeta Pablo Hannibal Vela gli dedica questa bella poesia:

#### ATERRIZAJE FINAL

*En memoria del Teniente Coronel de Aviación  
Cosme Rennella, mi amigo de la infancia,  
que ha plegado sus alas y dormido su  
Hélice en Quito, el 3 de mayo de 1937.*

*(Cosimo Rennella venne promosso al grado di tenente colonnello dopo la sua morte)*

*Tuviste las audacias del Cóndor Soberano;  
Allá, sobre los Alpes; aquí, sobre los Andes.  
Invicto Mosquetero, D'Artagnan de los grandes  
Lances de esgrima aérea, desde tu monoplano.*

*Tu avión, como un florete, bajo el cielo testigo,  
Supo de los esquivas y del ataque a fondo,  
Y tu pupila aguda, que miraba muy hondo,  
Vió, como una ave herida, caer a tu enemigo.*

*Más de un cuarto de siglo fuiste sin un ocaso...  
De cúspides en cúspides, con las alas abiertas;  
La tempestad sabía de tus manos expertas,  
Y la tragedia misma te dejó libre el paso.*

*Pionner de cuatro vientos. Alma de temporal  
Para domar ciclones y vencer horizontes.  
Emulo de las nubes, los ríos y los montes  
Absortos contemplaron tu Cóndor de metal.*

*Hermano de Baracca, por intrépido y fuerte,  
Bajo el azul de Italia fueron tus bizarrías;  
Y acróbata admirable en lúpines hacías  
El salto de la vida, ensayando la muerte...*

*Ha concluído todo. Tu nombre heróico y pulcro  
Salvará por tus glorias y tu fe de soldado.  
Haciendo la hoja seca... con motor apagado,  
Has ido, poco a poco, cayendo hacia el sepulcro.*

*Y hoy has aterrizado, dentro de otra cabina,  
Sobre el aeródromo, final de todo viaje...  
La cuna es como el campo de nuestro decolaje  
Para el raid de la Vida, que en la tumba termina.*

*Méjico y Venezuela recogerán tu nombre;  
Italia se ha nublado; el Ecuador te llora;  
Que fuiste en nuestros cielos el ala fundadora  
y contigo se mueren una águila y un hombre.*

*Quito, Mayo 4 de 1937.*

# Appendice - Dal 1937 all'inizio della Seconda Guerra Mondiale

## La seconda Missione Militare Aeronautica Italiana: nuovi aerei italiani ed il loro pilota istruttore

Nel mese di maggio del 1937, una Missione Aeronautica Italiana, al comando del maggiore pilota italiano **Amedeo Micciani** si recava in Ecuador con l'incarico di istruire i piloti ecuadoriani nel pilotaggio degli apparecchi **ROMEO RO-37**, acquistati in Italia dall'Aviazione Militare Ecuatoriana.

*(Le Officine Ferroviarie Meridionali di Napoli, che si erano occupate di costruzioni aeronautiche durante la prima guerra mondiale, ripresero tale attività nel 1923 con la produzione di una serie di caccia C.R. su ordinazione del Ministero dell'Aeronautica.*

*Nel 1925 la ditta acquistava dalla olandese Fokker la licenza di costruzione del biplano da ricognizione C.V., che venne modificato e prodotto in serie come Ro.1.*

*Nel 1934 la sezione aeronautica delle Officine Ferroviarie Meridionali venne costituita in forma indipendente come Industrie Aeronautiche Romeo, iniziando la produzione e progettazione di aeroplani ed idrovolanti.*

*Nel 1936, col passaggio al Gruppo Industriale della Società Anonima Ernesto Breda di Milano, la ragione sociale venne mutata in quella di I.M.A.M. (Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali).*

**ROMEO I.M.A.M. RO-37:** biplano monomotore biposto da ricognizione e assalto costruito dal 1935.

*Venne impiegato dalla Regia Aeronautica Italiana nella campagna di Etiopia nel 1936 ed in Spagna nella guerra civile dal 1936 al 1939 ed esportato, dal 1936 al 1938, in Afghanistan, Ecuador, Ungheria ed Uruguay.*

*Caratteristiche principali del tipo inviato in Ecuador: modello RO-37 bis, apertura m. 11,08; lunghezza m. 8,56; superficie mq. 31,40; motore Piaggio P.IX di 560 C.V. ed elica tripala metallica; peso totale kg. 2.425; velocità massima km./ora 320; autonomia 1.500 km.; tangenza m. 7.000.)*

Micciani, nato a Macerata nel 1904 ed allievo del Primo Corso della R. Accademia Aeronautica, era stato nominato s. ten. pilota nel luglio 1925 ed in seguito si era abilitato al pilotaggio di vari tipi di apparecchi ed aveva partecipato, come Comandante di Sezione, alle manovre aeree in Sardegna meritandosi un encomio.

### Il raid Quito-Cali-Medellín-Bogotá: 3-5 agosto 1937

Frattanto alla Scuola di Aviazione era nata l'idea di un volo di buona volontà ai Paesi vicini ed il governo approvava un raid a tappe dalla capitale ecuatoriana a quella colombiana.

I piloti selezionati sono i capitani **Nicolás López Valdivieso** e **Leonidas Hidalgo**, i tenenti **Marco A. Aguirre** e **Bayardo Tobar** ed il pilota italiano maggiore **Amedeo Micciani**.

Li accompagnano i sergenti meccanici **Luis C. Clavijo** e **Leonidas Serrano**.

La mattina del 3 agosto 1937, una squadriglia di quattro RO-37 decolla alla volta della città colombiana di Cali dove atterra, dopo due ore e quindici minuti di volo, alla base militare di *El Guabito*, denominata *Piloto Semper*.

Vengono ricevuti dal comandante della base capitano **Escandón**, da alunni della scuola di aviazione e giornalisti.

Il giorno seguente la squadriglia, con un volo di un'ora e cinquantacinque minuti, arriva a *Medellín* dove atterra al campo di aviazione commerciale *Olaya Herrera*, scortata in volo da cinque apparecchi *Hawk* dell'esercito colombiano.

Il 5 agosto i quattro aerei ecuadoriani decollano poco prima delle nove, scortati dalla squadriglia colombiana, ed atterrano alle dieci e trenta all'aeroporto di *El Techo*.

Nell'aeroporto della capitale colombiana li attendevano il console ecuadoriano, dott. **Catón Cárdenas** e sua figlia **Bolivia**; il direttore generale della aviazione militare, Gen. **Luis Acevedo**; il direttore della SCADTA, Sig. **Hermann Kuehl**, con vari impiegati della Compagnia, molti piloti colombiani e numerosi membri della Colonia ecuatoriana.

Poco dopo atterrava anche la squadriglia colombiana che li aveva scortati da Cali.

Gli aviatori ecuadoriani venivano accolti nella palazzina dell'aeroporto, dove la direzione della *Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos* aveva preparato un ricevimento in loro onore, e quindi accompagnati all'hotel *Granada*, il migliore di *Bogotá*, per il ricevimento ufficiale.

In Ecuador la notizia della felice conclusione del raid viene accolta con entusiasmo dalla stampa e da tutti i cittadini.

Anche i giornali colombiani, specialmente *El Relator* di Cali e *El Tiempo* e *El Espectador* di *Bogotá*, non mancano di sottolineare il successo del raid di "buona volontà" ed i vincoli di amicizia tra le due Repubbliche.

### La Conferenza Tecnica Interamericana di Aviazione

Nel mese di settembre del 1937, Lima, la bella capitale peruviana, ospitava la Conferenza Tecnica Interamericana di Aviazione a cui partecipavano le delegazioni, integrate da apparecchi e piloti, dei seguenti Paesi: Bolivia, Cile, Colombia, Ecuador, Italia, Panamá, Perù e Stati Uniti.

*(La Bolivia inviava in volo cinque caccia "Hawk"; il Cile, con scali intermedi, tre "Curtiss Falcon"; la Colombia uno "Junkers 625-GU" ed un "Boeing D-247" della S.C.A.D.T.A.; la Repubblica di Panamá un pilota civile con un "Lockheed Vega R.X.14".*

*Gli Stati Uniti inviavano da San Diego la portaerei "Ranger" con 78 biplani "Boeing VB-4".*

*Dall'Italia partiva il 21 agosto, a bordo della nave a vapore "Gloriastella", la pattuglia acrobatica italiana che verrà raggiunta da una delegazione presieduta dal Gen. Ullisse Longo.*

*Il gruppo degli italiani sbarcava a Callao, il porto di Lima, il 15 settembre, con dodici caccia "Fiat C.R.32", con propulsore Fiat A 30 bis di 600 C.V., accompagnati da dieci specialisti.*

*La pattuglia italiana era formata con sei elementi del 53° Stormo Caccia Terrestre, sei del 1° Stormo e due del 3° Stormo, al comando del ten. col. Alessandro Bianchedi e guidata dal capo pattuglia cap. Molinari.*

*Alle 16.50 del 23 settembre una formazione di dieci "C.R.32", nonostante il cattivo tempo, sfilava sul monumento a Chávez.*

*La squadriglia "Mirafiori" era composta dai seguenti piloti: capitani Oscar Molinari e Simone Marsan, s. ten. Carlo Cugnasca, serg. Riccardo Albani e serg. m. Francesco De Pari; la squadriglia "Campofornido" dai piloti: cap. Mario Viola, ten. Virginio Teucci, dai marescialli Angelo Marasco e Guido Carestiato e dal serg. m. Antonio Mascellani.*

*I piloti di riserva erano: ten. Gino Lodi, m.llo Felice Sozzi e ten. Virgilio Teucci.*

*Il 26 settembre la pattuglia si esibiva, effettuando quasi tutto il programma, sull'aeroporto di Las Palmas per l'inaugurazione delle Officine Caproni, presenti tutte le autorità civili e militari peruviane, le delegazioni straniere e seimila spettatori.*

*(La pattuglia italiana si esibì successivamente a Santiago del Cile, da dove effettuò la storica trasvolata delle Ande sino a Mendoza con un volo in formazione ad una quota di 7.000 metri, quindi a Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro e San Paolo, dove concluse ai primi di gennaio 1938 un intenso ciclo*

di manifestazioni con uno strepitoso successo).

Gli aviatori peruviani volarono con le seguenti unità: tre "Hanriot" della Scuola di Aviazione, nove "Caproni" e cinque "Potez" della Squadriglia da bombardamento, nove "Caproni 114" della Squadriglia da caccia, una pattuglia di tre "Hawk" e una squadriglia di cinque "Nieuport".

L'aviazione della Marina presentava una pattuglia di tre "V-80" ed una squadriglia di cinque "Gordon".

Argentina, Brasile, Messico, Uruguay e Venezuela non avevano inviato aerei ma solo delegati.

L'Ecuador decideva di inviare in Perù tre apparecchi ROMEO RO-37 pilotati dai piloti militari: capitani **Nicolás López Valdivieso**, comandante della squadriglia, **Jaime Chiriboga Ordóñez** e ten. **Galo Almeida Urrutia**.

Li accompagnano il radiotelegrafista Pedro del Corral ed i meccanici Luis C. Clavijo e Leonidas Serrano.

(Il cap. Eduardo Solórzano, che era uno dei più giovani piloti selezionati per partecipare al raid e vice direttore della Scuola, il 16 agosto era perito in un incidente aereo precipitando col suo Curtiss "Trainer" nel fiume Guayas.

Inoltre, pochi giorni prima del volo di trasferimento a Lima, il governo cancellava il contratto col pilota istruttore Gerard F. Mulligan, che ritornava negli Stati Uniti)

Sabato 11 settembre i tre ROMEO compiono il volo di trasferimento dall'aeroporto di Quito a quello di Guayaquil.

Il 14 settembre i tre aerei decollano dall'aeroporto *Simón Bolívar* di Guayaquil ma, dopo aver fatto quota, il motore del ten. Almeida ha un principio di incendio ed il pilota è costretto ad atterrare di nuovo; quindi con grande sangue freddo attende la revisione di un altro ROMEO, decolla e si getta all'inseguimento dei colleghi.

La prima tappa di 610 chilometri, da Guayaquil all'aeroporto militare peruviano di *Chiclayo*, viene percorsa in due ore e cinquantacinque minuti; dopo aver pernottato alla base, alle 10,30 del giorno seguente i tre aerei ecuadoriani decollano da *Chiclayo* e, con un volo di tre ore percorrono i 630 chilometri che li separano dalla loro meta.

Alle 13,15 i tre biplani numerati 16-3, 16-4 e 16-5 atterrano all'aeroporto *Limatambo* della capitale, accolti con grande entusiasmo dai colleghi peruviani.

La Direzione Generale delle Poste dell'Ecuador autorizzava il trasporto di un corriere postale, con un annullo speciale commemorativo, indirizzato a varie città peruviane; da Guayaquil vennero spediti 794 pezzi, con un peso totale di 2.950 grammi e da Quito 810 grammi, cioè circa 220 pezzi.

Il 23 settembre 1937, durante l'inaugurazione del monumento dello scultore italiano Eugenio Baroni, dedicato al pioniere aviatore franco-peruviano Jorge Chávez Dartnell e collocato sul terreno dello storico campo d'aviazione dell'ippodromo di *Santa Beatriz*, anche la squadriglia ecuadoriana, in perfetta formazione, sorvola per quindici minuti il monumento a bassa quota.

(Geo Chavez, come è chiamato in Europa, aveva traversato per primo col suo "Blériot XI" le Alpi da Briga a Domodossola il 23 settembre 1910, ma a venti metri dal suolo, le fragili ali del suo monoplano si ripiegarono su se stesse, probabilmente per lo sforzo sopportato contro le raffiche di vento al di sopra della Sempione e nelle gole di Gondo.

L'aereo precipitava ai margini di Domodossola, nella località pianeggiante segnalata per l'atterraggio chiamata "Siberia", e lo sfortunato aviatore si spezzava le gambe e moriva dopo quattro giorni di agonia all'Ospedale San Biagio.



Raid Quito-Guayaquil-Lima, 14-15 settembre 1937.

Aerogramma trasportato nel volo di trasferimento di tre apparecchi militari ecuadoriani ROMEO RO-37, di produzione italiana, che andavano in Perù per partecipare alle manifestazioni indette per la "Conferenza Tecnica Interamericana di Aviazione". Gli spettatori si entusiasmarono per l'esibizione della squadriglia acrobatica italiana.

Jorge Chávez Dartnell, nato a Parigi il 13 giugno del 1887, era figlio di don Manuel Chávez y Moreyra e di doña María Rosa Dartnell y Guisse, discendenti di nobili famiglie peruviane, emigrati in Francia nel 1884. Alla morte del padre, Jorge ed i fratelli Juan, Gerardo e Maria ereditano quattro milioni di franchi, la prosperosa banca "Chávez Hermanos" di Lima e la sua filiale di Parigi.

Invece di condurre una vita agiata e tranquilla egli si dedica all'atletica leggera ed al "foot-ball".

Quindi, entusiasmato per la nascente aviazione e conscio della necessità di conoscere a fondo il funzionamento dei delicati motori degli apparecchi di quel tempo, inizia come meccanico dell'aviatore Paulhan e si rivela nel contempo anche bravo automobilista.

La sua carriera aviatoria comincia nel febbraio del 1910 con la firma di un contratto semestrale con Farman, costruttore di quei pesanti biplani che, in quella fase della storia dell'aviazione, stavano cedendo il passo ai più veloci e maneggevoli monoplani.

Egli si era particolarmente specializzato nei record di altezza: e, dopo le prime prove a Mourmelon-le-Grand, a Reims, a Biarritz, a Rouen, a Nizza, lasciando il Farman per il Blériot, Geo Chávez, pochi giorni prima della tragica conclusione della prima parte della gara della "Traversata delle Alpi in aeroplano", aveva stabilito sul campo di Issy-le-Moulineaux il record mondiale d'altezza raggiungendo la quota, a quei tempi impressionante, di 2.650 metri.)

(Le squadriglie italiane e statunitensi si distinsero in modo particolare; le prime per gli incredibili numeri acrobatici, che vennero ricordati per molti anni dai peruviani, e le seconde per l'imponente numero di aerei in volo.

Il pilota peruviano ten. Ernesto Gómez Cornejo Valcárcel, professore del corso di acrobazia a Las Palmas, che pilotava un "Caproni 113" d'alta acrobazia con doppio carburatore, fu il migliore pilota nazionale acrobatico.)

Il 28 settembre gli aviatori ecuadoriani iniziano il volo di ritorno in patria, con scalo a *Chiclayo*, ed atterrano a Guayaquil alle 18,20 dopo aver percorso l'intero tragitto in cinque ore e cinquanta minuti.

Il governo del Rimac decorava i piloti ecuadoriani con la *Cruz de Aviación* peruviana e Nicolás López Valdivieso era promosso al grado di maggiore.

### Corsi per motoristi e montatori nella capitale

Il 22 ottobre 1937 si organizza a Quito un primo Corso, con la partecipazione preponderante di personale direttivo e docente della Missione Militare Italiana, per i cadetti della Scuola di Aviazione.

Un secondo Corso per il personale di truppa verrà organizzato ed inaugurato il successivo 8 novembre.

Direttore dei Corsi era il magg. Amedeo Micciani coadiuvato dal col. Giacomo Negroni, dal ten. col. Alessandro Brutini, dal cap. Igitio Perotti, dai ten. Aurelio Laino e Pietro Palmerini e dal maresciallo Giannetto Cappelli.

### Il mancato raid Quito-Cuenca: 2 novembre 1937

Martedì 2 novembre tre apparecchi RO-37, allineati nell'aeroporto Mariscal Sucre, si apprestano a decollare per Cuenca per partecipare ai festeggiamenti organizzati dalla capitale dell'Azuay nel CXVII anniversario della sua emancipazione politica.

Due degli aerei decollano uno dopo l'altro: il primo pilotato dal cap. **Jaime Chiriboga Ordóñez** col passeggero ten. Ricardo Darquea Granda; il secondo dal ten. **Bayardo Tobar**.

Il terzo pilotato dal pilota cuencano **Ernesto Muñoz Borrero** col passeggero serg. meccanico Francisco Díaz arrivato in fondo alla pista non riesce ad elevarsi e urta a forte velocità il bordo di un fossato: il motore esplode ed una immensa fiammata investe il velivolo.

Muñoz Borrero, coperto di benzina ardente, riesce ad uscire dal rogo e tenta invano di estrarre dall'abitacolo il compagno svenuto ma ogni suo sforzo è inutile.

Díaz muore carbonizzato mentre il pilota, prontamente condotto all'Ospedale Militare, muore poche ore dopo a causa delle ustioni di terzo grado nonostante i tentativi dei medici per salvarlo.

A Cuenca il pubblico che con entusiasmo attende gli aerei all'aeroporto *Mariscal Lamar* apprende scioccato la dolorosa notizia che rende molto triste l'anniversario della città.

### La partenza di alcuni membri della Missione Aeronautica Italiana

Il Ministero degli Esteri in Roma, con telesspresso N° 23888 del 15 aprile 1938, firmato E. Grazi, inviava al Ministero della Aeronautica in Roma il seguente rapporto del R. Ministro a Quito: "I contratti del Maggiore Micciani e dei Marescialli Cappelli e Palmerini non verranno rinnovati in quanto il primo vuole rimpatriare per i motivi esposti qui appresso, il secondo per ragioni di salute ed il terzo in quanto ha esaurito la sua missione.

Il predetto ufficiale ed i predetti sottufficiali partiranno per l'Italia il 13 maggio prossimo.

Il Maggiore Micciani ha lavorato in modo da meritare l'approvazione del Capo della nostra Missione Militare, Colonnello Negroni.

Egli ha egregiamente compiuto il Corso di Istruzione di Perfezionamento per i piloti militari ed ha vegliato per il Corso Motoristi che ha dato all'Aviazione dell'Equatore un corpo di motoristi veri e propri prima inesistenti.

Il Corso di Perfezionamento di Aviazione si è chiuso con successo ed il Maggiore Micciani si è meritata una lode solenne

del Ministro della Difesa Nazionale equatoriano.

Il Maggiore Micciani ha manifestato l'intenzione di restare qui sino alla fine del suo contratto di un anno, che scade nel maggio prossimo, e di voler rientrare in Italia per rivedere il padre. Egli mi ha esibito una lettera del proprio padre dalla quale risulta che egli è gravemente ammalato ed aspirerebbe a rivedere il figlio prima di sottoporsi ad una seconda grave operazione chirurgica.

Circa la sua sostituzione egli mi ha detto che, salvo contraria opinione del Governo equatoriano, visto che è stato ultimato il Corso di Perfezionamento di aviazione da guerra e visto che il Capitano Casarosa svolge a Guayaquil il Corso di Istruzione per Pilotaggio, ritiene non necessaria la presenza di un nostro ufficiale di aviazione a Quito almeno sino ad ottobre prossimo. Ho detto al Maggiore Micciani che concordavo con lui circa la sua partenza determinata da così gravi ragioni familiari.

E per amore di giustizia mi corre l'obbligo di manifestare il mio compiacimento che il Maggiore Micciani abbia saputo portare bene a fine il suo compito con piena soddisfazione di tutti".

*(Archivio Storico Ministero Affari Esteri in Roma, Equatore: Racc. N° 5, Affari Politici. Anno 1938)*

Nell'Archivio Storico del Ministero Affari Esteri suddetto vi è anche una lunga relazione a stampa da cui riportiamo due punti sui compiti della Missione italiana e sulla situazione della aviazione ecuadoriana alla fine del 1938:

### 2. - MISSIONE MILITARE ITALIANA.

La Missione Militare Italiana, qui presente fino dal dicembre 1936, retta da un Colonnello di Stato Maggiore, attualmente comprende: un ufficiale superiore di Artiglieria, un Veterinario, uno di Marina, uno della Aviazione, un ufficiale inferiore del Genio, e uno di Commissariato, due sottufficiali radiotecnici del R. Esercito e tre sottufficiali (un motorista, un armiere, un montatore) della R. Aeronautica.

La Missione nel suo complesso si preoccupa della preparazione tecnica-professionale degli ufficiali di tutte le Forze Armate della Repubblica. Specialmente il Capo della Missione è il consultore tecnico delle Autorità militari locali. A questo proposito è il caso di rilevare che, più di una volta, in casi di esclusiva competenza del Presidente della Repubblica e di estrema importanza nazionale, il Capo della Missione è stato, e viene, direttamente chiamato, ad esprimere il proprio parere tecnico sulle questioni sottopostegli.

Dal Capo della Missione dipendono direttamente tutte le scuole militari di reclutamento e di perfezionamento della Repubblica e precisamente: il Corpo di Reclutamento; le Scuole di reclutamento per gli ufficiali dei servizi; le Scuole di perfezionamento per gli ufficiali delle diverse armi; l'Accademia di Guerra (attualmente in via di formazione); la Scuola di radiotelegrafia militare.

