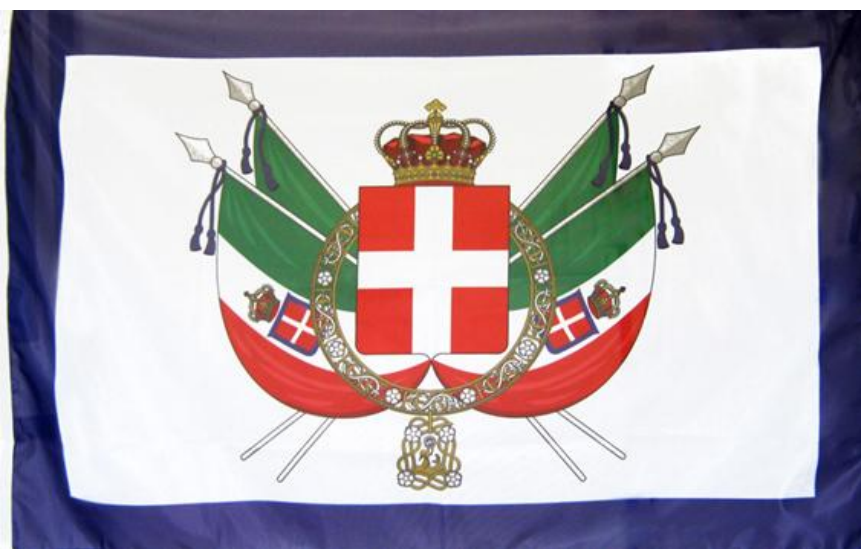


REGNO D'ITALIA

RE VITTORIO EMANUELE III (POSTA AEREA)



Testo di Antonello Cerruti

Con il contributo di:

Piero Bassi, Andrea Grimaldi e Angelo Piermattei.

Per facilitare la consultazione,
è stata seguita la numerazione più diffusa sui cataloghi stampati.

INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE



Il 19 settembre 1911, Achille Dal Mistro giovanissimo pilota veneziano di 19 anni, effettuava il primo volo “postale” in Italia con un monoplano Deperdussin 50CV.

Solo da pochi mesi aveva preso il brevetto di pilota presso la scuola di Deperdussin e voleva partecipare alla gara aerea organizzata da "Il Resto del Carlino" in collaborazione con il "Petit Journal" di Parigi. Purtroppo una parte dell'elica del suo biplano venne recapitata in ritardo.

Quando Dal Mistro riesce a montare il pezzo mancante, decide di partire anche senza l'approvazione del Comitato Organizzatore. Raffaello Boscarini, direttore provinciale delle Poste di Bologna, si mise d'accordo con Dal Mistro e fece sistemare davanti alla pista di decollo delle cassette per imbucare la posta. Chiuso il piccolo sacco della posta, Dal Mistro decolla e, in un'unica tappa di circa 168 km, cerca di raggiungere Venezia, andando ad atterrare rovinosamente al Lido, davanti all'Hotel Excelsior. Recuperato il sacco dall'acqua bassa in cui l'aereo si era rovesciato, Dal Mistro lo consegna all'ispettore delle Poste che consente di timbrare la corrispondenza con l'annullo in possesso dell'Hotel, così da confermare l'arrivo della corrispondenza. Una delle lettere trasportate è custodita al British Museum di Londra.

20 maggio 1917 – VOLO TORINO-ROMA E ROMA-TORINO

Stampa e soprastampa: tipografica

Fogli: 50 es. (5 x 10)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a pettine

Tiratura: 200.000 es.

Validità: limitata al volo sperimentale

P.A. 1 25 centesimi, francobollo espresso n. 1 soprastampato



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

E' il primo francobollo di Posta Aerea emesso al mondo e fu venduto solo a Torino e a Roma ed usato nel collegamento di andata, effettuato il 22 maggio 1917, e in quello di ritorno del 27 successivo.

Sono molto rari i multipli di questo francobollo annullati con i bolli speciali del volo, soprattutto su lettere volate.

Programmato per il 20 maggio 1917, il volo venne rimandato al 22, a causa delle sfavorevoli condizioni atmosferiche.

L'aereo utilizzato per il volo sperimentale fu un "Pomilio P.C.1", dotato di una potenza di 200 HP e in grado di raggiungere una velocità di circa 180 km orari.

Pilotato dal tenente Mario de Bernardi, l'aereo trasportava 200 kg di corrispondenza, 100 copie del giornale "La Stampa" e 100 copie della "Gazzetta del Popolo".

Partito dal campo della Società Anonima per Costruzioni Aeronautiche Ing. O. Pomilio & C. alle ore 11 e 20', l'aereo atterrò al campo Centocelle di Roma alle ore 15 e 28', ove erano in attesa varie autorità ed i rappresentanti di alcuni ministeri.

Il volo si era svolto senza inconvenienti, ad un'altezza media di circa 1.800 metri, con tempo abbastanza buono e vento forte.

Alla fine delle manovre di atterraggio il velivolo si impennò, con il conseguente danneggiamento del carrello.

I giornali trasportati vennero distribuiti con un anticipo di otto ore sull'orario consueto.

Il volo di ritorno dovette essere rinviato, a causa dell'entità dei danni riportati dall'aereo, e venne effettuato il 27 maggio.

I danni riportati al velivolo di Mario de Bernardi si rivelarono subito piuttosto gravi. Il pilota, nella stessa notte del 22 maggio, ripartì per Torino in treno.

Il 26 ritornò a Roma, forse con un velivolo analogo a quello danneggiato e con un volo coperto dalla massima riservatezza, che durò tre ore e un quarto, interrotto da una breve sosta a Pisa.