Gli ufficiali membri della Missione insegnano, nelle Scuole ed Accademie predette, le varie relative materie militari e coadiuvano il Capo Missione nei seguenti compiti affidatigli: redazione della regolamentazione per le diverse armi; studi di carattere operativo per la difesa del territorio e delle coste.

Inoltre l'ufficiale superiore dell'Aviazione, col concorso degli altri membri della Missione, svolge nella capitale il Corso di Perfezionamento per i piloti militari.

#### 5. - AVIAZIONE.

È prevista la costituzione di due Gruppi, aventi formazione analoga a quella italiana, uno da caccia su due squadriglie ed uno da osservazione e bombardamento leggero. La mancanza di mezzi finanziari però ne ritarda la organizzazione.

La consistenza attuale dell'aviazione è la seguente:

##### a) Campi :

Guayaquil, Quito (equipaggiati); Portoviejo, Cuenca, Latacunga, Esmeraldas (non equipaggiati)

##### b) Unità :

Un reparto scuola di pilotaggio al campo di Guayaquil, con attività molto ridotta non contando di alcun materiale scuola, eccetto 3 apparati *Curtiss* che contano già circa 400 ore di volo e più; un reparto scuola di perfezionamento a Quito, con attività ridotta, disponendo solo di 3 apparati *Ro 37* che contano già alcune centinaia di ore di volo.

##### c) Attrezzatura dei campi :

In Guayaquil esiste una modesta attrezzatura di officina, organizzata dalla "Panagra" (società nordamericana per i trasporti civili). In Quito si sta organizzando una modesta officina per revisione.

#### Missione Aeronautica Ecuatoriana in Italia

Nel mese di luglio 1938 il Ministero della Difesa decideva di inviare una Missione Aeronautica in Italia per effettuare dei corsi di specializzazione.

I piloti prescelti erano: il maggiore **Nicolás López Valdivieso**, capo della Missione, il capitano **Jaime Chiriboga Ordóñez** ed il tenente **Cristóbal Sandoval**.

#### Altri Corsi della Missione Militare Italiana

Alla fine di novembre 1938, si organizza nella capitale un Corso di Applicazione Aerea Militare, con la collaborazione della Missione Militare Italiana, diretto dal maggiore Raffaele Colacicchi coadiuvato dal col. Giacomo Negroni e dal cap. Igilio Perotti.

Gli ultimi giorni di gennaio del 1939, si inaugura un Corso di Perfezionamento per Motoristi e Montatori, con i seguenti sottufficiali: Antonio Sanna, Michele Cantarelli e Leandro Celloni.

#### Elia Liut chiede di rientrare nella Regia Aeronautica italiana

Il 31 maggio 1939 Elia Liut inviava, tramite la Missione Militare Italiana in Ecuador, una comunicazione dattiloscritta ed autografa al R. Ministero dell'Aeronautica in Roma. In essa, dopo aver precisato i suoi dati anagrafici e ricordato di

avere il grado di Sergente in congedo illimitato, scriveva: *Il sottoscritto, desiderando rientrare in Patria, chiede a cotesto R. Ministero di essere riammesso nei quadri dell'Aviazione col suo proprio grado.*

Segue il suo curriculum di servizio durante la Prima Guerra nelle Squadriglie da caccia, l'attività nei campi di aviazione come istruttore e collaudatore, il record mondiale di velocità con l'M.V.T., le decorazioni militari e civili, la prima trasvolata delle Ande ecuadoriane, la direzione della prima Scuola di Aviazione, i voli di allenamento sino al 1938 (ved. foto pag. 243).

La risposta in perfetto stile burocratico arrivava ad Elia due mesi dopo, e possiamo immaginare la sua delusione:

"MINISTERO DELL'AERONAUTICA - I° REPARTO - Divisione 2a - Sez. 2a

Prot. N° 225407 - Roma, 13 Luglio 1939 Anno XVII

ALLA MISSIONE MILITARE ITALIANA NELL'ECUADOR (Tramite Gabinetto)

OGGETTO: Sergente di Governo in congedo Elia LIUT.

Il nominato in oggetto risulta iscritto nella Riserva Aeronautica come Sergente di Governo.

Il predetto non può essere richiamato in servizio come pilota perché:

- non risulta abbia preso parte ad esercitazioni di volo regolarmente disposte da questo Ministero;
- ha oltrepassato il 45° anno, limite massimo di età consentito ai sottufficiali per effettuare attività di volo.

p. IL MINISTRO, IL DIRETTORE GENERALE  
(Gen. D.A. T. Toccolini)

#### Il ritorno in patria dei componenti della Missione Aeronautica Ecuatoriana ed il loro tragico destino

Nel mese di maggio del 1939 arrivano dall'Italia i capitani Jaime Chiriboga Ordóñez e Cristóbal Sandoval, quest'ultimo promosso mentre si trovava all'estero.

I due si trasferiscono a Quito e si recano al Ministero per presentare una relazione sulle loro attività in Italia.

Il cap. **Cristóbal Sandoval** viene comandato alla Scuola di Aviazione di Guayaquil e chiede il permesso di ritornare in volo. Infatti al campo di aviazione della capitale c'è un vecchio Curtiss *Osprey*, restaurato e vistosamente dipinto in rosso e denominato *Diablo Rojo*, che il pilota ottiene di poter usare per raggiungere la sua destinazione.

Dopo un'ora di volo raggiunge Guayaquil, esegue delle evoluzioni sulla città e si dirige verso il campo *Simón Bolívar* dove sembra voglia atterrare; ma improvvisamente fa quota e si dirige ancora verso Guayaquil, dove compie arrischiate manovre acrobatiche a bassa quota.

Secondo le cronache dell'epoca, dopo aver salutato la moglie che, col figlio in braccio lo ammirava da un terrazzo, e mentre eseguiva altre acrobazie, all'improvviso precipitava contro la casa della famiglia Rodríguez Bonín, incendiandola.

Tra le molte versioni sulle cause dell'incidente la più probabile è che il *Diavolo Rosso*, in una delle picchiate, abbia toccato col carrello dei fili elettrici, precipitando.

Sandoval perdeva la vita in quel rogo spaventoso in cui restavano carbonizzate più di venticinque persone.

Ancora una volta la smania di esibizionismo irresponsabile, che in precedenza aveva causato perdite irreparabili e gravi lutti all'aviazione ecuadoriana, aveva preso il sopravvento.

\*\*\*

Il 2 luglio 1939, arrivava dall'Italia il maggiore Nicolás López Valdivieso con la moglie Signora Leonor Aray.

Egli partecipava in seguito, come professore, ad un Corso *Informativo Superior* organizzato dalla Missione Militare Italiana in cui insegnavano anche il col. Giacomo Negroni, il cap. di fregata Servadio Cortesi ed il ten. col. Raffaele Colacicchi. All'inizio dell'autunno il Gen. Enrique Ribadeneira, Ispettore Generale dell'Esercito e Comandante Superiore delle Forze Armate, intraprendeva un giro col programma di visitare tutte le guarnigioni dell'Esercito e della Marina del Paese.

Giunto a Guayaquil, si apprestava a raggiungere in vapore Manabí e, quindi, Esmeraldas; il magg. Valdivieso si offre di condurlo in volo e, poiché gli aerei italiani sono ormai considerati obsoleti, si decide prudentemente di programmare il volo coll'aereo denominato *Atahualpa*, un moderno aeroplano civile *Junkers* che era stato acquistato l'anno precedente.

La mattina del 6 ottobre 1939, l'aereo decolla dall'aeroporto *Simón Bolívar* diretto a Manta e pilotato dai due piloti di grado più elevato dell'aviazione ecuadoriana: i maggiori **Nicolás López Valdivieso**, comandante della Forza Aerea e **Jaime Chiriboga Ordóñez**, comandante dell'aeroporto, che avevano seguito corsi teorici di perfezionamento in Italia.

Completano l'equipaggio il s. ten. Emilio Moscoso, capo del Servizio Meccanico, ed serg. motorista Carlos A. Sánchez.

All'aeroporto di Manta, trascorso il tempo stimato di volo, viene dato l'allarme ed iniziano le ricerche dell'aereo.

Per tutto il giorno apparecchi delle compagnie aeree civili PANAGRA e SEDTA (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos) e della Forza Aerea Ecuadoriana percorrono inutilmente la rotta alla ricerca dello *Junkers* scomparso.

Il giorno seguente, per interessamento del console americano, si uniscono alle ricerche anche quattro aerei statunitensi, due bombardieri Boeing B-18 e due aerei della Marina, partiti dalla base panamense di Cristóbal con scalo a Guayaquil.

Finalmente una pattuglia del battaglione *Imbabura* localizzava l'apparecchio a 400 metri di altezza sul monte *Río Blanco*, a circa 30 chilometri da Machalilla, nella provincia di Manabí.

Il velivolo era completamente distrutto ed i corpi di tutti i cinque occupanti erano carbonizzati e non identificabili.

### Un altro luttuoso incidente

Venerdì 10 novembre 1939, poco più di un mese dalla ecatombe che privava l'Esercito e l'Aviazione ecuadoriana degli ufficiali di maggior prestigio, in un altro incidente perdeva la vita il ten. **Gabriel Gangotena**: un ottimo pilota, che si era qualificato tra i migliori allievi della Scuola di Aviazione del Venezuela, frequentata con borsa di studio, e considerato il migliore pilota acrobatico ecuadoriano.

Quella mattina due ROMEO RO-37 sono allineati sulla pista dell'aeroporto *Mariscal Sucre* per un volo di allenamento: li pilotano il ten. Gangotena, col passeggero soldato Miguel Angel Arias, ed il ten. Alfredo Arteaga.

Dopo il decollo Arteaga nota una certa irregolarità nel motore dell'aereo del compagno ed infatti Gangotena si separa da lui, ritornando verso il campo.

Probabilmente, a causa della bassa velocità erogata dal cattivo funzionamento del motore, il pilota vira ai limiti della pista e cozza contro un grosso albero: l'apparecchio si incendia ed i due occupanti muoiono carbonizzati.

### La Missione Militare Italiana ritorna in patria: inizia una decade di progresso aviatorio sotto l'influenza americana

Il governo ecuadoriano, avendo appreso che l'Italia, il 10 giugno 1940, era entrata in guerra contro la Francia e l'Inghilterra, cancellava il contratto con la Missione Militare Italiana i cui membri lasciavano l'Ecuador e ritornavano in patria.

Alcuni di essi rientravano in servizio nel Regio Esercito, altri per combattere nella Regia Aeronautica.

Gli Stati Uniti appoggiavano l'Inghilterra con forniture di armi e di aiuti di ogni genere ed a Washington, nel marzo 1941, era stata votata la famosa *Legge sui Prestiti e sugli Appalti* (Lend and Lease Act), che autorizzava il Presidente Roosevelt a fornire materiale ai paesi belligeranti, dietro semplice impegno di questi a restituirlo dopo l'uso.

Dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbor del 7 dicembre 1941, gli Stati Uniti entravano in guerra mobilitando tutta la loro organizzazione industriale per sostenere il conflitto.

Si ricorse al continente sudamericano non solo per le materie prime ma anche per collaborare con quei Paesi alleati nel reclutamento e nell'istruzione degli uomini per eventuali esigenze di impiego nella Seconda Guerra Mondiale.

Logicamente, la formazione di piloti era uno dei punti principali del progetto delle autorità statunitensi che in breve organizzavano corsi di pilotaggio in tutte le nazioni del Sud America ed inviavano, alla luce della *Legge sui Prestiti e sugli Appalti*, tecnici e materiali.

Anche l'Ecuador aderiva all'iniziativa ed il governo americano inviava una Missione Aeronautica e, a partire da quel momento, iniziava una nuova era per l'aviazione militare ecuadoriana: i Corsi si susseguirono gli uni agli altri ed il materiale di volo arrivava, non come negli anni precedenti, ma secondo le necessità e senza problemi economici, dando inizio ad una decade di progresso.

R. Ministero dell'Aeronautica

Roma.

Il sottoscritto Elia Liut fu Felice e di fu Giusti Teresa, nato a Fiume Veneto il 6 Marzo del 1894, - già pilota della Guerra 1914 - 1918, Sergente in congedo illimitato, desiderando rientrare in Patria, chiede a cotesto R. Ministero di essere riamesso nei ranghi dell'Aviazione col suo proprio grado.

A tale scopo fa menzione al suo servizio militare nella R. Aviazione.  
Gennaio 1916, brevetto militare nel Campo di San Giusto Pisa.  
Aprile 1916, a Maggio 1918, prestato servizio come pilota nelle Squadriglie caccia 75, - 77, - e 80.  
Da Giugno 1918 a tutto Agosto 1918 istruttore di acrobazie nel campo scuola di Furbara.  
Da Settembre 1918 a Novembre 1919, in servizio della Vichers Terni di Spezia come collaudatore del apparecchio Marchetti Vichers Terni.  
Da Novembre 1919 a Maggio 1920, collaudatore del Campo Sperimentale di Montecellio.  
Decorazioni militari, - Croce di Guerra, (proposto due volte per la medaglia d'Argento ed una per quella di bronzo al valor militare.  
Decorazioni civili, - Medaglia d'Oro del premio Pirelli per abbattimenti apparecchi nemici, Marzo 1918.  
Diploma e medaglia d'Oro dal Aereo Club, per aver battuto il record Mondiale di velocità nel Campo Sperimentale di Montecellio nel mese di Novembre 1918.  
Dieci medaglie d'oro e diplomi della colonia Italiana del Ecuatore e delle città di Guayaquil, Cuenca, Riobamba e Quito per aver trasvolato per primo le Ande.  
~~Fondatore e direttore della prima scuola d'Aviazione nel Ecuador, nel 1921.~~  
Mantenuto in allenamento di volo fino al 1938.  
Con perfetta ossevanza

*Elia Liut*

Quito, 31 maggio 1939.

Comunicazione dattiloscritta ed autografa inviata da Elia Liut, tramite la Missione Militare Italiana in Ecuador, al Ministero dell'Aeronautica in Roma.

Il mittente, forse tradito dalla fretta, indica erroneamente il luogo in cui aveva battuto il record mondiale di velocità: il campo di Montecelio (Roma) invece di quello di Coltano, nei pressi di Pisa.

# Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore

## Campagnoli Emanuele

**E**manuele Campagnoli è nato a Sampierdarena (Genova) il 2 settembre 1896.

Il 1° settembre 1915 entra in servizio alla Regia Marina.

Il 14 settembre 1916 viene promosso Guardiamarina di complemento, il 23 settembre 1917 Sottotenente di vascello e Tenente di vascello il 24 settembre 1919.

Durante la Prima Guerra Mondiale combatte come pilota nella 251ª Squadriglia Idrovolanti di Venezia con continue ed eroiche azioni nell'alto Adriatico e viene decorato di medaglia d'argento e di bronzo al valor militare, della croce al merito di guerra e della medaglia Interalleata della vittoria.

Nel 1922 si reca in Ecuador con la Missione Militare Aeronautica quale esperto pilota di idrovolanti.

Compie col Macchi 18 numerosi raids lungo la costa ecuadoriana da Guayaquil a Salinas, Manta, Esmeraldas e ritorno: 1300 chilometri di percorso che costituiscono non solo un record per quel tempo, ma soprattutto il primo collegamento idro-aereo tra città ecuadoriane della costa del Pacifico.

Nel 1924 ritorna in Italia continuando la sua carriera militare ed il 18 giugno 1936 viene promosso Capitano di corvetta.

Durante la Seconda Guerra Mondiale è stato richiamato e destinato al comando di unità navali minori.

Passato nella riserva il 31 marzo 1944, viene promosso capitano di fregata il 1° gennaio 1945.

**CAMPAGNOLI Emanuele**, da Sampierdarena.

1. **Medaglia d'argento**, D.L. 16 febbraio 1919.

Sottotenente di vascello:

Malgrado il fuoco avversario, che colpì più volte il suo apparecchio eseguì 20 bombardamenti sulle linee e su importanti obiettivi oltre mare, nonché importanti esplorazioni, dimostrando nel suo servizio di pilota, arditezza ed alto sentimento del dovere.

Alto Adriatico, febbraio - agosto 1918.

2. **Medaglia di bronzo**, D.L. 2 febbraio 1919.

Sottotenente di vascello:

Attaccato da 5 apparecchi da caccia terrestri, al ritorno da una esplorazione compiuta su Piazza forte avversaria, seppe validamente resistere manovrando opportunamente in modo da permettere al suo mitragliere di sparare circa 400 colpi. Inceppatasi l'arma e sempre più stretto dal nemico, nonostante l'apparecchio fosse colpito in più parti riuscì con ingegnosa astuzia a far ritorno alla sua base.

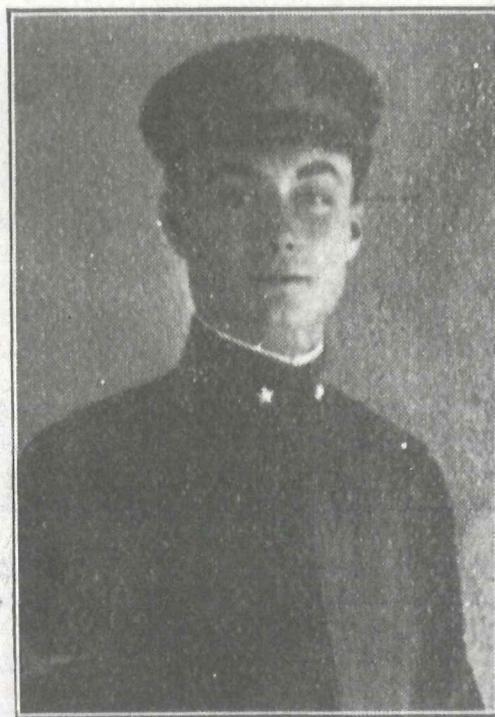
Cielo di Pola, 12 agosto 1918.

3. **Encomio solenne**, D.M. 18 aprile 1918.

Sottotenente di vascello:

Eseguì con idrovolante un bombardamento notturno di una Piazza forte nemica con favorevole risultato malgrado l'intenso tiro antiaereo, dimostrando di possedere ottime doti di capacità e di coraggio.

(LIBRO D'ORO DELL'AERONAUTICA - Volume Primo - pag. 254)



CAMPAGNOLI EMANUELE

## Canzini Attilio

Attilio Canzini è nato a Pontevedico (Brescia) il 23 settembre 1895.

Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale è assegnato al 30° Reggimento Fanteria e nel 1916, su sua specifica domanda, è trasferito al Battaglione Aviatori.

Inviato alla Scuola Civile di Aviazione Gabardini di Cameri (Novara) è iscritto al 1° Corso Allievi Piloti Militari e vola sui monopiani Gabardini con motore Le Rhône di 80 C.V. Nello stesso Corso si brevettevano anche Giannino Ancillotto ed Arturo Ferrarin.

Il 10 ottobre 1916 consegue il brevetto di pilota militare su apparecchio Caudron 80 C.V. (N. 284 - Decr. Ministeriale N. 20317).

Il suo brevetto di pilota aviatore F.A.I. N° 1.024 gli è rilasciato dall'Aero Club d'Italia il 25.11.1916.

Poi è inviato al campo d'aviazione di Cascina Costa per volare

## Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore



Brevetto di pilota militare e tessera di pilota aviatore della F.A.I. rilasciati ad Attilio Canzini nel 1916.

su altri tipi di aerei ed è successivamente trasferito a Torino per collaudare e trasportare al fronte gli apparecchi prodotti dalla FIAT e dalla Pomilio.

Nel luglio 1917 entra a far parte, come sergente pilota, della 131ª Squadriglia Aeroplani da ricognizione, dislocata al campo di Lavariano, ed inizia i voli sul Pomilio in zona di operazioni con frequenti ricognizioni sul territorio nemico eseguendo lanci di manifestini e di bombe da 130 mm. e ricognizioni fotografiche.

Compie numerosi voli di guerra e si distingue per il suo coraggio e la sua perizia, portando a termine con grande abilità le difficili missioni che gli sono affidate.

Canzini ed il suo osservatore-mitragliere spesso debbono sostenere combattimenti contro apparecchi nemici o tornano al campo con il velivolo colpito dall'artiglieria nemica.

Durante il suo servizio nella 131ª Squadriglia, sino al marzo 1918, riceve tre Encomi del Comando del 1º Gruppo aeroplani. Dal suo libretto dei voli si rileva la serie delle sue numerose abilitazioni al pilotaggio di apparecchi, oltre a quella del Caudron, consegue quella del S.A.M.L. (D.M. 8017 del 17 aprile 1917); il 4 maggio 1917 si abilita a pilotare il Pomilio 200 C.V. di cui è dotata la squadriglia, e quindi il S.I.A. 7b in ottobre dello stesso anno e, nel giugno 1918, lo S.V.A.

Il 1º agosto 1918 è destinato alla Scuola Gabardini come istruttore dei nuovi piloti che in sempre maggior numero servivano al fronte per la vittoria finale.

Nel febbraio 1919 consegue l'abilitazione al pilotaggio del Nieuport, ed in marzo quella dell'Hanriot.

All'inizio degli anni venti entra a far parte stabilmente, come pilota istruttore, della "Società Anonima Gabardini per l'Incremento dell'Aviazione", all'aerodromo di Cameri.

La Scuola è diretta da Achille Landini ed i suoi colleghi sono: il capo pilota Lodovico Zanibelli ed i piloti Oreste Peghetti, Alvaro Leonardi "asso" della caccia, Edgardo Baldazzi e Doria.

Dal 4 all'11 settembre 1921 si svolge il Circuito Internazionale Automobilistico-Aereo di Brescia a cui partecipa anche la Gabardini con i piloti Canzini, Leonardi, Peghetti e Zanibelli.

Domenica 4, mentre si svolgono le prime eliminatorie, Canzini sul biplanino Gabardini 80 C.V. per una panne di motore è costretto ad atterrare fuori campo e si classifica primo il collega Leonardi.

L'8 ottobre 1922 Canzini partecipa alle gare aviatorie al campo di Centocelle (Roma), classificandosi terzo nella gara di atterraggio di precisione (1º Zanibelli, 2º De Briganti) e quarto nella gara di acrobazia (1º De Briganti, 2º De Bernardi, terzi a pari merito Lovadina e Zanibelli).

Egli presta la sua attività al campo di Cameri sino a quando, su incarico del Commissariato dell'Aeronautica e della direzione della Gabardini, viene inviato in Ecuador come pilota istruttore. Canzini sbarca a Guayaquil il 23 maggio 1924 e, per merito suo, già nel mese di ottobre, si brevettono i primi piloti aviatori ecuadoriani al campo di aviazione *El Cóndor*.

Tra una lezione e l'altra egli trova il tempo di eseguire numerosi raids, dei quali uno rimarrà famoso negli annali dell'aviazione ecuadoriana: il primo volo diretto, il 27 dicembre 1924 su S.V.A. 5, da Guayaquil a Quito.

Per quella memorabile impresa aviatoria egli veniva insignito della medaglia d'oro al Merito, massima onorificenza della Repubblica dell'Ecuador, e delle medaglie d'oro dei Municipi di Guayaquil e Quito.

Nell'autunno del 1925, Canzini rientra in Italia e prosegue la sua attività di pilota istruttore alla Gabardini.

Nel 1926 partecipa fuori gara alla Coppa d'Italia, competizione internazionale per aeroplani da allenamento e turismo, su monoplano "CF-2" (Cambilargiu-Folz 2), fabbricato dalla "Costruzioni Aeronautiche Italiane" di Milano di cui erano stati fondatori l'ing. Emanuele Cambilargiu ed Amedeo Folz.

Dal settembre 1926 sino alla fine del 1927, è ancora lui che si prende cura di istruire i piloti ecuadoriani, suoi allievi in Ecuador, inviati a Cameri per ottenere il brevetto di 2º grado.

Nel 1929 partecipa, il 10 ed 11 novembre alla Giornata aerea di Taliedo, ai Campionati di virtuosismo su apparecchio H.D. classificandosi terzo e vincendo un premio di 750 lire.

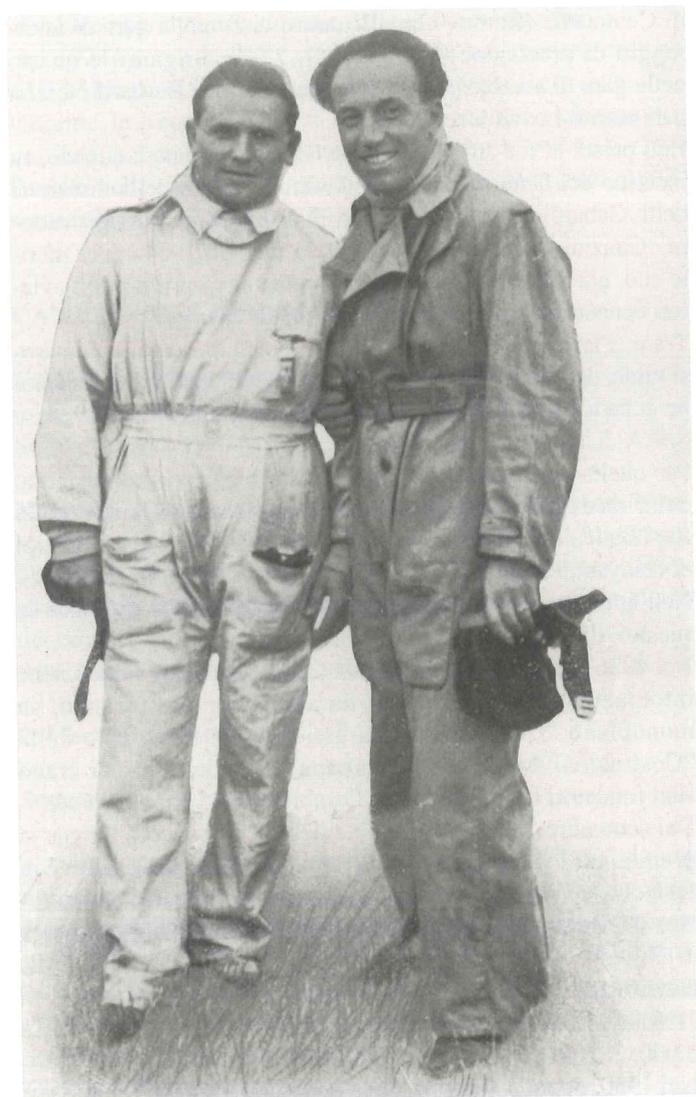
(1º classificato Battista Bottalla su Fiat C.R. 20, premio L. 5.000, 2º Romeo Sartori su Macchi M.16, premio L. 2.000).

Nel 1930, dopo la chiusura della Scuola di Cameri, con brevetto di pilota civile N° 0287 di 3º grado, rilasciatogli il 25 giugno, vola con le linee aeree civili: la Società Aerea Mediterranea, l'Ala Littoria e la Transadriatica, compiendo

## Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore



1929, 10-11 novembre. Giornata aerea di Taliedo (Milano): da sinistra: l'ing. Ettore Crepaldi, Battista Bottalla, il sig. Carlo Bossi, il col. Paride Sacchi e Canzini. I signori Crepaldi e Bossi facevano parte della Commissione acrobazia ed il col. Sacchi della Commissione velocità e turismo.



1929, 10-11 novembre. Giornata aerea di Taliedo (Milano): i piloti Attilio Canzini (a destra) e Battista Bottalla. Nei Campionati di virtuosismo acrobatico si classificarono: 1° Bottalla su Fiat C.R.20, 2° Romeo Sartori su Macchi M.16, 3° Canzini su Hanriot H.D.

numerossissimi voli.

Viene abilitato al pilotaggio dei seguenti tipi di apparecchi Dornier Wal: 17 ottobre 1930, Junkers F.13: 8 aprile 1931, S.71: 21 settembre 1931, D.H.84 "Dragon": 28 novembre 1933, Caproni Ca. 308 "Borea" e Breda 44: 15 gennaio 1936, Ca. 133 ed S.73: 5 gennaio 1937, S.74: 7 giugno 1938, S.75: 24 novembre 1938.

Dal suo libretto di volo, rilasciato a Roma il 2 maggio 1934, si può rilevare che ha già percorso, dal 4 giugno 1930 al 21 aprile del 1934, 302.319 chilometri in innumerevoli voli con gli apparecchi della Società Aerea Mediterranea (S.A.M.).

Nel 1932 si sposa in Sardegna con Nella Farci, una ragazza di Villasimius in provincia di Cagliari ed in seguito si trasferisce a Roma dove lavora come pilota dell'Ala Littoria.

Il suo matrimonio sarà allietato dalla nascita di due figli (Ottaviano, nato nel 1933, che consegue nel 1971 il brevetto di pilota di aliante veleggiatore, nel 1975 il brevetto di pilota civile di 1° grado e l'anno seguente di 2° grado; Enrico, nato nel 1937, che nel 1958 partecipa al corso allievi ufficiali piloti di complemento a Lecce, dove consegue il brevetto militare su aereo T. 6. Nel 1959 muore in un incidente stradale mentre sta seguendo il corso reattori sul T. 33).

Attilio Canzini nel 1934 compie, con l'S.71, numerosi voli sulla tratta Roma-Salonicco e Roma-Tirana (Ala Littoria).

Nel 1935, sempre come pilota dell'Ala Littoria, vola sulla tratta Roma-Salonicco, Roma-Marsiglia, Parigi-Londra con l'S.66, l'S.71 ed il D.H.84 "Dragon" e sulla rotta Roma-Grottaglie e ritorno con l'S.71; poi ancora sulle rotte Roma-Tirana, Roma-Salonicco, Roma-Cagliari con l'S.71; Roma-Venezia, Roma-Atene-il Cairo, Asmara-Kartoum e Massaua-Asmara col Fokker F. VII.

Nel 1936, col Borea, vola da Roma a Palermo, Tunisi, Tripoli e Bengasi e quindi, con l'S.71 da Roma a Tirana e Salonicco.

Nel 1937, col Ca. 133, è addetto alla rotta Roma-Tunisi-Bengasi- Cairo-Wadi Halfa e quindi, con l'S.73, segue le linee nazionali da Roma a Venezia, Brindisi e Milano e poi viene comandato ancora, con l'S.73, sulla rotta Roma-Bengasi-Tripoli sino al febbraio 1938.

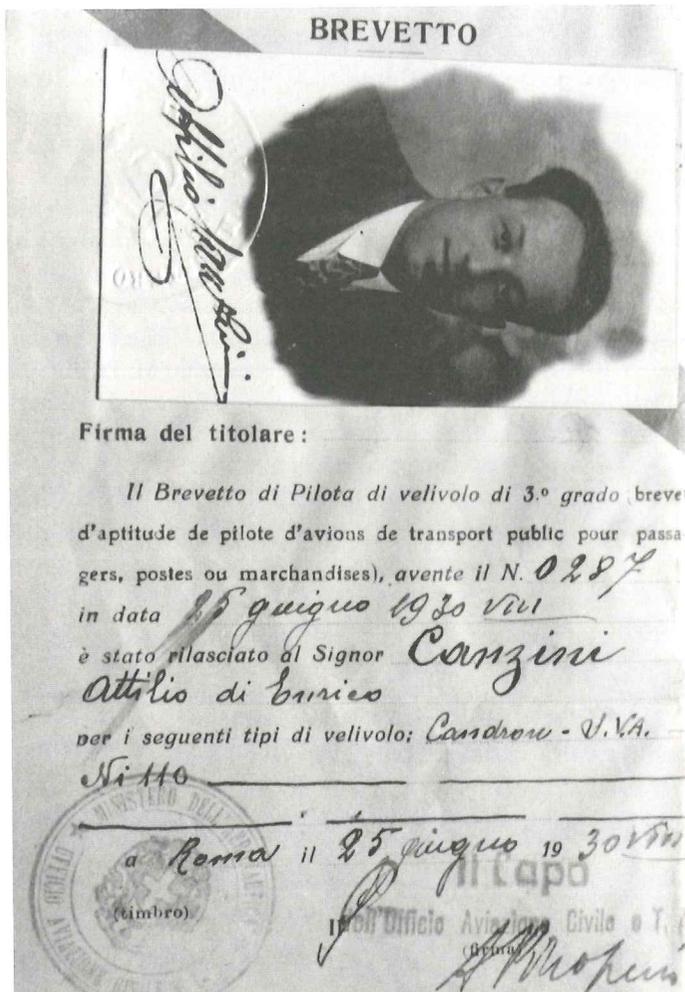
Da quel periodo sino al luglio 1940, alle dipendenze della Transadriatica, percorre 984.943 km. sulle rotte nazionali ed internazionali pilotando molteplici apparecchi: S.73, Fokker, S.66, Cant Z.506, S.74, G.18, S.75, Ca. 111 e Junkers 52.

Canzini ha partecipato alla guerra d'Africa col grado di capitano della R.A. nel Gruppo Trasporti pilotando i Caproni Ca. 111 e gli SM. 81, compiendo i primi atterraggi sull'aeroporto di Asmara.

La sua attività con le compagnie aeree civili e nel servizio aerofotografico si alternava con l'attività bellica.

Nel luglio 1940 viene richiamato col grado di maggiore della R.A. ed assegnato al S.A.S. (Servizi Aerei Speciali), comandato dal col. Umberto Klinger; compie numerosissimi voli in zona di operazioni fra cui gli ultimi rifornimenti all'oasi di Giarabub, assediata dagli inglesi, ed il trasporto dei siluri con gli SM.79.

Quindi si dedica soprattutto alla sua attività più congeniale: la formazione di nuovi piloti all'aeroporto dell'Urbe a Roma.



Libretto e Brevetto di Pilota di velivolo di 3° grado del 1930, periodo in cui Attilio Canzini iniziava la sua carriera di aviatore sulle Linee Aeree Civili italiane.



Attilio Canzini (secondo da sinistra) innanzi un Siai Marchetti S.71 della Società Aerea Mediterranea con cui, nel 1934, compì molti voli sulle tratte Roma-Salonicco e Roma-Tirana.

Negli ultimi mesi di guerra la sua squadriglia viene trasferita a Venezia ove lo coglie la fine delle ostilità.

Nel dopoguerra sino al 1980 si dedica agli affari con alterno successo.

Canzini, dalla morte della moglie Nella nel 1966, è sempre vissuto a Roma, trasferendosi definitivamente in Sardegna nel 1982 dove ha trascorso serenamente i suoi ultimi anni di vita con il figlio Ottaviano ed i nipoti Gaia, Tomas e Yuky. È deceduto a Villasimius (Cagliari) il 14 marzo 1985.

**Canzini Attilio**, nato a Pralboino (sic) (Brescia)

**Medaglia di bronzo**, R.D. 13 ottobre 1918

Sergente, 131ª squadriglia aviatori:

Arditissimo pilota, esempio costante di grande valore e di singolare perizia, in numerosi voli di guerra sempre condusse a termine i difficili mandati affidatigli, sfidando con serena fermezza il fuoco nemico antiaereo e gli apparecchi da caccia avversari, che invano cercavano di contrastargli la via, e mitragliando a bassa quota truppe nemiche.

Carso, agosto 1917 - Cielo del Tagliamento, ottobre 1917 - Cielo del Piave, maggio 1918.

(ALBO D'ORO DELL'AERONAUTICA - Volume Secondo - pag. 77)



Attilio Canzini a Khartoum (Sudan) innanzi un Fokker F. VII / OFM Ro 10 dell'Ala Littoria nel 1935. In quel periodo prestava servizio sulle rotte Roma-Venezia, Roma-Atene-il Cairo, Asmara-Khartoum e Massaua-Asmara.



Attilio Canzini in piedi sull'ala dello Junkers tipo F.13 "Annelise" I-BAVB della Transadriatica nel 1939.

### Faulin Antonio Eolo

Antonio Eolo Faulin, figlio di Antonio, negoziante, e di Casagrande Teresa, è nato a Pordenone il 21 agosto 1895.

Allo scoppio della guerra viene assegnato come soldato autista al Battaglione Dirigibilisti, 2ª Compagnia di Pordenone.

Richiesta l'ammissione al personale navigante, il 24 aprile 1917 si presenta al Comando di Aeronautica (Aviatori) di Torino e, dopo la prescritta visita medica, viene giudicato idoneo al pilotaggio ed assegnato come allievo di Scuola piloti al Campo Scuola di Coltano (Pisa) della Società Vickers-Terni.

Superate tutte le prove prescritte, su apparecchio M. Farman 14 con motore Anzani 100 C.V., il 28 luglio 1917 esegue la quarta prova del 2° brevetto sul percorso di 250 chilometri Coltano-Livorno-Viareggio-Massa-Pontedera-Coltano.

Il 4 agosto 1917 passa al Campo Scuola di San Giusto quale istruttore in prova ed, il 12 dicembre, vista la sua attitudine all'insegnamento, viene ufficialmente incaricato delle funzioni di Istruttore di Scuola Piloti.

Sino al termine del conflitto ha proseguito la sua utile opera di formare i piloti volando quasi ogni giorno con gli allievi.

Sui campi scuola istruisce circa duecento allievi e nel campo di



Brevetto superiore di pilota aviatore militare rilasciato ad Antonio Eolo Faulin nel 1918.



*Antonio Eolo Faulin con giubbotto da pilota durante la Prima Guerra mondiale.*

aviazione di Coltano conosce Elia Liut nel periodo in cui si allena per il collaudo del nuovo biplano "M.V.T."

Il suo brevetto di 1° Grado reca il N° 2693 e quello superiore di pilota aviatore (F.A.I.), rilasciato a Roma dall'Aero Club d'Italia il 10 settembre 1918, il N° 1261.

Dopo la parentesi bellica riprende gli studi e si laurea al Politecnico di Milano in ingegneria idraulica e si specializza in impianti idroelettrici.

Quindi nel settembre 1922 si reca in Ecuador per affari personali e per cercare lavoro come ingegnere idraulico.

In Ecuador conosce i membri della Missione Militare Italiana e nel luglio 1923 viene assunto dal Governo ecuadoriano come pilota istruttore della Scuola di Aviazione di Guayaquil.

Il 16 luglio 1923 compie il raid Quito-Ibarra, e quello di ritorno il 22, con l'apparecchio Caudron G.3 denominato "LA SYRIE".

Sino al 1924 continua la sua attività di pilota istruttore in Ecuador, dalla quale si dimette per dedicarsi alla professione.

Dal 1925 al 1926 esegue molti lavori idroelettrici nei cantoni ecuadoriani di Babahoyo e Cañar.

Trasferitosi in Colombia, progetta e realizza grandi lavori

idroelettrici a Manizales, Pereira, San Cancio e Belmonte, che sono annoverati, per grandezza ed efficienza, tra i migliori del Sud America.

Il 27 febbraio 1939 sposa, a Cali (Colombia), la signorina Bianca Mercedes Parodi.

Le Repubbliche di Ecuador e Colombia gli hanno tributato riconoscimenti ed onorificenze per le sue realizzazioni.

Egli è morto a Pereira in Colombia il 19 aprile 1957 a causa di un'operazione chirurgica male effettuata.

Lasciava la moglie Blanca Mercedes Parodi ed i figli Silvana ed Helios.

### **Guicciardi Ferruccio**

Ferruccio Guicciardi, figlio di Giuseppe e di Romani Carolina è nato a Modena il 2 luglio 1895 in frazione Marzaglia, dove da qualche anno è stato trasferito l'aeroporto di Modena.

Di famiglia benestante, il padre era agricoltore possidente. Ferruccio aveva due sorelle ed un fratello: Rina nata il 15.09.1893, Carolina nata il 29.09.1902 e Cesare nato il 4.09.1897. La madre decedeva di parto dando alla luce la sorella minore. Suo padre si risposava con Lasagni Maria e dalla nuova unione nascevano: Mario, Bruna e Laura.

Durante la I° Guerra Mondiale viene assegnato al Battaglione Aviatori il 30 luglio 1915 conseguendo il 1° brevetto il 5 mag-



*Fotografia del pilota italiano Ferruccio Guicciardi pubblicata sulla testata del quotidiano "El Telégrafo" di domenica 21 novembre 1920.*

gio ed il 2° brevetto il 30 luglio 1915.

Ha iniziato i voli nella zona delle operazioni il 2 agosto colla 42ª Squadriglia Aeroplani da ricognizione ed il 16 aprile viene trasferito al 3° Gruppo Aeroplani alla 71ª Squadriglia (2ª sezione Nieuport da caccia) dove si guadagna una medaglia di bronzo per il coraggio e l'abilità dimostrata in vari combattimenti nel cielo del Trentino.

Ferruccio viene assegnato, dal 15 dicembre 1916, alla 70ª Squadriglia Aeroplani da caccia in cui combatte sino al mese di gennaio 1918 eseguendo continue crociere di scorta e caccia.

Il 18 febbraio 1918 viene inviato al Deposito Velivoli di San Pelagio, dal cui campo trasferisce numerosi apparecchi al fronte dopo averli provati in voli ad alta quota.

Quindi viene assegnato alla 77ª Squadriglia Aeroplani da caccia.

Il 21 gennaio 1919 è ancora in forza alla 77ª Squadriglia Aeroplani Spad ed il 5 maggio alla 73ª Squadriglia Hanriot HD di stanza a Dudular in Macedonia, dove vola per prova od allenamento sino alla fine di giugno.

Quindi viene trasferito al campo di Montecelio (Roma).

Nel mese di settembre del 1920 si reca in Ecuador, raggiungendo Elia Liut con il quale aveva preso accordi al campo di Montecelio nel 1919 e che aveva conosciuto nella 77ª Squadriglia.

In Ecuador egli collabora attivamente alla buona riuscita dei voli di Liut e compie i raids più difficili e molti trasporti postali col Macchi Hanriot HD-1 denominato "TELEGRAFO I°": da Cuenca a Riobamba il 19 novembre 1920; da Quito ad Ibarra il 9 febbraio 1921; da Ibarra a Otavalo e ritorno l'11 e 12 febbraio 1921; da Ibarra a Tulcán il 16 febbraio 1921; da Tulcán a Pasto, in Colombia, il 7 marzo 1921 e da Pasto a Cali il 21 aprile. Quindi egli si stabilisce definitivamente in Colombia e firma un contratto di pilota con la C.C.N.A. (Compañía Colombiana de Navegación Aérea).

Il 16 aprile 1922 Guicciardi trasporta la prima posta aerea tra Barranquilla e Medellín, con l'ultimo volo della C.C.N.A. pilotando l'apparecchio denominato "BARRANQUILLA", un Farman tipo *Goliath* capace di trasportare 14 passeggeri.

Quindi continua a volare con la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos) e con una compagnia aerea sussidiaria denominata LIADCA (Linea Aérea del Cauca).

Ferruccio Guicciardi è morto celibe a Cali, in Colombia, il 4 gennaio 1947.

#### **GUICCIARDI Ferruccio**, da Modena.

Medaglia di bronzo, conferitagli sul campo e sanzionata con D. L. 7 febbraio 1918.

Sergente, battaglione squadriglie aviatori: Pilota d'aeroplano, abile e coraggioso, eseguiva numerose crociere e vari combattimenti a quota altissima, affrontando e respingendo arditamente velivoli nemici, malgrado le avverse condizioni atmosferiche e le difficoltà delle zone alpestri.

Cielo del Trentino e del Carso, 16 aprile-15 dicembre 1916.  
(ALBO D'ORO DELL'AERONAUTICA - Volume Secondo pag. 165)

#### **Liut Elia Antonio**

Elia Antonio Liut, figlio di Felice e di Giusti Teresa, è nato a Fiume Veneto (Pordenone) il 6 marzo 1894, secondo di otto figli (4 maschi e 4 femmine); ragazzo sveglio ed intelligente, a soli 10 anni, con il fratello Piero di 8, emigra in Sud America. Infatti agli inizi del secolo la vita era molto difficile e, anche se tali decisioni influivano dolorosamente sugli affetti, molti erano costretti ad emigrare per aiutare la famiglia.

Rientrato in Italia nel 1911, partecipa col padre ed i fratelli alla gestione della rete elettrica pordenonese, costruendo anche impianti elettrici sulla Pedemontana.

Questo lavoro, ottenuto in appalto dalla Società Elettrica Trevigiana di Pordenone, riunisce tutta la famiglia.

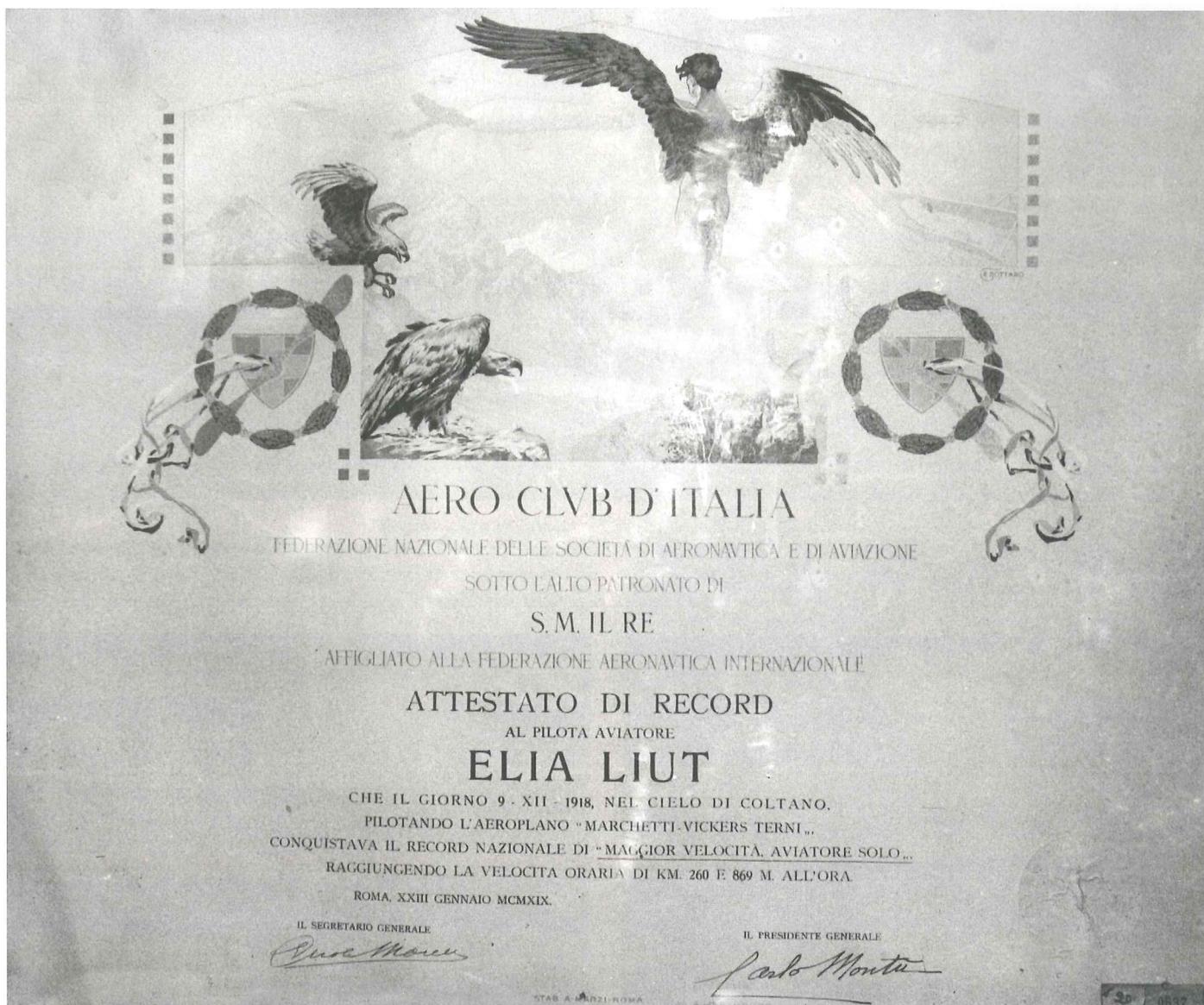
Alla chiamata alle armi nel 1914 è aspirante allievo musicante nel 1° Reggimento Fanteria, il 5 agosto 1915 è trasferito al 4° Reggimento Bersaglieri ed il 31 agosto viene inviato al Deposito d'Aeronautica (Aviatori).

Superata la visita medica, il 14 giugno 1916 è ammesso come allievo alla Scuola di pilotaggio di San Giusto (Pisa).

Sul Campo di San Giusto consegue il 1° brevetto il 20 dicembre 1915 su apparecchio Blériot ed il 2° brevetto (militare) il



Elia Liut in divisa durante la Prima Guerra mondiale.  
La foto ha ispirato il grande quadro a olio del pittore Pedro León esposto al Museo Municipale "Remigio Crespo Toral" di Cuenca.



Attestato di record dell'Aero Club d'Italia, firmato dal Presidente Generale Carlo Montù e dal Segretario Generale Ercole Morelli, in cui al pilota aviatore Elia Liut viene riconosciuto il Record Nazionale di "Maggior Velocità Aviatore Solo", conquistato il 9. XII. 1918 nel cielo di Coltano, pilotando l'aeroplano "Marchetti-Vickers-Terni". (Museo Municipale "Remigio Crespo Toral" di Cuenca).

20 gennaio 1916; il 26 gennaio viene trasferito alla Scuola della Malpensa dove diviene pilota di apparecchio Maurice Farman con D.M. n° 1180 ed il 3 marzo passa alla scuola di Cascina Costa dove è nominato pilota di apparecchio Nieuport con D.M. n° 7752.

Assegnato alla 75ª Squadriglia Aeroplani da caccia il 1° maggio 1916 e promosso sergente il 15 luglio partecipa, dal 16 luglio in poi, alla difesa della città di Brescia, compito specifico allora assegnato alla sua squadriglia.

Il 26 giugno 1917 passa alla 77ª Squadriglia Aeroplani da caccia ed, il 10 novembre 1917 alla 80ª Squadriglia Aeroplani da caccia.

Infine, il 20 febbraio 1918, viene di nuovo inviato alla 77ª Squadriglia Aeroplani da caccia.

Per i voli di crociera notturna alla luce lunare contro gli apparecchi da bombardamento nemici, che sperimenta con successo nella prima decade di febbraio, riceve un Encomio ufficiale del

Col. Moizo, Capo dell'Ufficio Servizi Aeronautici.

Il Serg. Liut, il S. Ten. Ancillotto ed il Serg. Allasia furono i primi e pochi piloti del XIII° Gruppo Aeroplani a venire scelti per tale nuova e rischiosa impresa.

Il 16 marzo 1918, durante una scorta ai Savoja Pomilio, abbatté un aereo nemico.

Il suo brevetto superiore di pilota aviatore dell'Aero Club d'Italia (F.A.I.) N° 1.194, che gli viene rilasciato il 23 aprile 1917, precisa che il brevetto di 1° Grado è registrato al N° 467. Elia ha occasione di pilotare quasi tutti i tipi e modelli di aerei dell'Aviazione del Regio Esercito, dimostrandosi abilissimo.

Il 7 luglio 1918 viene messo a disposizione della Società Vickers-Terni come collaudatore.

Il 10 maggio 1918 viene inviato al Campo Scuola di Coltano (Pisa) quale istruttore ed il 3 giugno al Campo di Centocelle (Roma) con le stesse mansioni.

I suoi superiori, per le sue qualità di virtuoso dell'aria, decido-

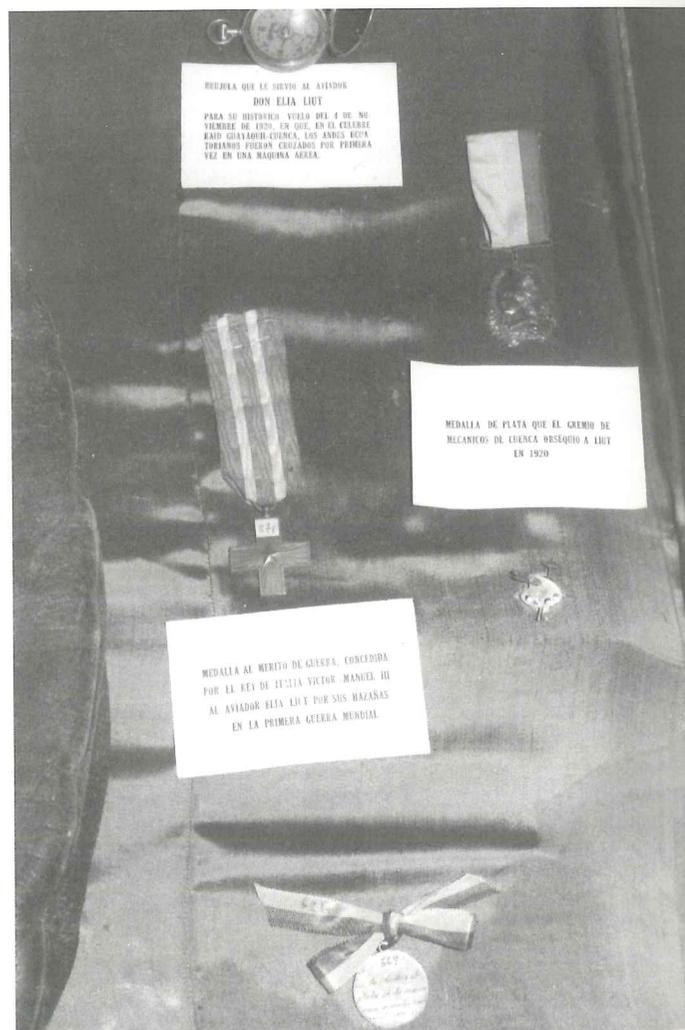
Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore



Biplano da caccia M.V.T. costruito interamente in metallo dalla Società Vickers-Terni negli stabilimenti di La Spezia nel 1918. Nonostante questo apparecchio fosse in grado di volare a 260 chilometri orari, superando in velocità tutti i caccia alleati e nemici, non venne mai prodotto in serie poiché sopraggiunse la fine del conflitto mondiale.



Casacca e cuffia indossate da Elia Liut durante i suoi voli di guerra in Italia e nei raids ecuadoriani. (Museo Municipale "Remigio Crespo Toral" di Cuenca).



Alcuni cimeli di Elia Liut conservati nel Museo "Remigio Crespo Toral" di Cuenca, dall'alto in basso: la bussola del primo volo transandino Guayaquil-Cuenca e, tra molte altre preziose medaglie, la Croce di Guerra italiana in bronzo.



Cuenca, maggio 1977.  
L'elica spezzata del Macchi Hanriot HD-1 "TELEGRAFO I" fotografata dall'autore nel Museo Municipale "Remigio Crespo Toral", nella sezione dedicata ai cimeli del pilota italiano Elia Liut.

no di inviarlo, da giugno alla fine di agosto 1818, al campo di aviazione di Furbara (Roma), come istruttore di acrobazia in volo e dove riceve, il 17 agosto, la nomina di istruttore di apparecchio Hanriot.

Nel mese di novembre viene nuovamente messo a disposizione della Società Vickers-Terni dove viene scelto per il collaudo del biplano "M.V.T.", primo caccia monoposto italiano metallico, progettato dall'ing. Alessandro Marchetti, direttore tecnico del reparto d'aviazione di quella Società.

Con tale aereo, munito di motore S.P.A. 200 C.V., Elia Liut batte, il 9 dicembre 1918 sul campo di Coltano (Pisa), il record del mondo di velocità alla media di Km/h 260,869, superando di 57,369 Km/h il record che il pilota francese Prévost deteneva dal 29 settembre 1913 e di 28 km/h quello, più recente, di un aviatore statunitense.

Miguel Valverde, console dell'Ecuador a Roma, che conosce Liut al campo di Centocelle (Roma) nel luglio 1919, dopo un volo con Cosimo Rennella, diventa suo ammiratore e lo invita nel suo Paese prospettandogli una grande carriera.

Liut accetta e col meccanico Fedeli sbarca nel porto di Guayaquil la sera del 26 luglio 1920, dal vapore italiano *Bologna* proveniente da Genova.

Pochi giorni dopo arriva anche il Macchi Hanriot HD-1 che Liut aveva acquistato a prezzo di rottame, caso frequente per molti piloti di guerra, dal governo italiano dopo la fine del conflitto.

Con l'aereo suddetto, acquistato da José Abel Castillo, proprietario del giornale *El Telégrafo* di Guayaquil e battezzato "TELEGRAFO I", egli effettua, il 4 novembre 1920, il raid Guayaquil-Cuenca, prima trasvolata delle Ande ecuadoriane e primo volo postale dell'Ecuador. Per quel volo memorabile riceveva dieci medaglie d'oro e diplomi della Colonia italiana e delle città di Guayaquil, Cuenca, Riobamba e Quito.

Dopo il suo secondo raid da Riobamba a Quito, realizzato il 28 novembre 1920, Liut dirige la nascente Scuola di Aviazione Militare di Guayaquil (Durán), sotto contratto governativo.

Egli si sposa a Quito nel 1921 con la signora Carmen Angulo Freile, vedova con quattro figli (2 maschi e 2 femmine).



Ritratto di Elia Liut nei suoi ultimi anni di vita.

Nel 1928 un secondo contratto governativo nomina Liut direttore tecnico della Scuola di Aviazione.

Successivamente egli si dimette e si dedica all'agricoltura iniziando, per la prima volta in Ecuador, la coltivazione dei pomodori ad Huigra, vicino a Guayaquil.

Nel 1935 il Municipio di Cuenca inaugurava, nel luogo dell'atterraggio del 4 novembre 1920, un piccolo obelisco a ricordo del raid, oggi scomparso per l'incuria del tempo.

Nel 1936, la sua passione per il volo lo riporta nei cieli ecuadoriani, alla guida di un aereo da turismo Klemm, come direttore della Scuola di Aviazione Civile.

Nel 1939, tramite la Missione Militare Italiana in Ecuador, Liut inoltra domanda ufficiale al Ministero dell'Aeronautica in Roma, in cui afferma: "Il sottoscritto, desiderando rientrare in Patria, chiede di essere riammesso nei quadri dell'Aviazione col suo proprio grado di Sergente in congedo illimitato".

Il 13 luglio il Ministero dell'Aeronautica rispondeva al Sergente di Governo in congedo Elia Liut, iscritto nella Riserva Aeronautica, che non poteva essere richiamato in servizio come pilota poiché non aveva preso parte ad esercitazioni di volo regolarmente disposte ed aveva oltrepassato il 45° anno, limite massimo di età consentito ai sottufficiali per effettuare attività di volo.

## Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore



*Emissione commemorativa del 25° anniversario del primo volo postale dell'Ecuador. I sei valori di posta ordinaria che mostrano il biplano Macchi Hanriot HD-1, denominato "TELEGRAFO I", in volo sulle Ande ed, in secondo piano, il vulcano Chimborazo.*



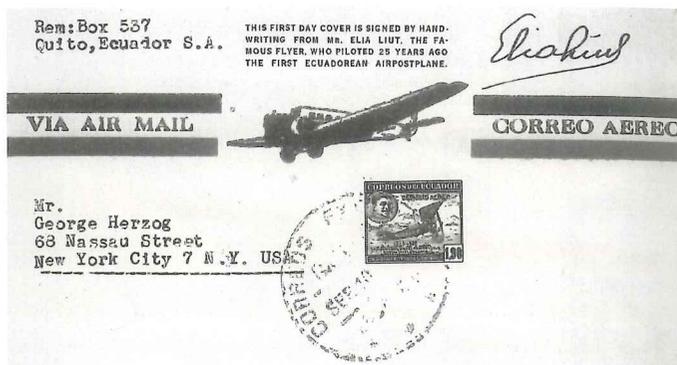
*Emissione commemorativa del 25° anniversario del primo volo postale dell'Ecuador. I sei valori di posta aerea che raffigurano il "TELEGRAFO I", sul campo di aviazione di Cuenca e, in un medaglione, il ritratto dell'aviatore italiano Elia Liut che pilotò il biplano nello storico volo e trasportò la prima posta aerea dell'Ecuador.*

Durante la seconda Guerra Mondiale, in una sua proprietà nei pressi di Ibarra, Elia riprende la sua attività di agricoltore. Infatti, importate dall'Italia le piantine, coltiva pomodori da sugo della tipica varietà partenopea.

In seguito, impianta una fabbrica di salsa di pomodoro e, per primo in Ecuador, ne vende con successo il prodotto confezionato in bottiglie.

Nel 1948 la Repubblica dell'Ecuador emetteva una serie di sei francobolli di posta aerea, che commemora Liut ed il primo volo postale dell'Ecuador: è un onore unico riservato ad un vivente, ed infatti Elia Liut è il primo ed il solo pordenonese ad essere effigiato su un francobollo italiano od estero.

La genesi dell'emissione, poco nota al di fuori del ristretto cerchio degli storici postali ecuadoriani è la seguente: il 30 ottobre 1945 il Presidente della Repubblica José María Velasco Ibarra promulgava il decreto esecutivo N° 1781, in cui autorizzava il Ministro del Tesoro M. Aviles ad emettere dei francobolli commemorativi del 25° anniversario dell'inizio dell'aviazione in Ecuador: due valori da 0,40 e 0,60 sucres per il Servizio Ordinario e tre valori da 1,2 e 5 sucres per il Servizio Aereo.



*Quito, 10 settembre 1948.*

*Busta primo giorno affrancata col francobollo del valore da 1,90 sucres della serie commemorativa di posta aerea, con la firma autografa di Elia Liut.*

Purtroppo solo dopo due anni si procedeva alla realizzazione effettiva della emissione. Infatti, con decreto N° 265 registrato il 15 marzo 1946 si aggiudicava il contratto, sottoscritto dal rappresentante il 12 aprile, alla ditta inglese Thomas de la Rue. Nel decreto si stabiliva che, per uniformarsi alle mutate necessità del servizio postale, veniva ampliato il numero dei francobolli ad un totale di 12: 6 di posta ordinaria e 6 di posta aerea.

Un successivo decreto del 14 febbraio 1947 stabiliva le tirature ed i colori dei francobolli come segue: Servizio Ordinario (formato verticale con l'apparecchio "TELEGRAFO I" che si staglia nel cielo e con il vulcano Chimborazo come sfondo) 200.000 del valore da 0,30 s. rosso-arancio; 100.000 cadauno dei valori da 0,40 s. lilla, da 0,60 s. blu e da 1 s. bruno-rosso; Servizio Aereo (formato orizzontale col biplano "TELEGRAFO I" nel campo di aviazione di Cuenca e, in un medaglione nella parte superiore sinistra, il ritratto di Elia Liut) 50.000 cadauno dei valori da 0,60 s. rosa-carminio, da 1 s. verde, da 1,30 s. lilla-bruno, da 1,90 s. violetto, da 2 s. seppia e da 5 s. blu. La dentellatura di entrambe le serie è 12 1/2.

L'emissione, stampata dalla Thomas de la Rue a Londra, fu finalmente posta in vendita il 10 settembre 1948.

Per iniziativa privata vennero preparate anche delle buste primo giorno con la firma autografa di Liut, affrancate col francobollo da 1,90 sucres della serie di posta aerea, con l'annullo dell'ufficio postale di Quito.

Nel 1951 il Congresso Nazionale della Repubblica dell'Ecuador concedeva a Elia Liut la nazionalità onoraria, nominandolo "Ciudadano Ecuatoriano de Honor".

Dopo 32 anni di permanenza in Ecuador, il 12 maggio 1952, nella villa *La Victoria*, proprietà della famiglia nei pressi dell'attuale campo di aviazione di Quito, un infarto alla una del mattino spezza la sua vita avventurosa a 58 anni.

Martedì 13 maggio 1952, i suoi resti mortali vengono traslati dalla Cappella Ardente, apprestata nel Circolo Militare di Quito, al Cimitero di San Diego.

Nel Museo Municipale *Remigio Crespo Toral* di Cuenca sono conservati ed esposti molti suoi cimeli personali, da lui donati alla città: l'attestato del record di velocità, la casacca, la cuffia e la bussola del volo del 4 novembre ed altri oggetti personali come, ad esempio, due porta sigarette in argento decorati in oro e una targa d'argento offerta dalla Colonia italiana di

Quito. Nel novembre 1951 il Consiglio Comunale lo nominava "Figlio Adottivo della Città di Cuenca".

Inoltre, dopo la sua morte, la moglie donava al Museo di quella città tutte le medaglie, le decorazioni, gli attestati ed i trofei ricevuti in Italia ed in Ecuador, tra cui la Croce di Guerra italiana in bronzo.

Il Generale Luigi Straulino, allora Capo dell'ufficio Storico dell'Aeronautica, in un articolo intitolato *ELIA LIUT. Un capitano aviatore italiano fondatore dell'aeronautica dell'Ecuador*, commemorava degnamente il *condor andino* alla notizia della sua morte.

("Corriere Militare", N° 27 del 12 luglio 1952)

### Abbattimenti di aerei nemici ufficialmente riconosciuti

1° - 16.03.18 - San Donà di Piave

("Nel Cielo", Anno II°, N° 5 - 10.04.18, pag. 69)

La sua cartella personale, conservata dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, conferma la data e precisa, che il pilota era in missione di scorta ad apparecchi Savoia Pomilio sul Piave e che l'abbattimento dell'apparecchio nemico è avvenuto fra Ronche e Noventa di Piave.

*Decorazioni Militari:* Croce di Guerra italiana.

Il sergente Elia Liut, venne proposto due volte per la medaglia d'argento ed una per quella di bronzo.

*Decorazioni Civili:* medaglia d'oro *Premio Cacciatori del Cielo*, messa in palio dalla Società Pirelli tramite la rivista "Il Secolo Illustrato" e destinata ai piloti da caccia che avevano abbattuto, o concorso con altri, all'abbattimento di uno o più aeroplani nemici; medaglia d'oro e diploma dell'Aero Club d'Italia per il record mondiale di velocità; 10 medaglie d'oro e diplomi della Colonia italiana dell'Ecuador e di Guayaquil, Cuenca, Riobamba e Quito per aver trasvolato per primo le Ande ecuadoriane e collegato in volo quelle città.

\*\*\*

### COMMEMORAZIONI DI ELIA LIUT A FIUME VENETO

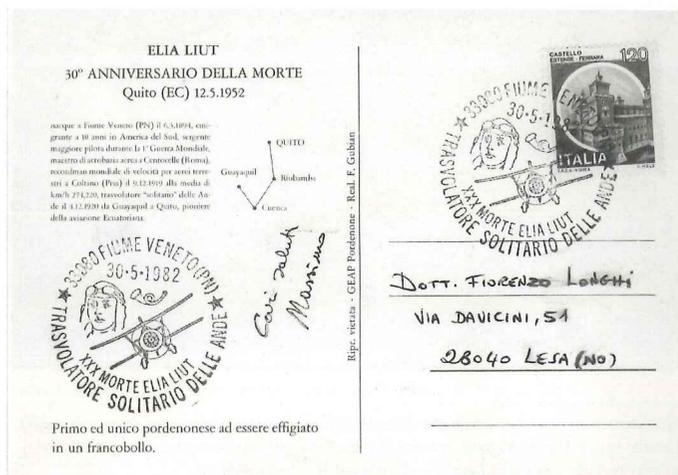
Nella sua casa natale a Fiume Veneto, al numero 63 di Viale della Repubblica, nella metà degli anni cinquanta, viene posta una lapide commemorativa (foto a lato).

Il 30 maggio 1982 a Fiume Veneto, il Sindaco M.o Piergiorgio Zannese, organizzava anche un programma di manifestazioni in omaggio al concittadino aviatore, annunciate da un grande manifesto a colori in cui campeggia la riproduzione del francobollo di posta aerea ecuadoriano da 1,30 sucres, secondo della serie di sei valori emessa per commemorare il 25° anniversario del primo volo postale in Ecuador.

Il nutrito programma prevedeva l'emissione di una cartolina speciale e l'apertura di un Ufficio postale temporaneo dotato di annullo speciale commemorativo del 30° anniversario della



Manifestazioni commemorative dell'Aquila delle Ande Ecuatoriane



Fiume Veneto, 30 maggio 1982.

Cartolina ed annullo postale commemorativo del 30° anniversario della morte di Elia Liut.



Lapide posta sulla casa natale di Elia Liut a Fiume Veneto.

morte del *trasvolatore solitario delle Ande*, ed una mostra storico-filatelica sull'aviazione a cura del Circolo Filatelico Numismatico del luogo.

Inoltre una mostra storico-illustrata dell'aviazione nei vari tempi, l'esposizione di elicotteri AB 205 ed AB 206 e dell'ae-



Toronto, 30 maggio 1982.  
Da destra a sinistra: il Sindaco Piergiorgio Zannese, in visita alla numerosa comunità di emigranti di Fiume Veneto, mentre illustra il manifesto, mostrato con orgoglio dal presidente della comunità fiumana di Toronto Mr. Endy Moretto.

reo *Meteor* FL 55; un passaggio di velivoli del 5° RIGEL di Casarsa della Delizia e lancio di fiori; il sorvolo di un biplano *Tiger Moth*, seguito da un lancio di palloncini da parte degli alunni delle scuole medie ed elementari.

Nel pomeriggio iniziarono le proiezioni continuate di documentari storici dell'aeronautica e di un filmato sulla storia delle



Fiume Veneto, 7 marzo 1994.  
L'ultraleggero "Alfiere", pilotato da Corrado Rusalen, sorvola la casa natale di Elia Liut mentre Fausto Gubian lancia un mazzo di fiori a ricordo del centenario della nascita del "condor delle Ande" ecuadoriana. (Foto di Euro Rotelli)



Fiume Veneto, 30 maggio 1982.  
Programma delle manifestazioni in omaggio al concittadino Elia liut, deceduto a Quito il 12 maggio 1952. (Manifesto policromo cm 100x70)

*Frecce Tricolori*, seguite da un lancio di paracadutisti dell'Ass. Naz. di Pordenone sul piazzale delle scuole Medie; la riuscita manifestazione si chiudeva con passaggi di deltaplani con motore ausiliario.

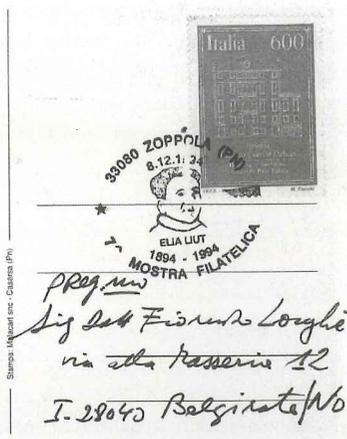
Quello stesso giorno in cui si celebrava Liut a Fiume Veneto, il sindaco Zannese lo commemorava in Canada, di fronte alla numerosa comunità di emigranti fiumani di Toronto.

Il 6 marzo 1994, 100° anniversario della nascita, nonostante gli articoli pubblicati da Fausto Gubian sui giornali locali, non venne commemorato da Fiume Veneto poiché il sindaco e la nuova amministrazione municipale avevano altri progetti, intendendo soltanto costituire nella biblioteca civica un archivio, dedicato a Liut, di pubblicazioni e testimonianze italiane ed estere, avendo in quei momenti problemi comunali più importanti ed urgenti da risolvere.

Gli appassionati di storia dell'aviazione ed i filatelici commemorarono però l'avvenimento: il 7 marzo 1994, alle 11, la squadra de *La Comina* con l'ultraleggero *Alfiere*, sotto le cui ali spiccava a caratteri cubitali il nome del *condor delle Ande*, ha sorvolato con passaggi a bassa quota la casa natale di Liut a Fiume Veneto lanciando un mazzo di fiori ed un biglietto sul

VII MOSTRA REGIONALE FILATELICA ZOPPOLANA  
Zoppola 8-9-10-11 Dicembre 1994

Lapide deposta dalla cittadinanza di Fiume Veneto (Pn), verso la metà degli anni '30, in ricordo dell'illustre concittadino.



Zoppola, 8 dicembre 1994.  
Cartolina ed annullo postale commemorativo del centenario della nascita di Elia Liut.



La casa natale di Elia Liut, al numero 63 di Viale della Repubblica, a Fiume Veneto (Pordenone).  
La lapide è sul lato sinistro della facciata. (Foto di Euro Rotelli)

quale era scritto: *Al pioniere dei due mondi dell'aviazione, al cacciatore in guerra, maestro di acrobazia aerea, campione mondiale di velocità e onore e vanto della Provincia.*

L'Alfiere era pilotato da Corrado Rusalen e recava a bordo anche il Comandante Fausto Gubian.

A Zoppola, paese a 4 chilometri da Fiume Veneto, si inaugurava dall'8 all'11 dicembre 1994, la VII Mostra Regionale Filatelica Zoppolana con l'apertura di un Ufficio postale temporaneo dotato di un annullo speciale dell'8 dicembre, commemorativo del 100° anniversario della nascita di Elia Liut, che venne apposto sulle cartoline speciali emesse per l'occasione: una ritrae l'apparecchio in volo sulla casa di Elia Liut, un'altra la lapide posta sulla casa natale del pilota, una terza la cartolina del primo raid Guayaquil-Cuenca del 4.11.1920 col timbro della prima posta aerea ecuadoriana.

## Petri Tullio

Tullio Petri, figlio di Tobia e di Zorzi Luigia, è nato a Tavagnacco (Udine) il 5 gennaio 1892.

Arruolato allo scoppio della guerra italo-austriaca consegue il grado di Tenente del Genio. Su sua domanda viene ammesso al Battaglione Aviatori, conseguendo il brevetto di pilota aviatore, ed assegnato al 12° Gruppo Aeroplani.

Compie numerosi voli nelle squadriglie da ricognizione del Regio Esercito; in un volo a bassa quota sul nemico viene abbattuto dalla contraerea e fatto prigioniero, riuscendo poi a fuggire ed a rientrare nelle linee italiane.

Per tali azioni e per numerosi combattimenti aerei venne decorato di medaglia d'argento e di bronzo al valor militare.

Agli inizi del 1921 viene incaricato di accompagnare in Ecuador due biplani costruiti dalla S.A.M.L. e destinati alla Scuola di Aviazione di Guayaquil, nel cui porto egli sbarca il 19 febbraio.

Appena giunto al campo di aviazione di *El Cóndor* iniziava una intensa attività di conferenze, per far conoscere le possibilità e gli sviluppi dell'industria aviatoria italiana, e di insegnamento teorico e pratico, insieme ad Elia Liut, agli allievi piloti ecuadoriani.

Il decreto esecutivo del 5 giugno 1921 lo nominava professore pilota della *Escuela de la Provincia del Guayas*.

Il 15 luglio 1922 Petri, su un S.A.M.L. S-2, portava in volo, per la prima volta nella storia ecuadoriana, un Presidente della Repubblica: il Dott. José Luis Tamayo.

Con lo stesso biplano, il 24 settembre, col passeggero magg. Francesco Vece della Missione Militare Italiana, eseguiva il raid Guayaquil-Babahoyo.

Nel 1923 continuava la sua attività di insegnamento al campo di aviazione di Guayaquil e, dal 9 al 10 ottobre 1924, fece parte della commissione giudicatrice delle prove di brevetto dei primi piloti ecuadoriani, allievi di Attilio Canzini.

Il 24 novembre 1926 sposava a Guayaquil la signorina Iole Donzelli.

In seguito, scaduto il suo contratto con la Missione Militare Italiana, egli rientrava in Italia.

Nel 1930 si trasferiva da Udine a Torino da dove ritornava in Friuli nell'aprile 1931. Dal marzo 1938 all'ottobre 1941 si recava ad Addis Abeba (Etiopia) allora capitale dell'Africa Orientale Italiana.

Tullio Petri è morto a San Remo (Imperia) il 13 aprile 1962.

\*\*\*

Tullio Petri è nato a Tavagnacco (Udine).

Tenente del genio, durante la guerra italo-austriaca conseguì il brevetto di pilota aviatore e fu al 12° Gruppo Aeroplani.

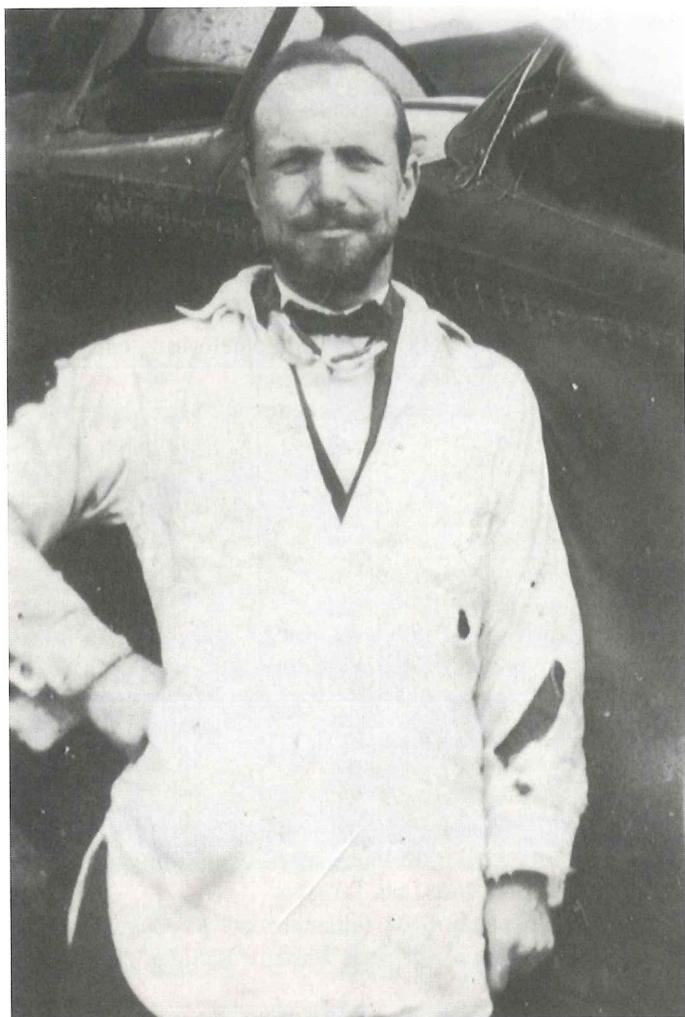
Eseguì molti voli di guerra ed abbattuto e fatto prigioniero, riuscì a fuggire rientrando in patria.

Decorato di medaglia d'argento e di bronzo al valor militare.

(Luigi Mancini - GRANDE ENCICLOPEDIA AERONAUTICA - pag. 490)

**PETRI Tullio**, da Tavagnacco ( Udine ).

1. **Medaglia d'argento**, R.D. 18 luglio 1920.



Ritratto di Tullio Petri.

Tenente 2° reggimento genio, 12° gruppo aeroplani:

Pilota d'aeroplano di salda fibra e di eccezionale ardimento, in servizio di ricognizione prestava instancabile la sua opera in zona difficilissima, dimostrando in 52 voli di guerra, entusiasmo e fede non comuni, sprezzo della vita, noncuranza del pericolo. Riaffermava tali sue doti in 6 combattimenti aerei sostenuti tutti con animo da soldato e con rara abilità.

Abbattuto col fuoco antiaereo e fatto prigioniero, col fermo contegno tenuto di fronte al nemico, dava prova del suo alto sentimento d'italianità.

Con audacia e tenacia affrontava e superava sacrifici e pericoli gravi, attuando la fuga per tornare al proprio posto di combattimento, recando preziose notizie sul nemico.

Fulgido esempio di amor di Patria e di elevato sentimento del dovere.

Alpi Trentine, luglio 1916; Monte Grappa, ottobre 1918.

2. **Medaglia di bronzo**, D.L. 25 luglio 1918.

Tenente, battaglione squadriglie aviatori:

Pilota d'aeroplano, compì nella difficile ed aspra zona Trentina numerose ricognizioni sul nemico.

Con calma, coraggio e fermezza, portò a termine i suoi mandati, quantunque spesso volte fosse ostacolato da avverse condizioni atmosferiche, dai velivoli e dalle artiglierie dell'avversario, che più volte danneggiarono il suo apparecchio.

Prese parte a varie azioni offensive, con slancio ed entusiasmo, dimostrando di possedere belle ed elevate virtù militari.

Cielo del Trentino, agosto 1916-aprile 1917.

(ALBO D'ORO DELL'AERONAUTICA - Volume Primo - pag. 613-614)

## Re Umberto

Umberto Fermino Celeste Re, figlio di Angelo, direttore della locale tessitura, e di Bardone Teresa, è nato a Cassolnovo (Pavia) in località frazione Molino del Conte, il 9 agosto 1896. Arruolatosi nel 1915, partecipa al corso motoristi presso l'Istituto Industriale Feltrinelli di Milano.

Nel 1916 viene inviato in missione in Francia, presso la ditta Hispano Suiza, a collaudare i motori per aeroplani ordinati dal governo italiano ed in seguito alla S.I.A.I. (Società Idrovolanti Alta Italia) a collaudare degli idrovolanti F.B.A. destinati alla Regia Marina.

Successivamente viene assegnato alla 2ª Squadriglia Idrovolanti, costituitasi a Desenzano, come motorista.

Il 19 maggio 1917, viene nominato Motorista di Aviazione con

decreto ministeriale N. 10285 e riceve la tessera N. 350.

Quindi, fino all'ottobre 1917, rimane alla 2ª Squadriglia Idrovolanti che si era trasferita a Grado.

Alla fine del 1917 viene trasferito alla Squadriglia Idrovolanti di Porto Corsini e, nel 1918, alla Squadriglia Idrovolanti di Porto Maurizio (Imperia) con la qualifica di capo motorista.

L'ultimo trasferimento è presso la Squadriglia Idrovolanti di Livorno.

Nel 1919 è assegnato al Gruppo Sperimentale "Francesco Baracca" a Roma.

Congedato dal Deposito Aviatori di Torino il 2 agosto 1920, egli si dedica alla professione di motorista d'aviazione e comincia ad interessarsi ai lanci col paracadute.

Nel mese di giugno del 1921, infatti, si reca in Francia per acquistare un paracadute della ditta "Ors" che, come diceva la pubblicità del produttore Jean Ors, "ha sempre funzionato: oltre 500 discese dopo il 1913; 149 discese nel solo 1921".

In Francia si lancia per la prima volta da un Aviatik ed apprende l'uso e la manutenzione del suo paracadute.

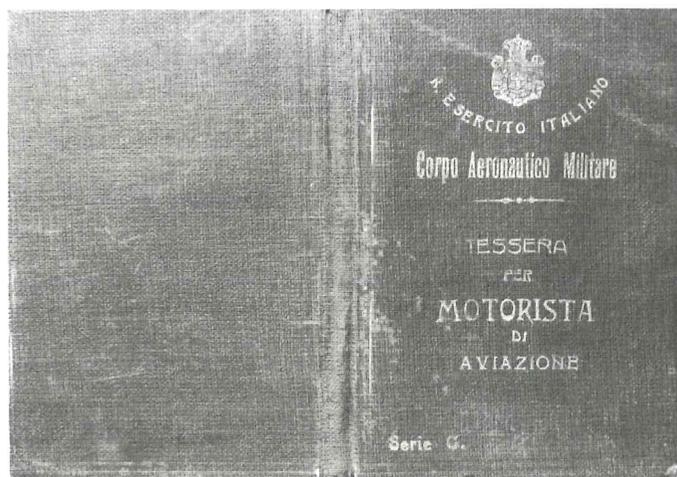
Nel 1922 Re compie con successo tre discese a Bologna, due a Como, quattro a Milano, una ad Alessandria e a Biella.

Durante la Manifestazione Aviatoria di Taliedo (Milano) del 30 luglio 1922, Re è presente come motorista d'aeroplani.

La sua prima gara importante di paracadutismo si svolge durante la Gara Internazionale Paracadutistica sul campo "Francesco Baracca" di Centocelle (Roma) l'8 ottobre 1922.

L'Italia era rappresentata dai concorrenti Umberto Re, che si lanciava con un "Ors", Alfredo Ereno con paracadute "Heineke" e Gennaro Maddaluno col suo paracadute, inventato insieme a Prospero Freri.

Partecipavano alla gara otto paracadutisti, che dovevano atter-



Tessera di motorista di aviazione di Umberto Re, rilasciata dal Corpo Aeronautico Militare del R. Esercito Italiano.

rare entro un cerchio delimitato: la gara venne vinta da Maddaluno che si posava a 79 metri dal punto designato e Re si piazzava al 5° posto a 170 metri.

Domenica 14 gennaio 1923, il Gruppo Aviatori Fascisti "Luigi Olivari" di Genova organizzava al Lido d'Albaro un lancio del paracadutista Re.

Nonostante le avverse condizioni atmosferiche, per non deludere il pubblico, Re ed il pilota dell'idrovolante, Carlo Tedoldi, decidono di decollare ugualmente.

Dopo molte prove il monoposto, con Tedoldi ai comandi ed il Re sull'ala superiore dell'idrovolante, riesce a vincere il mare mosso ed a staccarsi dall'acqua.

Nel tentativo di prendere quota, il motore scende di giri all'improvviso costringendo il pilota ad ammarare.

L'apparecchio cappotta ed i due se la cavano con leggere ferite e vengono dimessi in serata dall'ospedale.

Nel mese di marzo 1923 Umberto Re, partito da Genova il 21 febbraio per l'Argentina con la Missione Aviatoria Fascista, giunge a Montevideo e riparte per il Brasile.

Un giornale in lingua italiana di San Paolo, di giovedì 1° marzo 1923, annuncia: "Oltre a impressionanti esercizi di acrobazia aerea, gli spettacoli avranno come *clou* del programma le emozionantissime discese in paracadute eseguite da Re, il com-



Il paracadutista Umberto Re ritratto in Italia negli anni venti.

pagno di Ferrarin, nel raid Roma-Tokyo, che si lancia nel vuoto da duemila metri di altezza".

(L'omonimia giocava un brutto tiro al giornalista che erroneamente lo identificava col Pioniere dell'aviazione italiana Umberto Re nato a Torino il 19.02.1887 e deceduto nella stessa città il 27 febbraio 1957).

L'8 marzo 1923, Re si lancia con successo a San Paolo, scendendo all'aerodromo dei fratelli Robba ed esattamente un mese dopo, domenica 8 aprile, ripete brillantemente la prova all'Aerodromo Brasil, davanti ad un'enorme folla accorsa dalla vicina capitale brasiliana.

Il 22 maggio si esibisce a Santos.

Il 29 giugno anche la popolazione di Rio de Janeiro poteva ammirare, al "Derby Club", il lancio da 2.000 metri del bravo paracadutista italiano.

Il pilota del Breguette che l'ha portato in quota, nel momento in cui Re si stacca dall'apparecchio, accelera creando un risucchio d'aria che impedisce l'apertura del paracadute: fortuna vuole che a poche centinaia di metri da terra l'apparato si stabilizza e tutto finisce bene.

Il 24 gennaio 1925, un sabato, Umberto Re esegue a Lima, capitale del Perù, il primo lancio di un paracadutista nella storia aeronautica di quel Paese, alla presenza di un numeroso pubblico convenuto al campo di "Las Palmas".

Il cap. Carlos A. Gilardi pilota l'Avro 130 C.V. da cui Re si



Santos, 22 maggio 1923.  
Umberto Re posa con un gruppo di belle brasiliane dopo i suoi lanci in quella città.



Lima, 24 gennaio 1925.  
Umberto Re esegue, sul campo di Las Palmas, il primo lancio di un paracadutista in quel Paese.

lancia, alle 16,30, da 2.000 piedi di altezza, scendendo in cinque minuti agitando, con entrambe le mani, le bandiere italiana e peruviana: era il 22° lancio della sua carriera.

Anche il primo lancio di un paracadutista avvenuto in Ecuador è merito del "Burlador de la Muerte", come veniva chiamato nelle capitali sudamericane dove si era esibito.

Il 31 maggio 1925, a Quito, Re si lancia da 1.000 metri dal biplano Sopwith F.1 *Camel*, denominato "PARIS" e pilotato dal connazionale Attilio Canzini.

Domenica 13 dicembre anche il pubblico di Guayaquil assiste al *Jockey Club* al primo lancio di un paracadutista nel suo cielo: Re si lancia da duemila piedi, devolvendo l'incasso per contribuire ad erigere un monumento in memoria di Carlos A. Alvarez, caduto l'8 dicembre 1923 dall'idro Macchi 18.

Nel 1926 Re si dedica alla sua professione di meccanico d'aviazione e si distingue nella messa a punto del Sopwith F.1 *Camel*, ora denominato "NAPO", con cui Rennella compie il raid Quito-Latacunga il 24 giugno.

Umberto Re decide quindi di stabilirsi definitivamente in Ecuador e, dopo aver lasciata la sua attività come tecnico d'aviazione, apre una propria officina meccanica di riparazioni che continuerà l'attività sino al 1952.

Dal dicembre 1933 al febbraio del 1934, Umberto Re partecipava insieme a Tullio Boschetti e a Luciano Andrade Marín ad

una spedizione scientifica alla *Cordillera de los Llanganates*, che per la prima volta esplorava una regione sconosciuta dell'Ecuador compresa tra Píllaro e Napo.

Il suo matrimonio con Doña Hortensia Bastidas è stato allietato dalla nascita di cinque figli.

È deceduto a Quito il 9 aprile 1958.

### Rennella Barbatto Cosimo

Cosimo Rennella è nato a Secondigliano (Napoli) il 15 febbraio 1890.

Nel 1892 la sua famiglia emigra in Ecuador dove suo padre, Salvatore Rennella Andretta inizia a Guayaquil, insieme alla moglie Enrica Barbatto, una piccola attività commerciale.

Rennella sino dalla prima infanzia si distingue per il suo carattere allegro e per la sua abilità negli sports.

Nel 1907 è socio attivo nel Club di foot-ball *Unión* e quindi gioca nella squadra della *Asociación de Empleados*.

Nell'anno seguente partecipa ai campionati di Guayaquil con grande successo e molte vittorie.

Cosimo ha studiato al *Colegio Nacional Vicente Rocafuerte* ed era molto popolare tra i suoi compagni di studi poiché era affabile, modesto e comunicativo ed inoltre, nella piccola officina di casa, riparava le biciclette dei ragazzi del quartiere, il barrio de San Alejo.

Nel 1909 partecipa alle operazioni militari contro il Perù, per una disputa di frontiera, nel battaglione di volontari PATRIA I, che si era formato con studenti del suo collegio.

Nell'agosto del 1909 vince il primo premio nella corsa podistica sui due chilometri, organizzata dal suo sodalizio ed inoltre nel mese di ottobre vince, come capitano della squadra della *Asociación de Empleados*, la coppa messa in palio dal Municipio di Guayaquil.

Il 19 giugno 1910 vince la coppa offerta dalla *Junta Patriótica* nella gara podistica allo *Jockey Club*.

Il 28 giugno debutta come pugile dilettante e nel mese di agosto vince alcuni incontri professionali contro i campioni Gibson, inglese, e Morales, cileno.

In luglio vince il primo premio nella gara podistica organizzata dalla *Sociedad Protectora de la Infancia*.

In agosto, nelle gare podistiche promosse dal Municipio di Guayaquil, vince la coppa d'argento nella *gran carrera* di dieci chilometri contro i campioni Ríos, cileno, e Rosas, argentino.

In settembre vince il campionato di boxe battendo i pugili Brugton, inglese, e Lira, cileno.

Il 30 ottobre, la squadra di calcio della *Asociación de Empleados*, in cui gioca come capitano, si conferma vincitrice della coppa d'argento del Municipio, che deteneva dal 1908.

In novembre partecipa alle gare di ginnastica, scherma, lotta greco-romana, boxe e tiro, organizzate dal suo Club.

Il 14 novembre 1911 Rennella vince la gara di lotta greco-romana nel concorso organizzato dalla *Asociación de Empleados*, contro il Sig. Antonio Monjardín, giudice il Sig. Alejandro Matheson della Marina ecuadoriana.

Il 20 aprile 1912 il giovane italo-ecuadoriano firma un contratto col *Club Guayas de Tiro y Aviación* in cui quel sodalizio si



Ritratto del sergente Cosimo Rennella, pilota della "78ª Squadriglia Aeroplani da caccia".

impegnava ad inviarlo, con una borsa di studio, alla scuola di aviazione italiana *Chiribiri & C.* di Mirafiori (Torino) ed a quella francese di Blériot a Pau.

Conseguito brillantemente il brevetto di aviatore civile il 28 agosto 1912 a Mirafiori (Torino), Rennella ritorna in Sud America e sorvola la città di Panamá il 15 dicembre 1912.

Inviato ancora in Italia dal Club di Guayaquil, consegue il brevetto di aviatore militare a Mirafiori il 28 luglio 1913. Ritornando in Ecuador egli porta con sé un monoplano *Chiribiri*, acquistato coi fondi del *Club Guayas de Tiro y Aviación*, che viene battezzato "PATRIA I".

Rennella lo pilota con successo, sui terreni del Jockey Club di Guayaquil, mercoledì 8 ottobre 1913 ed il pubblico applaude freneticamente il primo aviatore nazionale.

La domenica successiva, 19 ottobre, Cosimo vola ancora ma l'aereo rimane danneggiato irreparabilmente per un atterraggio fuori pista, che il pilota deve improvvisare per non investire il pubblico che ha entusiasticamente invaso il campo.

Nel 1914 Rennella si reca in Costa Rica e quindi in Perù ed, in seguito, in Cile, dove viene ingaggiato come pilota dal Messico per combattere contro le truppe rivoluzionarie e dove in seguito fonda la prima scuola di aviazione della Repubblica

Messicana.

Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale si arruola come volontario nell'esercito italiano e combatte in fanteria sino a quando non riesce a farsi trasferire al Battaglione Aviatori.

Il 17 settembre 1915 viene ammesso, come allievo pilota, alla Scuola di San Giusto (Pisa) ed, il 25 gennaio 1916, riconferma il brevetto militare.

Alla Scuola di Busto Arsizio è nominato pilota di Maurice Farman il 14 febbraio ed, il 14 aprile viene inviato in zona di guerra ed assegnato alla 31ª Squadriglia Farman da ricognizione dislocata al campo di Verona.

In seguito vola nella 32ª Squadriglia da ricognizione di Villaverla.

Quindi, il 1º maggio 1916, viene inviato alla 48ª Squadriglia da ricognizione al campo di Belluno e si specializza nell'osservazione dei tiri dell'artiglieria.

Il 12 luglio è assegnato alla 45ª Squadriglia da ricognizione Caudron al campo di Oleis.

Infine viene trasferito, il 24 agosto 1917, nella 78ª Squadriglia da caccia e promosso sergente: col suo eroico comportamento si guadagna due medaglie d'argento per aver abbattuto 14 aeroplani nemici, di cui 7 ufficialmente accertati.

Dopo la guerra viene distaccato al campo di aviazione di Montecelio, nei pressi di Roma dove il 29 luglio 1919, l'asso Rennella porta in volo il Sig. Miguel Valverde, console dell'Ecuador a Roma.

Dopo la smobilitazione Cosimo Rennella si reca in Venezuela, chiamato da un impresario di Caracas col quale firma un contratto per degli spettacoli di acrobazia aerea.

In seguito viene ingaggiato dal dittatore venezuelano Gen. Juan Vicente Gómez con un contratto che prevede la fondazione della Fuerza Aérea Venezolana e che lo nomina direttore della Scuola di Aviazione Militare di Maracay (Aragua).

Egli ben presto diviene il pilota personale del capo dello stato e dal 1919 al 1922 istruisce i piloti venezuelani e partecipa personalmente negli acquisti degli apparecchi.

Nel 1922 viene inviato in Europa dal Gen. Juan Vicente Gómez e visita la Spagna, la Francia e l'Italia allo scopo di studiare la organizzazione dell'aviazione civile e istituire una linea aerea commerciale in Venezuela.

Nel 1924 il nuovo Presidente dell'Ecuador, Dr. Gonzalo S. Córdova, che l'anno precedente lo aveva conosciuto a Caracas, lo prega di ritornare a Guayaquil.

Nel mese di settembre egli si presenta alla Scuola di Aviazione Militare *El Cóndor*, accolto con grande simpatia da Attilio Canzini e da tutti i membri della Missione Militare Aeronautica Italiana e viene nominato capitano assimilato dell'Esercito ecuadoriano, sollevando le invidie degli istruttori nazionali.

Il 16 novembre 1924, su ordine del Comando Militare, Rennella inizia col vecchio e glorioso "TELEGRAFO I°", un'avventuroso raid Guayaquil-Cuenca che terminerà il 26 dicembre con atterraggi nel dipartimento peruviano di Piura, a Macará e Loja, con lanci di volantini di saluto.

Dopo la rivoluzione del 9 luglio 1925, che rovescia il governo costituzionale del Dr. Córdova, iniziano le rappresaglie contro Rennella che viene destituito.

## Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore

Nel 1926, dopo essere stato riabilitato, compie con successo il raid Quito-Latacunga con un apparecchio Sopwith F.1 *Camel* denominato "NAPO".

Il 2 gennaio 1930, egli pilota uno dei due biplani Travel Air che compiono il primo raid diretto Guayaquil-Quito effettuato da piloti nazionali.

Il 20 agosto ed il 24 settembre dello stesso anno effettua i voli Latacunga-Tulcán-Latacunga e Latacunga-Riobamba con trasporto di corrispondenza.

Dal 22 luglio al 3 agosto 1932, i piloti Cosimo Rennella e Luis Mantilla ed il meccanico Bruno Ceccovilli, compiono un "Raid di circonvallazione della Repubblica", impresa non più ripetuta o tentata, visitando le città di Latacunga, Cuenca, Loja, Guayaquil, Manta e Quito e trasportando la posta aerea col monoplano Ryan denominato "ECUADOR".

Alla fine di agosto Rennella partecipa con voli di osservazione alla "Guerra dei quattro giorni" ed il 7 giugno del 1934 effettua il raid Quito-Guayaquil, seguito dal raid Quito-Cuenca dell'8 luglio, con ritorno il seguente 13 luglio e trasporto di cartoline commemorative.

Nel mese di agosto viene insignito della decorazione *Abdón Calderón* di Seconda Classe.

Nel 1936 il maggiore Cosimo Rennella viene nominato direttore del Corso Intensivo di Aviazione ed, il 30 giugno, comandante della Sezione di Aviazione.

Rennella, invitato dalla Associazione Nazionale dei Concorsi Aerei statunitense, assiste al Meeting di Aviazione di Los Angeles dal 5 al 7 settembre 1936.

Nel 1937 ritorna negli Stati Uniti, a Dayton nell'Ohio, dove rappresentava l'Ecuador alla riunione di "assi" della Prima Guerra Mondiale: era uno dei pochi piloti sudamericani presenti e l'unico pilota italo-ecuadoriano che aveva combattuto nella prima conflagrazione mondiale.

Al suo ritorno si ammala di broncopolmonite, decedendo il 3 maggio 1937 all'Ospedale Militare di Quito.

Viene promosso postumamente al grado di tenente colonnello.

\*\*\*

**RENNELLA Cosimo** - Pioniere ed asso dell'aviazione italiana, nato a Secondigliano (Napoli) il 15 febbraio 1890.

Conseguì il brevetto a Mirafiori il 25 luglio 1913 su apparecchio Chiribiri (mot. Chiribiri).

Da sottufficiale durante la guerra italo-austriaca fu nelle squadriglie da caccia rivelandosi ardito cacciatore ed abbattendo 14 velivoli nemici (7 ufficialmente riconosciuti).

Decorato di due medaglie d'argento al valore militare.

(Luigi Mancini - GRANDE ENCICLOPEDIA AERONAUTICA - pag. 520)

**RENNELLA Cosimo**, da Secondigliano (Napoli)

1. **Medaglia d'argento**, conferitagli sul campo e sanzionata con D.L. 25 luglio 1918.

Sergente 78ª squadriglia aeroplani:

Pilota addetto ad una squadriglia da caccia, eccezionalmente

ardito, abile, coscienziosissimo.

Di scorta ad apparecchi di ricognizione e bombardamento, anche in condizioni difficilissime di tempo, assolveva sempre efficacemente il suo mandato.

Attaccato da avversari superiori di numero, contrattaccava sempre audacemente.

Ha abbattuto, in 15 brillanti combattimenti, quattro avversari.

Cielo dell'Isonzo, 24 agosto - 26 ottobre 1917; Cielo del Piave, 4 novembre 1917 - 15 gennaio 1918.

2. **Medaglia d'argento**, R.D. 4 luglio 1920.

Sergente 78ª squadriglia aeroplani:

Pilota da caccia di grande valore conservò immutati, pur col lungo servizio, il vigore, l'entusiasmo e l'audacia.

Ricercatore instancabile, all'attacco fulmineo seppe unire la prontezza delle decisioni.

Per sette giorni continui partecipò all'azione con numerosi voli di mitragliamento a bassa quota, di crociera e di scorta.

In un sol giorno abbatté 2 apparecchi, raggiungendo la sua 14ª vittoria.

Costante, mirabile esempio di attività, di audacia e di sprezzo del pericolo.

Cielo del Montello, 15-23 giugno 1918.

(ALBO D'ORO DELL'AERONAUTICA - Volume Primo - pag. 652-653)

Egli venne decorato inoltre con la medaglia della campagna italo-austriaca, con la medaglia Interalleata e venne insignito della croce al merito di guerra dai governi di Belgio, Italia e Francia.

### Abbattimenti di aerei nemici ufficialmente riconosciuti

1° - 24.09.17 - Zagorie

(*"Nel Cielo"*, Anno I°, N°1 - 25.12.17, pag. 14)

2° - 21.11.17 - Mosniga

(*"Nel Cielo"*, Anno I°, N°1 - 25.12.17, pag. 14)

3° - 14.01.18 - Grappa

(*"Nel Cielo"*, Anno II°, N°2 - 10.02.18, pag. 26)

4° - 15.01.18 - Arsìè

(*"Nel Cielo"*, Anno II°, N°2 - 10.02.18, pag. 26)

5° - 17.04.18 - Conegliano

(*"Nel Cielo"*, Anno II°, N°6 - 10.05.18, pag. 90)

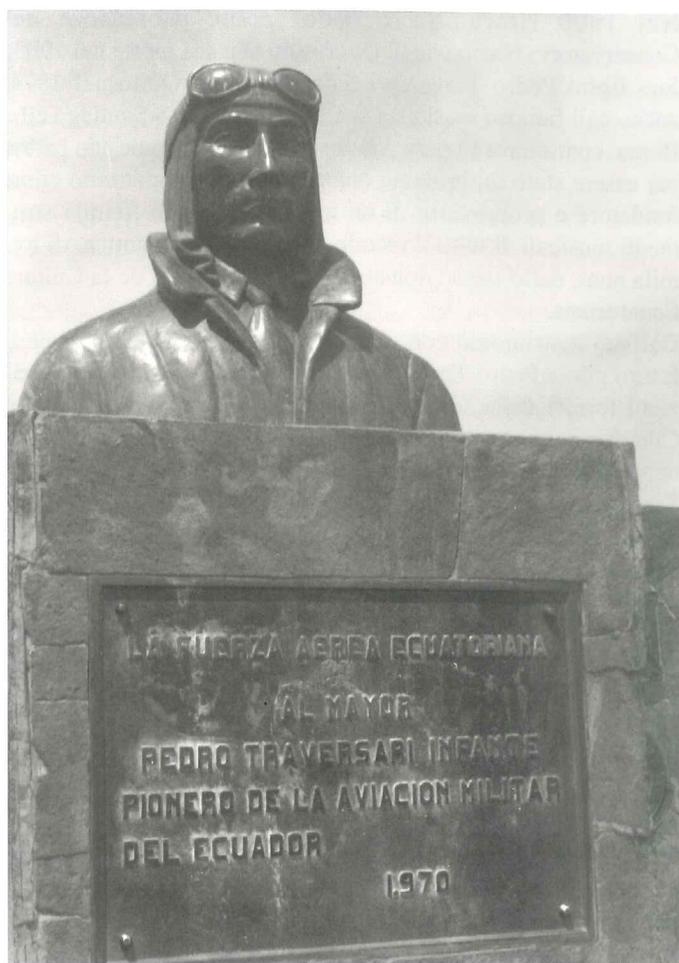
6° - 17.04.18 - Valdobbiadene

(*"Nel Cielo"*, Anno II°, N°6 - 10.05.18, pag. 90)

7° - 20.06.18

(Dal suo "Foglio Caratteristico" conservato all'Ufficio Storico dell'Aeronautica in Roma, si rilevano tre abbattimenti eseguiti il 20 giugno durante un volo di scorta tra Nervesa, San Salvatore e Falzé di Piave, di cui uno ufficialmente riconosciuto)

Al sergente Cosimo Rennella venne assegnata la medaglia d'oro *Premio Cacciatori del Cielo*, messa in palio dalla Società Pirelli tramite la rivista "Il Secolo Illustrato".



Terminal dell'aeroporto internazionale "Mariscal Sucre" a Quito: monumenti dedicati al maggiore Pedro Traversari Infante, pioniere dell'aviazione militare ecuadoriana, dalle Aviazioni militari dell'Ecuador e del Cile.



Guayaquil, 19 ottobre 1919.  
Pedro Traversari Infante, Pioniere dell'aviazione ecuadoriana, fotografato sul suo monoplano "Guayaquil".

Tutti i piloti da caccia che avevano abbattuto, o concorso con altri, all'abbattimento di uno o più aeroplani nemici avevano diritto alla suddetta onorificenza non ufficiale.

### Traversari Infante Pedro

La sua famiglia è di origine italiana: il nonno Pietro Traversari Branzatti era nato a Ravenna nel 1838, diretto discendente dei componenti della illustre famiglia Traversari che, per otto secoli, furono Signori di Ravenna e Baroni del Sacro Romano Impero.

Pietro Traversari nel 1859 combatteva nella Guerra di Indipendenza contro l'Austria e, ritornato alla vita civile, riprendeva lo studio della musica al Conservatorio di Milano distinguendosi presto per la sua bravura, divenendo direttore della Banda Municipale milanese; in seguito fece parte dell'orchestra della Scala e dal 1865 al 1871 fu maestro concertatore della casa editrice musicale di Francesco Lucca.

Nel 1871 nonno Pietro si reca a Lima come maestro della banda della Compagnia Fuentes e quindi viene chiamato in Ecuador dal Gen. Francisco J. Salazar, con l'incarico di direttore generale delle bande musicali della Repubblica.

Nel 1872 sposa doña Alegría Salazar e nel 1875, a causa della rivoluzione, si stabilisce in Cile con la moglie ed i figli dove continua la sua carriera come professore di musica in vari collegi di Santiago, divenendo in seguito direttore generale delle bande musicali.

## Notizie biografiche sui piloti italiani o di origine italiana e loro onorificenze e ricompense al valore

Nel 1900 ritorna in Ecuador come professore del Conservatorio Nazionale di Quito sino alla sua morte nel 1903. Suo figlio Pedro Traversari Salazar, nato a Quito nel 1874, anche egli famoso musicista che aveva studiato a Santiago ed a Roma, continuava l'opera paterna; è ricordato, come suo padre, per essere stato un brillante compositore, ma soprattutto come fondatore e proprietario di un museo privato di tremila strumenti musicali di tutto il mondo, alcuni dei quali antichi di tremila anni, dallo stesso donato nel 1952 alla Casa de la Cultura Ecuatoriana.

Dal suo matrimonio con doña Elvira Infante Riesco nasce il futuro pilota Pedro Traversari Infante che, secondo le informazioni fornite dalla sua famiglia, non è nato in Ecuador ma in Cile durante una permanenza dei suoi genitori in quella nazione, infatti a quel tempo suo padre era console ecuadoriano a Santiago del Cile.

La sua data di nascita non è certa: rileviamo dai suoi brevetti, rilasciati dalla Federazione Aeronautica Internazionale in Cile, i seguenti dati: Brevetto di pilota aviatore N° 39, emesso dall'Aero Club del Cile il 16 agosto 1917, e brevetto di pilota aeronauta N° 13, emesso dalla F.A.I. cilena il 29 settembre 1918:

“nato a Quito (Ecuador) il 25 dicembre 1897”.

Documento di identità emesso a Quito l'11 settembre 1944:

“nato a Quito il 6 gennaio 1896, professione aviatore militare, figlio di Pedro e di Elvira”.

Nel 1910 Traversari viene ammesso come studente alla Scuola Militare di Santiago del Cile e, nei giorni di vacanza ospite nella casa degli zii, costruisce modelli di aeroplani.

Un suo cugino cileno, Fernando Canessa Traversari, narra nelle sue memorie: “Pedro un giorno del 1912 venne rimproverato da mia madre per essere arrivato in ritardo a pranzo, grave colpa per un giovane a quei tempi.

Pedrito accettò in silenzio i rimproveri, però nei suoi occhi vi era un'aria di mistero e di soddisfazione.

Molti mesi dopo confessava che quella mattina aveva presenziato alle prove di volo del primo aereo fabbricato in Cile dai fratelli Copetta, pilotato dal tenente dell'esercito Eduardo Molina Lavín, il quale cedeva alle ripetute, accorate insistenze di *Pedrito de Quito* ed accettava, in una delle prove, di trasportarlo in volo con lui”.

Seguendo l'impulso della sua irresistibile vocazione, nel 1915, il cadetto Traversari si iscriveva alla Scuola di Aviazione Militare del Cile, diretta dal maggiore Lira ed il cui vice direttore, il capitano Arturo Urrutia, seguì sempre con affetto paterno il giovane studente.

Terminato il suo periodo di istruzione, ed avendo eseguito il suo primo volo il 10 agosto 1916, all'inizio del 1917 Traversari Infante era in grado di poter affrontare la prova di brevetto, che però doveva essere rimandata per mancanza di aerei efficienti.

Nel mese di agosto viene allestito un monoplano Blériot, con motore di 25 C.V., per l'esame di Traversari.

La prova consiste nel compiere tre giri del campo di aviazione *El Bosque* di Santiago, a 80 metri di altezza.

Il maggiore Lira era preoccupato poiché, pur avendo la massima fiducia nella capacità del pilota, temeva che l'aereo recentemente ricostruito causasse un incidente.

Al contrario, quel 16 agosto del 1917, tutto si svolge regolarmente ed il giovane tenente scende sorridente dal monoplano dopo aver eseguito un perfetto atterraggio.

L'Aero Club del Cile gli concede il brevetto di aviatore civile N° 39 ed in seguito anche il brevetto militare N° 35.

Il due novembre 1917, si reca in Ecuador con l'idea di fondare un Scuola di Aviazione ma, per ragioni di bilancio, non riceve l'appoggio del governo del Presidente Baquerizo Moreno.

Ritornato in Cile, dopo aver acquistato un motore d'occasione a Quito, progetta e costruisce un monoplano tipo Blériot.

In Cile Traversari si dedica anche ai voli aerostatici e batte, il 29 settembre 1918, il record cileno di altezza.

Sino al 1970, e forse anche oltre, nessun altro ecuadoriano aveva conseguito il brevetto per globi aerostatici liberi.

Nell'ottobre 1919, Traversari, primo pilota militare ecuadoriano torna in patria col suo monoplano denominato *Guayaquil* ed il 19 ottobre vola all'ippodromo di Guayaquil.

Con lo stesso aereo vola ancora a Guayaquil il 27 giugno 1920, distruggendolo in un incidente avvenuto per cause tecniche indipendenti dalla sua perizia di pilota.

Negli anni seguenti Pedro Traversari Infante milita nella aviazione militare del suo Paese come pilota istruttore e comandante di squadriglia negli anni venti e trenta.

Quindi egli serve la patria come *Asesor de Aviación* nel Ministero della Difesa Nazionale.

Il Congresso Nazionale ed il Governo dell'Ecuador, del Cile e del Perù gli hanno reso omaggio in varie occasioni.

Le principali onorificenze che gli sono state conferite sono:

- 10 agosto 1934, decorazione *Abdón Calderón* di Seconda Classe concessa dal Presidente della Repubblica dell'Ecuador.

- 19 ottobre 1939, decorazione dell'Ordine Nazionale *Al Mérito* concessa dal Presidente Dr. Aurelio Mosquera Narváez.

- 22 aprile 1945, decorazione *Al Mérito* del Presidente della Repubblica del Cile.

- 31 ottobre 1945, decorazione *Abdón Calderón* di Prima Classe concessa dal Presidente José María Velasco Ibarra.

- 30 settembre 1946, titolo di Commendatore dell'Ordine Nazionale *Al Mérito* concessa al Maggiore Ritirato di Aviazione Pedro Traversari Infante dal Presidente José María Velasco Ibarra.

Inoltre Pedro Traversari Infante è stato dichiarato, dal Congresso Nazionale della Repubblica Ecuatoriana del 1951, *Precursore della Aviazione Nazionale*.

E' morto a Quito il 15 agosto 1952.

Il 25 ottobre 1970, nel cinquantesimo anniversario della sua costituzione, la FUERZA AEREA ECUATORIANA inaugura a Quito, nel Terminal dell'Aeroporto Internazionale *Mariscal Sucre*, un monumento marmoreo sormontato dal suo busto in bronzo.

# Elenco dei giornali e dei volantini trasportati per via aerea in Ecuador

Il seguente elenco costituisce un tentativo di catalogazione dei giornali trasportati per via aerea e dei volantini lanciati dal cielo ecuadoriano.

Dei suddetti nessuno ha prima d'ora elencato quanto si conosce, e che per verità storica non si può trascurare.

La catalogazione segue l'ordine cronologico; per ogni volo viene indicato il tipo di aeromobile, il nome del pilota, la data, le dimensioni in centimetri (base x altezza) ed ogni altro dettaglio tecnico conosciuto.

Tra parentesi si richiamano le pagine o le note del libro per un ulteriore approfondimento.

## 1908: Quito, 23 novembre.

L'aeronauta colombiano **Domingo Valencia**, durante una sua ascensione eseguita con un pallone aerostatico a gas, lancia dei manifestini pubblicitari delle ditte *Urrutia & Gangotena* e *Guía del Ecuador*: sono i **primi volantini lanciati dal cielo ecuadoriano**.

Testo e dimensioni ignoti.

(Ved. pag. 19)

## 1920: Raid Guayaquil-Cuenca, 4 novembre.

Il pilota italiano **Elia Liut**, con apparecchio Macchi Hanriot HD-1 denominato "TELEGRAFO I°" compie il primo volo tra due città ecuadoriane, e trasporta la prima posta aerea dell'Ecuador.

Vengono trasportati, per la prima volta, anche degli esemplari del giornale *El Telégrafo* dell'edizione speciale del 3 novembre, oltre a periodici, come *El Fuete*, messaggi ufficiali e pergamene.

Al suo arrivo a Cuenca Liut lancia i primi manifestini lanciati in Ecuador da un aeroplano.

Il volantino è intitolato "A CUENCA", ed è il saluto di L. F. Lazo alla sua città natale, datato Guayaquil 3 - XI -1920 e stampato dalla tipografia "La Reforma".

Dimensioni ignote.

(Ved. pag. 71-73)

## 1920: Raid Cuenca-Riobamba, 19 novembre.

Un altro pilota italiano, **Ferruccio Guicciardi**, trasporta la seconda posta aerea dell'Ecuador col "TELEGRAFO I°".

(Il volo, previsto per l'11 novembre, veniva rimandato per ragioni tecniche.)

Dopo il decollo Guicciardi lancia su Cuenca un volantino di saluto di Liut alla città, intitolato "DESPEDIDA", datato 11 novembre 1920 e stampato dalla tipografia "El Tren".

Dimensioni: cm. 10,2 x 15.

(Ved. pag. 80)

## 1920: Raid Riobamba-Quito, 28 novembre.

**Elia Liut**, oltre a trasportare la posta aerea, caricava sul biplano "TELEGRAFO I°" anche degli esemplari del giornale *Los*

*Andes* di Riobamba.

(Ved. pag. 88)

## 1920: Quito, 5 dicembre.

**Elia Liut**, pilotando il "TELEGRAFO I°" sorvola la capitale e lancia delle bandierine coi colori nazionali e volantini che invitano i cittadini a donare fondi per sostenere le sue spese.

Dimensioni e testo ignoti.

(Ved. pag. 91)

## 1920: Quito, 16 dicembre.

**Elia Liut**, dal biplano "TELEGRAFO I°" durante il meeting Pro Aviazione, lancia dei volantini dell'*Aero Club del Ecuador* intitolati: "LA PATRIA NECESITA DEFENSA" che invitano i cittadini a donare fondi per fondare una Scuola Nazionale di Aviazione.

Dimensioni ignote.

(Ved. pag. 91)

## 1921: Raid Quito-Ibarra, 9 febbraio.

**Ferruccio Guicciardi**, oltre a trasportare la prima posta aerea tra le due città, carica sul "TELEGRAFO I°" anche un limitato numero di copie della edizione speciale del giornale *El Comercio* di Quito, di mercoledì 9 febbraio.

(Ved. pag. 96 e foto a pag. 98)

## 1922: Raid Guayaquil-Salinas, 4 settembre.

Il pilota italiano **Emanuele Campagnoli**, pilotando un idrovolante Macchi 18, trasporta 48 pacchetti del giornale *El Telégrafo* di Guayaquil per gli abbonati di Salinas.

(Ved. pag. 115)

## 1922: Raid Guayaquil-Salinas-Manta-Esmeraldas, 10-11 settembre.

Il pilota **Emanuele Campagnoli**, con il Macchi 18, trasporta i giornali *El Telégrafo* ed *El Universo* di Guayaquil del 10 settembre per gli abbonati di Salinas e Manta. Le fascette, affrancate, ricevono uno speciale annullo su sei righe in inchiostro azzurro. L'11 settembre, dopo il decollo da Manta vengono lanciati due diversi tipi di volantini di ringraziamento per autorità e popolazione e per il gentil sesso presente al ballo.

Essi hanno i seguenti titoli: "A las autoridades y población de la Provincia de Manabí y de la ciudad de Manta".

"A las gentiles señoras y señoritas del baile de anoche".

Dimensioni ignote.

Anche su Bahía viene lanciato un messaggio di saluto.

(Ved. pag. 117-122 e foto a pag. 119-121)

## 1922: Raid Esmeraldas-Manta-Salinas-Guayaquil, 12 settembre.

Il pilota **Emanuele Campagnoli**, con il Macchi 18, durante il

# Elenco dei giornali e dei volantini trasportati per via aerea in Ecuador

volo di ritorno lancia, sorvolando Playas, messaggi di saluto alla popolazione.

(Ved. pag. 120)

## 1922: Raid Guayaquil-Babahoyo, 24 settembre.

Il pilota **Emanuele Campagnoli**, con il Macchi 18, lancia dal cielo di Babahoyo un volantino di saluto del Presidente della Repubblica, inviato da Quito.

Le dimensioni sono ignote, il titolo è: "A los muy nobles patriotas conciudadanos de la Provincia de Los Ríos".

(Ved. pag. 124)

## 1923: Ibarra, 17-18 luglio.

Il pilota italiano **Antonio Eolo Faulin**, pilotando l'apparecchio Caudron G.3 denominato "LA SYRIE" lancia sulla città dei volantini patriottici.

Testo e dimensioni ignoti.

(Ved. pag. 129)

## 1924: Guayaquil, 4 agosto.

Il pilota italiano **Attilio Canzini**, su apparecchio Gabardini lancia sulla regia nave "Italia", ancorata nel porto della città, dei volantini con la bandiera dell'egregia Italia e con un saluto di Guayaquil.

Testo e dimensioni ignoti.

(Ved. pag. 145)

## 1924: Raid Macará-Loja, 5 dicembre.

Il pilota italo-ecuadoriano **Cosimo Rennella**, dal "TELEGRAFO I°", lancia su Loja due diversi volantini: il primo, a suo nome, si intitola "COMPATRIOTAS", misura cm. 10 x 15 ed è stampato su carta verde giallastra.

Il secondo, a nome di due professoresse di Macará, è intitolato "SALUTACION" ed è noto in due tipi diversi: su carta verde giallastra di cm. 9,8 x 14,1 e su carta blu di cm. 9,5 x 13,9 con titolo e testo in oro.

Entrambi sono stampati su carta trasparente, dalla tipografia "El Condor" di Macará.

(Ved. pag. 154-155)

## 1924: Raid Loja-Cuenca, 26 dicembre.

Il pilota **Cosimo Rennella**, proseguendo il raid col "TELEGRAFO I°", dopo il decollo, lancia su Loja un volantino col suo saluto alla città che inizia:

"LOS AVIADORES...", e le cui dimensioni sono ignote.

Arrivato a Cuenca, lancia i seguenti volantini, certamente stampati a Loja, ma senza indicazioni tipografiche:

"CUENCANOS", con i suoi saluti, impresso su carta leggera color crema, e noto in due formati: cm. 13,6 x 20,6 e cm. 10,2 x 19,3;

"MENSAJE", col messaggio del Governatore di Loja a Cuenca, stampato su carta giallastra quasi trasparente di cm.

10,4 x 18,1 (è da notare che, in alto a sinistra il volantino reca: "CORREO AEREO/DEL/TELEGRAFO I°");

"SALUTACION A LOS OBREROS DEL AZUAY", di dimensioni ignote, col saluto del presidente della associazione degli operai di Loja ai colleghi cuencani.

(Ved. pag. 158-160)

## 1924: Primo raid diretto Guayaquil-Quito, 27 dicembre.

Il pilota italiano **Attilio Canzini**, su apparecchio Ansaldo S.V.A. 5, trasporta l'edizione di sabato 27 dicembre dei quotidiani *El Telégrafo* ed *El Guante* di Guayaquil.

E' la prima volta che vengono letti simultaneamente nel porto principale e nella capitale.

Arrivando a Quito l'aviatore lancia dei volantini su cui è stampato il suo ritratto.

Dimensioni cm. 12,5 x 15,5.

(Ved. pag. 164-171)

## 1925: Quito, 15 marzo.

Il pilota italiano **Attilio Canzini**, guidando una squadriglia di tre apparecchi Gabardini 80 C.V. pilotati dai suoi allievi, lancia sulla capitale dei volantini col saluto del Capo di Stato Maggiore Generale Oliva.

Testo e dimensioni ignoti.

(Ved. pag. 174)

## 1926: Raid Quito-Latacunga, 24 giugno.

Il pilota **Cosimo Rennella**, oltre alla prima posta aerea tra le due città, trasporta con l'apparecchio Sopwith F.1 *Camel* denominato "NAPO", degli esemplari di giovedì 24 giugno dei quotidiani della capitale: *El Comercio*, *El Porvenir*, *El Día*.

(Ved. pag. 193-195)

## 1929: Raid Guayaquil-Trujillo-Lima, 19 agosto.

Il pilota francese Jean Couret, che pilota un Potez 29, trasporta un pacchetto di esemplari del giornale *El Telégrafo* di lunedì 19 agosto destinati alla redazione de *El Comercio* di Lima.

(Ved. pag. 209)

## 1929: Raid Guayaquil-Quito, 22 agosto.

Il pilota statunitense **Harold Harris**, che pilota il monoplano Fairchild F.C.-2W2 della Pan American Grace Airways Incorporated, trasporta degli esemplari dei giornali di Guayaquil *El Telégrafo*, *El Universo* e *La Prensa*.

(Ved. pag. 209-210)

## 1929: Raid Quito-Guayaquil, 28 agosto.

Il pilota statunitense **Harold Harris**, nel volo di ritorno col Fairchild F.C.-2W2 della Pan American Grace Airways

## Elenco dei giornali e dei volantini trasportati per via aerea in Ecuador

Incorporated, trasporta degli esemplari dei giornali della capitale *El Comercio* ed *El Día*.

(Ved. pag. 213-214 e foto a pag. 215)

### **1929: Raid Guayaquil-Talara-Lima, 28-29 agosto.**

Il pilota statunitense **Harold Harris**, pilotando il Fairchild F.C.-2W2 della Pan American Grace Airways Incorporated, trasporta degli esemplari del giornale *El Telégrafo*.

(Ved. pag. 214)

### **1930: Raid Guayaquil-Quito di aviatori nazionali, 2 gennaio.**

Pilota **Luis A. Mantilla**: apparecchio Travel Air R-1

Pilota **Cosimo Rennella**: apparecchio Travel Air R-2

Vengono trasportati anche un pacco di esemplari della edizione de *El Telégrafo* di giovedì 2 gennaio.

(Ved. pag. 215)

### **1932: Guerra dei quattro giorni, 28-31 agosto.**

Durante quella breve contesa vengono lanciati sulla guarnigione della capitale, che si era ribellata, dei volantini intitolati: "PUEBLO DE QUITO" che intimavano la resa entro un'ora dal lancio dei proclami.

I piloti erano **Cosimo Rennella** e **Luis A. Mantilla**, che operarono con gli apparecchi Curtiss Osprey R-3 ed R-4.

Dimensioni ignote.

(Ved. pag. 226)

### **1936: Settimana della aviazione, 1-7 giugno.**

Si svolge a Guayaquil su iniziativa del Comitato Patriottico Femminile e, venerdì 6 giugno, una squadriglia lancia dei volantini pubblicitari per annunciare la festa patriottica al teatro *Edén* dedicata alla raccolta di fondi per l'aviazione.

Dimensioni e testo ignoti.

(Ved. pag. 232)

## Fonti di consultazione

### LIBRI E CATALOGHI

ABATE, ROSARIO, *Storia della Aeronautica Italiana*, Casa Editrice Bietti, Milano, 1974.

ACCORSI, BENEDETTO, *Missione Militare Commerciale Italiana per l'America del Sud: Relazione sulla Repubblica dell'Equatore*, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, Roma, 1920.

AMERICAN AIR MAIL SOCIETY, *American Air Mail Catalogue: Reference Listing of the Airposts of the World - Vol.4*, Albion, Pennsylvania, 1971.

APOSTOLO, GIORGIO, *Aermacchi - dai Nieuport all'AMX*, Giorgio Apostolo Editore, Milano, 1990.

ARMANI, ARMANDO, *Ex Alto ad Signum - Aneddoti ed Episodi di Bombardamenti Aerei (1915-1918)*, Tipografia del Senato del Dott. G. Bardi, Roma, 1925.

BOFFITO, GIUSEPPE, *Biblioteca Aeronautica Italiana Illustrata*, Leo S. Olschki Editore, Firenze, 1929-1936.

BOFFITO, GIUSEPPE, *Il volo in Italia*, G. Barbera Editore, Firenze, 1921.

BOMPIANI, GIORGIO - PREPOSITI, CLEMENTE, *Le Ali della Guerra*, Casa Editrice A. Mondadori, Milano, 1931.

BORGIOTTI, ALBERTO, *I Caccia della Prima Guerra Mondiale*, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1970.

CALDERARA, ATTILIO, *Nell'Azzurro - L'Aeronautica dalle sue Origini Leggendarie ai Giorni Nostri*, Arti Grafiche L. Giachino, Torino, 1928.

CAMPAÑA ZUÑIGA, JUSTO P., *Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador*, Boletín Postal N°54 e seguenti, Guayaquil, 1937.

CAMURATI, GASTONE, *Aerei Italiani 1914-1918*, Estratto dalla *Rivista Aeronautica* N°6,7-8,10,11,12 del 1972 e N°1 del 1973, Roma, 1974.

CASTILLO, DR. ABEL ROMEO-DIAZ CUEVA, DR. MIGUEL, *El Vuelo del TELEGRAFO I° a Cuenca*, Museo Municipal Remigio Crespo Toral, Cuenca, 1980.

CASTILLO, DR. ABEL ROMEO, *Homenaje filial a don José Abel Castillo (1854-1940)*, Publicaciones del Centro de Investigaciones Históricas, Guayaquil, 1980.

CAVIGIOLI, RICCARDO, *L'aviazione Austro-Ungarica sulla Fronte Italiana 1915-1918*, Castiglioni & Archenti Editori, Milano, 1934.

CHAMPION, THEODORE, *Catalogue Historique et Descriptif de la Poste Aérienne*, Paris, 1937.

COBIANCHI, MARIO, *Pionieri dell'Aviazione in Italia*, Editoriale Aeronautico, Roma, 1943.

CONTINI, LUIGI, *L'Aviazione Italiana in Guerra*, Omero Marangoni Editore, Milano, 1934.

CROSARA, LEONARDO, *Cronologia Aeronautica*, Vol. I e II - Alfieri & Lacroix, Roma, 1922 e 1925-1926.

DA ZARA, LEONINO, *La Storia del Volo*, Istituti Augustei, Roma, 1936.

DE GANGOTENA Y JIJON, CRISTOBAL, *Al Margen de la Historia*, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1962.

DOLLFUS, CHARLES-BOUCHE', HENRI, *Histoire de l'Aéronautique*, L'Illustration, Paris, 1942.

EVANGELISTI, GIORGIO, *Cento Aeroplani e un Grande Cuore*, Artioli Editore, Milano-Modena, 1969.

EVANGELISTI, GIORGIO, *Gente dell'Aria*, Editoriale Olimpia, Firenze, 1992.

F.A.E., *Fuerza Aérea Ecuatoriana 50 Años 1920-1970*, Editorial Colón, Quito, 1970.

FERNANDEZ - PRADA EFFIO, ALBERTO, *La Aviación en el Perú*, Primer Tomo, Editorial Universo, Lima, 1977.

GEBAUER, EUGENIO-LONDOÑO TAMAYO, JAIRO, *Los Primeros 50 Años de Correo Aéreo en Colombia*, Italgraf S.A., Bogotá, edito da AVIANCA, 1975.

GENTILE, RODOLFO, *Storia dell'Aeronautica dalle Origini ai Giorni Nostri*, Associazione Culturale Aeronautica, Roma, 1945.

GROSSI, ENEA, *Eroi e Pionieri dell'Ala - Dizionario Biografico dell'Aeronautica Italiana*, Arti Grafiche Fratelli Magnani, Milano, 1934.

HARRIS, LEO J., *Primeros Vuelos y Vuelos Especiales del Ecuador*, Club Filatelico "Guayaquil", Guayaquil, 1977.

LLORET BASTIDAS, ANTONIO, *Cuencanerias*, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Cuenca, 1990.

LODI, ANGELO, *Il Periodo Pionieristico dell'Aeronautica Militare Italiana 1884-1915*, Estratto dalla *Rivista Aeronautica*, Roma, 1961.

LOMBARDI, FRANCIS, *Gli Amici di Marcon. 77ª Squadriglia Caccia*, Roma, Associazione Arma Aeronautica, 1979.

## Fonti di consultazione

LONGHI, FIORENZO, *Il Primo Volo Postale attraverso le Ande*, Il Nuovo Corriere Filatelico, Anno I, Numero 2, Firenze, 1975.

MANCINI, LUIGI, *Grande Enciclopedia Aeronautica*, Edizioni "Aeronautica", Milano, 1936.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA - UFFICIO DI STATO MAGGIORE - SEZIONE STORICA - *Albo d'Oro dell'Aeronautica, Volume Primo e Volume Secondo*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma, 1928.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA - UFFICIO DI STATO MAGGIORE - UFFICIO STORICO - *Albo d'Oro dell'Aeronautica, Appendice Prima alla Edizione 1928 - Anno VI*, Istituto Poligrafico dello Stato Libreria, Roma, 1929.

MOLFESE, MANLIO, *L'Aviazione da Ricognizione Italiana durante la Guerra Europea (Maggio 1915-Novembre 1918)*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma, 1925.

MORALES Y ELOY, JUAN, *Ecuador. Atlas histórico-geográfico*, Ministerio de Relaciones Exteriores, Quito, 1942.

MULLER, FRANK, *Catalogue des Aérogrammes du Monde Entier*, Paris, 1950.

PAREDES, LUIS, *Historia de la Aviación Militar Venezolana*, Caracas, 1970.

PEÑA HERRERA, JUAN, *Historia de la Aviación Ecuatoriana*, "Editorial Quito", Quito, 1944.

PORRO, FELICE Gen. A.A., *La Guerra nell'Aria*, Edizioni Corbaccio, Milano, 1935.

PREPOSITI, CLEMENTE, *I Cavalieri dell'Aria - Il Primato Italiano nella Guerra Aerea (1911-1912 - 1915-1918)*, Licinio Cappelli Editore, Bologna, 1933.

RIBADENEIRA ARAUJO, JORGE, *Tiempos idos...*, Nueva Editorial de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1988.

REBORA, ENRICO, *Appunti sul Contributo Lombardo alla Storia dell'Aviazione Italiana (1918-1939)*, Estratto dalla Rivista Aeronautica, Roma: N°7 - 1967, N°1,3,5,7 - 1968.

REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO, *Terminologia Aeronautica*, Roma, 1964.

SCARONI, SILVIO, *Impressioni e Ricordi di Guerra Aerea*, Danesi, Roma, 1922.

SCARONI, SILVIO, *Battaglie nel Cielo*, A. Mondadori, Milano, 1934.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *I Primi Voli di Guerra nel Mondo*, Roma, 1961.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *I Reparti della Aeronautica Militare Italiana - Cenni Storici - I Reparti Decorati*, Roma, 1973.

STRAULINO, LUIGI, *Messaggi tra Aviatori Nemici - Fronte Italiano 1915-1918*, Stato Maggiore Aeronautica Ufficio Storico, Roma, 1987.

TOURING CLUB ITALIANO, *Annuario dell'Aeronautica*, Milano Ediz. 1910 - 1911/12 - 1912/13 - 1914 e 1915.

VERGNANO, PIERO, *Origini dell'Aviazione in Italia 1783-1918*, Edizioni Intyprint, Genova, 1964.

Inoltre e soprattutto, si è fatto riferimento ai seguenti quotidiani e periodici, elencati per nazione:

(Molte testate ecuadoriane non sono apparse con continuità, nascendo, scomparendo e rinascendo in anni e città diverse per ragioni politiche.)

### QUOTIDIANI

#### COLOMBIA:

*El Espectador*, di Bogotá

*El Relator*, di Cali

*El Tiempo*, di Bogotá

#### COSTA RICA:

*La Información*

#### ECUADOR:

*Los Andes*, di Riobamba fondato nel 1916.

*El Comercio*, di Quito fondato nel 1905.

*La Cronica*, di Cuenca fondato nel 1923.

*La Democracia*, di Latacunga fondato nel 1930.

*El Día*, di Quito fondato nel 1913 (nel 1895 a Guayaquil).

*El Eco de Manta*, di Manta fondato nel 1922.

*El Ecuatoriano*, di Quito-Guayaquil fondato nel 1887-1897.

*El Mercurio*, di Cuenca fondato nel 1924 (1908 a Guayaquil).

*El Mundo*, di Quito fondato nel 1924, dal 1932 a Guayaquil.

*La Nación*, di Guayaquil fondato nel 1891 (nel 1853 a Quito).

*La Prensa*, di Guayaquil fondato nel 1923.

*El Tiempo*, di Quito fondato nel 1901 (nel 1895 a Guayaquil).

*El Grito del Pueblo*, di Guayaquil fondato nel 1895.

*El Guante*, di Guayaquil fondato nel 1910.

*El Porvenir*, di Quito fondato nel 1856.

*El Telégrafo*, di Guayaquil fondato nel 1884.

*El Universo*, di Guayaquil fondato nel 1921.

ITALIA:

*Il Corriere della Sera*, di Milano fondato nel 1875.  
*Il Mattino*, di Napoli fondato nel 1891.  
*Il Popolo d'Italia*, di Milano fondato nel 1914.  
*Il Secolo*, di Milano fondato nel 1865.  
*La Stampa*, di Torino fondato nel 1866.  
*Lo Sport del Popolo*, di Torino.

PANAMA:

*El Diario de Panamá*, di Panamá  
*La Prensa*, di Panamá

PERU':

*El Comercio*, di Lima fondato nel 1839.

VENEZUELA:

*Eco d'Italia*, di Caracas in lingua italiana.  
*El Universal*, di Caracas fondato nel 1909.  
*El Nuevo Diario*, di Caracas fondato nel 1912.

PERIODICI

ECUADOR:

*Diario Ilustrado*, di Guayaquil fondato nel 1913.  
*El Ecuador Ilustrado*, di Guayaquil-Quito fondato nel 1883-1895.  
*El Ecuador Comercial*, di Quito-Guayaquil fondato nel 1923.  
*El Ejército Nacional*, di Quito fondato nel 1922.  
*Gaceta del Ecuador*, di Quito  
(la cui esatta denominazione è "Gaceta del Gobierno del Estado Ecuatoriano" dal 1831 al 1832 e "Gaceta del Gobierno del Ecuador" dal 1833)  
*El Observador*, tri-settimanale di Riobamba fondato nel 1917.  
*Sud America*, due numeri unici.  
*El Tren*, settimanale di Cuenca fondato nel 1920.  
*Turf*, settimanale illustrato di Guayaquil fondato nel 1916.  
*El Vigía*, settimanale di Loja fondato nel 1924.

ITALIA:

*Aerofan*, periodico trimestrale di storia e tecnica aeronautica, Giorgio Apostolo Editore, Milano.  
*La Gazzetta dell'Aviazione*, settimanale fondato da Attilio Longoni nel 1919, Milano.  
*Nel Cielo*, supplemento quindicinale al "Secolo Illustrato", Società Editoriale Italiana, Milano.  
(Rivista fondata da Tullio Morgagni nel dicembre 1917, dal n°6 del 25.03.1919, muta nome denominandosi: "Il Cielo rivista di aviazione e di autolocomozione", cessando le pubblicazioni il 20.10.1919)  
*L'Ala d'Italia*, rivista mensile di aeronautica fondata nel 1922 da Attilio Longoni, Editoriale Italiana Aerea, Milano.  
*Ali d'Italia*, rivista quindicinale della Lega Aerea Nazionale,

dal 5 dicembre 1917, Milano.

(come continuazione della *Rivista Mensile di Aeronavigazione della L.A.N.*, edita dall'ottobre 1912, Milano)

*La Stampa Sportiva*, settimanale di Torino fondato nel 1902.  
*Lo Sport Illustrato*, rivista quindicinale fondata nel 1913, edita dalla Società della Gazzetta dello Sport, Milano.  
(Diretta da Tullio Morgagni, cambia nome nel 1916 denominandosi "Il Secolo Illustrato (Lo Sport Illustrato e la Guerra)", edita dalla Società Editoriale Italiana, Milano)

VENEZUELA:

*Actualidades*, rivista di Caracas fondata nel 1917.

ARCHIVIO DELL'AUTORE

ARCHIVI PERSONALI DELLE FAMIGLIE DEGLI AVIATORI

# Indice

Presentazione .....	7
Prefazione .....	9
Premessa .....	11
Profilo storico dell'aeronautica .....	14

## PARTE PRIMA

### I PRECURSORI DELLA AVIAZIONE IN ECUADOR

<i>Capitolo primo</i> I GLOBI AEROSTATICI .....	16
--	----

Aeronavigazione a Quito: 4 dicembre 1842  
Il secondo volo aerostatico a Quito: 16 gennaio 1843  
Altri aeronauti colombiani: 1900-1908

<i>Capitolo secondo</i> GLI AEROPLANI .....	20
--	----

Il "Club Guayas de Tiro y Aviación"  
Cosimo Rennella Barbatto alle Scuole di Aviazione di Pau e di Mirafiori  
Il pilota cileno Eduardo Molina Lavín ed il primo volo di un aereo in Ecuador  
Il progetto della prima traversata aerea dell'istmo di Panamá  
Cosimo Rennella Barbatto ritorna in Ecuador  
Cosimo Rennella si reca in Italia per acquistare un aeroplano  
Il "PATRIA I" ed i voli di Cosimo Rennella  
Il battesimo del "PATRIA I" ed il primo meeting d'aviazione di Guayaquil: 8 ottobre 1913  
Il secondo meeting di aviazione: 19 ottobre 1913  
La probabile partecipazione di Rennella alla campagna di Esmeraldas e la sua partenza per l'estero  
L'aviatore cileno Clodomiro Figueroa Ponce vola a Guayaquil

<i>Capitolo terzo</i> AVVENIMENTI AVIATORII DAL 1916 AL 1920 .....	32
---	----

Il primo volo di Pedro Traversari Infante  
La beffa di Teófilo Durán  
Traversari Infante tra Cile ed Ecuador  
Le imprese aviatorie di Traversari in Cile  
Il "Guayaquil" vola pilotato dal suo costruttore  
Un volo sfortunato

## PARTE SECONDA

### LA GUERRA NELL'ARIA IN EUROPA

<i>Capitolo primo</i> CINQUE PILOTI ITALIANI SUL FRONTE ITALO-AUSTRIACO .....	36
--	----

Attilio Canzini  
Antonio Faulin  
Ferruccio Guicciardi  
Elia Liut  
Cosimo Rennella

<i>Capitolo secondo</i> LA GUERRA È FINITA: TUTTI A TERRA .....	48
--	----

Un vuelito...

## PARTE TERZA

### COSIMO RENNELLA ED ALTRI AVIATORI ITALIANI IN VENEZUELA

#### *Capitolo primo*

TRASPORTI POSTALI E VOLI ACROBATICI ..... 52

Primi voli a Caracas di San Cosimo... Rennella  
 Raid Caracas-Maracay: 28 febbraio 1920  
 Trasporto di corrispondenza ufficiale e di giornali  
 Voli Maracay-San Juan de los Morros e dintorni  
 Raid San Juan de los Morros-Caracas: 6 marzo 1920  
 Il trasporto della posta aerea  
 Voli acrobatici a Caracas: 7 marzo 1920  
 Altri spettacoli aerei di Rennella: 14 e 19 marzo 1920  
 Un giovane coraggioso cerca un impiego

#### *Capitolo secondo*

IL "CIRCO AEREO" DEI PILOTI ITALIANI..... 57

Due aviatori italiani nel cielo di Caracas: 21 marzo 1920  
 Un emulo di Rennella  
 Il "Circo Aereo" della Società Rennella - Venditti e Villa: 11 aprile 1920  
 La nascita della Scuola di Aviazione Militare del Venezuela  
 L'omaggio ai piloti italiani  
 La seconda medaglia d'argento di Cosimo Rennella

## PARTE QUARTA

### L'ARRIVO DEI PILOTI ITALIANI IN ECUADOR E GLI ALBORI DELLA AVIAZIONE MILITARE

#### *Capitolo primo*

NASCE LA PRIMA SCUOLA DI AVIAZIONE A GUAYAQUIL ..... 62

Il primo volo del "TELEGRAFO I°" ed il suo battesimo  
 L'istituzione della prima Scuola di Aviazione  
 Elia Liut vuole trasvolare le Ande

## PARTE QUINTA

### I VOLI DI LIUT E GUICCIARDI COL "TELEGRAFO I°"

#### *Capitolo primo*

IL RAID GUAYAQUIL-CUENCA DI LIUT: 4 NOVEMBRE 1920 ..... 68

I preparativi a Guayaquil e la prima posta aerea dell'Ecuador  
 Il fallimento del primo tentativo  
 La prima trasvolata delle Ande ecuadoriane

#### *Capitolo secondo*

IL RAID CUENCA-RIOBAMBA DI GUICCIARDI: 19 NOVEMBRE 1920 ..... 79

Il primo tentativo  
 Il primo volo da Cuenca a Riobamba  
 I voli acrobatici del "TELEGRAFO I°" su Riobamba

## Indice

<i>Capitolo terzo</i>	
IL RAID RIOBAMBA-QUITO DI LIUT: 28 NOVEMBRE 1920 .....	85
<i>Capitolo quarto</i>	
NELLA CAPITALE LIUT VOLA COL MACCHI E CON LO SPAD VII .....	90
Il progetto del Colonnello Accorsi Elia Liut vola su Quito col "TELEGRAFO I°" Il meeting Pro Aviazione e la "Sovrana della Bellezza" Elia Liut vola col "QUITO I°" Lettere aperte a "El Guante" e le dichiarazioni di Liut	
<i>Capitolo quinto</i>	
I VOLI DI GUICCIARDI DA QUITO ALLA COLOMBIA .....	95
Raid Quito-Ibarra: 9 febbraio 1921 Raid Ibarra-Otavalo: 11 febbraio 1921 Raid Otavalo-Ibarra: 12 febbraio 1921 Raid Ibarra-Tulcán: 16 febbraio 1921 Raid Tulcán-Pasto: 7 marzo 1921 Raid Pasto-Cali: 21 aprile 1921 José Abel Castillo dona il "TELEGRAFO I°" al governo	
<b>PARTE SESTA</b>	
<b>PRIMI PASSI VERSO LA ORGANIZZAZIONE DELLA AVIAZIONE</b>	
<i>Capitolo primo</i>	
DAGLI SFORTUNATI TENTATIVI DEI FRANCESI AL PRIMO VOLO DI UN PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA .....	104
Le due Scuole di Aviazione e la Missione Aeronautica Francese Il tenente Guitteny ed il "QUITO I°" Il mancato raid postale Guayaquil-Quito di Liut Voli di Liut e Petri Altri voli degli italiani Lo sfortunato tentativo dei francesi Liut vola ancora col "TELEGRAFO I°" Tullio Petri vola col Presidente della Repubblica	
<i>Capitolo secondo</i>	
LA MISSIONE MILITARE AERONAUTICA ITALIANA .....	111
<i>Capitolo terzo</i>	
I VOLI DI EMANUELE CAMPAGNOLI CON L'IDROVOLANTE MACCHI 18 .....	114
Raid Guayaquil-Salinas: 4 settembre 1922 Il volo di prova Il raid a Salinas Raid Salinas-Guayaquil: 5 settembre 1922 Raid Guayaquil-Salinas-Manta-Esmeraldas: 10-11 settembre 1922 Raid Esmeraldas-Manta-Salinas-Guayaquil: 12 settembre 1922	
<i>Capitolo quarto</i>	
GLI ASPETTI STORICO POSTALI DEI VOLI DEL MACCHI 18 .....	120
Estratto del diario di bordo dell'idrovolante M.18 Notizie tratte dai giornali	

La famiglia Liut ritorna in Ecuador

*Capitolo quinto*

IL RAID DI CAMPAGNOLI E PETRI GUAYAQUIL-BABAHoyo-GUAYAQUIL: 24 SETTEMBRE 1922 ..... 124

Alla Scuola di Aviazione rinasce la speranza

*Capitolo sesto*

IL CAUDRON G.3 "LA SYRIE" ED I VOLI DI FAULIN E RIZZI ..... 126

Il collaudo ufficiale del biplano francese.

Il battesimo del Caudron G.3 "LA SYRIE"

O volo da solo o non volo

Il Corso di Radiotelegrafia

*Capitolo settimo*

IL RAID QUITO-IBARRA E RITORNO DI FAULIN: 16 LUGLIO 1923 ..... 131

L'unico falso postale ecuadoriano è di origine straniera

La signora Traversari vola su Quito

Gli allievi piloti iniziano le lezioni

*Capitolo ottavo*

ARRIVANO DALL'ITALIA GLI AEREI DELLA GABARDINI ..... 135

Indisciplina - Cade la prima vittima

Un volo in onore della prima vittima dell'aviazione

Un esempio di contratto tra un pilota italiano e il governo

**PARTE SETTIMA**

L'INAUGURAZIONE DELLA SCUOLA D'AVIAZIONE ED I PRIMI PILOTI ECUADORIANI BREVETTATI

*Capitolo primo*

ARRIVA ATTILIO CANZINI E RINASCE L'OTTIMISMO ..... 138

Mister Fox

Campagnoli torna in Italia

L'inaugurazione della Scuola d'Aviazione Gabardini

Acrobazie a bassa quota di Canzini sul centro di Guayaquil

L'omaggio di Canzini alla regia nave "Italia"

Si brevettano i primi piloti ecuadoriani

Nuovi Corsi della Missione Militare Italiana

La prima prova del biplano Sopwith "Camel"

Il progettato raid Quito-Cuenca del 3 novembre 1924

*Capitolo secondo*

I VOLI DI CANZINI E DEL GENERALE OLIVA COL SOPWITH "CAMEL" ..... 148

Il raid Quito-Ibarra: 16 novembre 1924

Il raid Ibarra-Otavallo: 24 novembre 1924

Il raid Otavallo-Ibarra: 25 novembre 1924

Attilio Canzini vola col "PARIS": 30 novembre 1924

## Indice

### PARTE OTTAVA

#### UN VOLO DALL'ECUADOR AL PERU' SU UN GLORIOSO E VECCHIO BIPLANO

##### *Capitolo primo*

COSIMO RENNELLA TORNA IN ECUADOR E VOLA COL "TELEGRAFO I°".....152

Il raid Guayaquil-Cuenca... Perù di Rennella: 16 novembre 1924

Da Macará a Loja: 5 dicembre 1924

Da Loja a Cuenca: 26 dicembre 1924

### PARTE NONA

#### IL 1924 SI CHIUDE CON UNA GRANDE IMPRESA AVIATORIA

##### *Capitolo primo*

ATTILIO CANZINI RIESCE A CORONARE IL SUO SOGNO .....162

Voli con passeggeri alla Scuola di Aviazione

Canzini ed il primo raid diretto Guayaquil-Quito: 27 dicembre 1924

Il primo tentativo: 6 dicembre 1924

Il raid Durán-Quito

Il trasporto dei quotidiani per via aerea

### PARTE DECIMA

#### VICENDE AVIATORIE DAL 1925 AL 1928

##### *Capitolo primo*

MEDAGLIE E PREMI A CANZINI ED ENTUSIASMO PER UMBERTO RE, IL PRIMO PARACADUTISTA.....172

Il Municipio di Quito decora Attilio Canzini

Anche il Consiglio di Guayaquil premia Attilio Canzini

Il trasferimento della Scuola di Aviazione a Quito

La linea aerea postale Quito-Guayaquil: progetti e polemiche

Si rinnova il contratto alla Missione Militare Italiana e si pongono le basi per l'istruzione dei piloti ecuadoriani in Italia

La "Festa Aviatoria" a Quito ed il primo lancio da mille metri di altezza del paracadutista italiano Umberto Re: 31 maggio 1925

##### *Capitolo secondo*

I VOLI DI CANZINI E DEL GENERALE OLIVA COL CAUDRON G.3 .....180

Raid Quito-Ibarra: 5 luglio 1925

Raid Ibarra-Tulcán: 6 luglio 1925

Raid Tulcán-Ibarra: 7 luglio 1925

Raid Ibarra-Quito: 8 luglio 1925

La cerimonia della consegna dei brevetti ai piloti ecuadoriani ed un prezioso omaggio ad Attilio Canzini

Iniziano le alterne vicende della Scuola di Aviazione

Il capitano Carlos E. Franco sparisce per cinque ore

##### *Capitolo terzo*

ANCHE GLI ABITANTI DI GUAYAQUIL ASSISTONO AL LANCIO DEL PARACADUTISTA RE .....186

Progetti di Rennella sulla Aviazione Commerciale

Attilio Canzini vola con l'idrovolante Savoia Marchetti

Il raid Guayaquil-Salinas-Guayaquil

Voli di Rennella e Traversari a Quito

Il secondo lancio del paracadutista Re: 13 dicembre 1925

Gli allievi del Secondo Corso d'Aviazione affrontano le prove del brevetto di primo grado

Il memoriale d'accusa degli allievi della Scuola di Aviazione  
 Dopo le prove di brevetto dei nuovi piloti Canzini porta in volo i rappresentanti della stampa

*Capitolo quarto*

CANZINI TORNA IN ITALIA ED UN DECRETO CHIUDE LA SCUOLA DI AVIAZIONE .....190

Altri voli di Rennella e Traversari ed un disgraziato epilogo: 20-21 dicembre 1925  
 Rennella progetta un raid da Guayaquil a Valparaíso  
 Attilio Canzini rientra in patria  
 Un decreto chiude la Scuola di Aviazione "El Cóndor"  
 Designazione degli ufficiali che dovranno recarsi in Italia  
 La scomparsa del Generale Oliva a Genova  
 Volano vecchi aerei con nomi nuovi, un altro incidente di Traversari: 12 giugno 1926  
 Rennella sorvola il vulcano Pichincha: 17 giugno 1926  
 Il raid Quito-Latacunga-Quito di Rennella e la prima posta aerea tra le due città: 24 giugno 1926  
 La perdita del biplano "NAPO"

*Capitolo quinto*

PILOTI ECUADORIANI IN ITALIA .....196

Cadono a Cameri le prime vittime della aviazione militare ecuadoriana: 12 gennaio e 15 luglio 1927  
 La terza vittima cade alla Scuola Idrovolanti di Portorose: 22 luglio 1927  
 I piloti ecuadoriani tornano in patria

*Capitolo sesto*

VOLI ED INCIDENTI MORTALI .....204

Rennella si allena col "TELEGRAFO I°" per volare incontro agli aviatori francesi Costes e Le Brix  
 Voli degli aviatori ritornati dall'Italia  
 Il raid Quito-Tulcán di Mantilla: 28 febbraio 1928  
 Il tentativo di risolvere i problemi organizzativi  
 Il pilota americano Dan E. Tobin vola da Lima a Guayaquil  
 Servizio aereo postale tra Ecuador e Colombia  
 La morte di Zambrano Barreiro: 1° ottobre 1928

**PARTE UNDICESIMA**

GLI AVVENIMENTI AVIATORII DAL 1929 AL 1934

*Capitolo primo*

DAL 1929 AL 1932 .....208

Il trimotore gigante Ford della P.A.G.A.I.  
 La Missione Commerciale francese arriva in volo sul Potez 29  
 Il raid Guayaquil-Quito del pilota statunitense Harold Harris con Cosimo Rennella: 22 agosto 1929  
 Il primo corriere aereo diretto Quito-Guayaquil  
 Raid Guayaquil-Salinas di Rennella e Borja  
 Primo raid diretto Guayaquil-Quito di aviatori nazionali  
 L'attività aviatoria della Base di Latacunga  
 Raid Quito-Latacunga  
 Raid Latacunga-Ambato  
 Raid Latacunga-Quito  
 Raid Latacunga-Ambato  
 Dalla Colombia arriva l'aviatore Méndez Rey  
 Tragica conclusione del volo alla "Cima de la Libertad"  
 I voli postali di Rennella e Mantilla  
 L'"Aero Club del Ecuador" di Guayaquil

## Indice

L'apparecchio "ECUADOR"

Inaugurazione del servizio ufficiale di posta aerea militare

Servizio postale aereo di emergenza Quito-Guayaquil-Quito: 21 febbraio - 1° marzo 1932

Il "Quito Glider Club"

La morte delle sorelle Yoder Campi

### *Capitolo secondo*

DAL 1932 AL 1934 .....223

Il raid di circonvallazione: 22 luglio - 3 agosto 1932

Primo dispaccio aereo Latacunga-Manta: 19 agosto 1932

Le prime operazioni di guerra dell'aviazione ecuadoriana

Il nuovo aeroplano Waco

Il raid Guayaquil-Quito di Jones: 14 luglio 1933

La Missione Militare Italiana termina l'attività

Il raid Quito-Guayaquil di Rennella e Jones: 7 giugno 1934

Il primo raid diretto Quito-Cuenca: 8 luglio 1934

Il raid di ritorno Cuenca-Quito: 13 luglio 1934

Primo raid aereo Quito-Guayaquil-Quito: 19 agosto 1934

Il raid Quito-Tulcán di Aguirre: 28 agosto 1934

## PARTE DODICESIMA

L'AVIAZIONE ECUADORIANA DAL 1935 AL 1937

### *Capitolo primo*

DAL 1935 ALLA MORTE DI COSIMO RENNELLA .....230

Il nuovo Corso Intensivo

L'aviazione non è più un genere di lusso

Il raid Guayaquil-Quito di due squadriglie: 2 marzo 1936

Un tragico incidente

Il Corso Intensivo di Aviazione nella capitale

La settimana della Aviazione

Il progetto di servizio postale interprovinciale

Primi voli notturni

Raid lungo la costa del Pacifico

Raid Guayaquil-Salinas

La parata finale del Corso di Aviazione

Voli Guayaquil-Quito

La Scuola Civile di Aviazione: Elia Liut torna a solcare i cieli ecuadoriani

Il primo volo sul Chimborazo e le sue prime fotografie

Inizia un nuovo, promettente futuro per l'Aviazione

La scomparsa di Cosimo Rennella Barbatto

## APPENDICE

DAL 1937 ALL'INIZIO DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE .....238

La seconda Missione Militare Aeronautica Italiana: nuovi aerei italiani ed il loro pilota istruttore

Il raid Quito-Cali-Medellín-Bogotá: 3-5 agosto 1937

La Conferenza Tecnica Interamericana di Aviazione

Corsi per motoristi e montatori nella capitale

Il mancato raid Quito-Cuenca: 2 novembre 1937

La partenza di alcuni membri della Missione Aeronautica Italiana

Missione Aeronautica Ecuadoriana in Italia

Altri corsi della Missione Militare Italiana

Elia Liut chiede di rientrare nella Regia Aeronautica italiana  
Il ritorno in patria dei componenti della Missione Aeronautica Ecuatoriana ed il loro tragico destino  
Un altro luttuoso incidente  
La Missione Militare Italiana ritorna in patria: inizia una decade di progresso aviatorio sotto l'influenza americana

**NOTIZIE BIOGRAFICHE SUI PILOTI ITALIANI O DI ORIGINE ITALIANA  
E LORO ONORIFICENZE E RICOMPENSE AL VALORE..... 244**

Campagnoli Emanuele  
Canzini Attilio  
Faulin Antonio Eolo  
Guicciardi Ferruccio  
Liut Elia Antonio  
Petri Tullio  
Re Umberto  
Rennella Barbatto Cosimo  
Traversari Infante Pedro

**ELENCO DEI GIORNALI TRASPORTATI PER VIA AEREA E DEI VOLANTINI LANCIATI IN ECUADOR..... 266**

**FONTI DI CONSULTAZIONE..... 269**

**INDICE..... 272**

-

]

I  
I  
S  
I  
I

C  
I

I  
F  
I  
I  
I  
I  
I  
I  
I  
F  
I

F  
I

C  
I

L  
L  
I  
U  
I  
L  
I  
P  
R  
R  
L  
V  
L  
I  
I  
L

A  
L

L  
I  
L  
C  
I  
L  
M  
A

-

2

---

Finito di stampare nell'ottobre 1995  
a cura di HI-TECH MEDIA  
Bologna



*L'artistica targa donata al pilota italiano Atilio Canzini dalle guarnigioni di Quito e Guayaquil a ricordo del suo primo raid diretto Guayaquil-Quito del 27 dicembre 1924. Lo stupendo lavoro, sbalzato a mano su una lamina d'argento ed opera dell'artista Cevallos, rappresenta le Ande ecuadoriane con applicazioni in oro che raffigurano gli stemmi dell'Italia e dell'Ecuador, il biplano S.V.A. 5, il treno e le città di Guayaquil e Quito.*



*Cuenca, campo di "Jericó", 12 novembre 1920. Elia Liut mentre lancia l'elica del biplano Macchi Hanriot HD-1, denominato "TELEGRAFO I°", pilotato da Ferruccio Guicciardi, nel primo tentativo del raid da Cuenca a Riobamba.*