Il volo ufficiale di ritorno partì da Roma il 27 maggio; venne disturbato dal cattivo tempo che costrinse il de Bernardi ad un primo atterraggio a Pisa ed addirittura ad un successivo atterraggio di fortuna sulla spiaggia di Lavagna (Genova).

L'aereo decollò nuovamente la mattina successiva e raggiunse il campo Mirafiori di Torino senza ulteriori inconvenienti.

Gli aerogrammi predisposti per il volo di ritorno recavano la data 20 maggio. Il ritardo dell'arrivo dell'aereo, e soprattutto i danni riportati, costrinsero a rinviare la partenza per Torino. Pertanto, la corrispondenza già bollata prima dell'arrivo di de Bernardi reca la data 20, quella obliterata successivamente all'arrivo (e quindi all'annuncio del rinvio del viaggio di ritorno) reca invece la data 27.

Gli aerogrammi del volo da Torino a Roma recano un bollo a doppio cerchio ed uno, con la circonferenza segmentata, recante la data 20 maggio. Sono note anche con il bollo a cerchio continuo.

Le lettere viaggiate con il volo Torino-Roma-Torino non sono rare, più interessanti le cartoline bianche predisposte per il trasporto con il viaggio di ritorno dal Circolo Filatelico Italiano.

Per meglio comprendere le difficoltà di questo volo, occorre ricordare che venne effettuato nel momento di massimo sforzo bellico, conseguente all'impegno nazionale nella Prima Guerra Mondiale.



Associazione Filatelica Numismatica Italiana

"Alberto Diena"

Fondata nel 1914

Lungotevere Thaon di Revel, 3 - 00196 ROMA

<http://www.afi-roma.it>

27 giugno 1917 – VOLO NAPOLI-PALERMO CON IDROVOLANTE

Stampa e soprastampa: tipografica

Fogli: 50 es. (5 x 10)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a pettine

Tiratura: 100.000 es.

Validità: limitata all'esperimento

P.A. 2 25 c. su 40 c. francobollo per espresso urgente soprastampato



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Questo francobollo fu venduto soltanto a Roma, Napoli e Palermo, per essere usato sulle corrispondenze del volo Napoli-Palermo, in data 28 giugno 1917 e Palermo-Napoli del 28/29.

Questo francobollo non esiste senza la soprastampa poiché l'espresso da 40 centesimi violetto non venne mai emesso, se non con questa soprastampa oppure con la soprastampa "25" sul valore e con sbarrette sulla dicitura URGENTE.

L'idrovolante, pilotato dal comandante Franzoni ed avente come motorista Romanuzzi, salutato dalle molte autorità presenti alla partenza, partì dal Porto di Napoli alle ore 6 e 24 minuti del 28 giugno 1917.

In circa tre ore, ad un'altitudine di crociera fra i 1.500 ed i 2.000 metri, venne raggiunta Palermo, dove tutta la corrispondenza trasportata sull'idrovolante ricevette un bollo circolare di arrivo con la dicitura PALERMO-DISTRIBUZIONE- 28.6.17.10.

Il velivolo ripartì da Palermo per Napoli alle ore 17 e 30 minuti dello stesso 28 giugno.

Il volo dovette però essere interrotto a Capo d'Orlando (presso Patti, in provincia di Messina, sulla costa settentrionale della Sicilia) a causa della nebbia.

Il giorno successivo l'aereo riprese il volo per Napoli, dove giunse alle ore 15.

La corrispondenza raccolta a Palermo aveva ricevuto il bollo POSTA AEREA-PALERMO-CONTINENTE-28.6.17; quasi tutta venne anche bollata in arrivo.

Gli aerogrammi sono tutti comuni.

1° APRILE 1926/11 GIUGNO 1928 - PRIMA EMISSIONE POSTA AEREA

Stampa: tipografica

Fogli: 50 (x 4)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a pettine

Date di emissione: nn. 4, 6, 8 e 9, 1° aprile 1926; n. 7, febbraio 1927; n. 3, 24 marzo 1928; n. 5, 11 giugno 1928

Validità: 31 dicembre 1935; il n. 4, 28 febbraio 1937

P.A. 3 50 centesimi, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")

P.A. 4 60 centesimi, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")

P.A. 5 80 centesimi, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")



P.A. 6 1 lira, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")

P.A. 7 1,20 lire, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")



P.A. 8 1,50 lire, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")

P.A. 9 5 lire, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo "Leoni")



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Il valore da 60 centesimi copriva il porto aereo delle lettere e cartoline fino a 15 grammi per l'interno; quello da 1 Lira serviva ad affrancare stampe e campioni, ecc. fino a 50 grammi per l'interno; il valore da L. 1,20 equivaleva al porto su linee internazionali. Il 50 e l'80 centesimi furono emessi in seguito alla diminuzione delle tariffe per lettere e i campioni.

Questi ultimi furono anche soprastampati per essere usati in Libia.

Saggi e prove: sono note prove d'archivio.



STUDIO PERITALE ROMANO

VIA GUIDO BANTI, 34 - 00191 - ROMA - TEL. 06.3331280 - acerruti@katamail.com

16 settembre 1927 – NUOVI VALORI SOPRASTAMPATI

Francobolli di posta aerea nn. 3 e 4 con nuovo valore in soprastampa

Stampa e soprastampa: tipografica

Fogli: 50 (x 4)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a pettine

Validità: 31 dicembre 1929

P.A. 8 50 centesimi su 60 centesimi, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo “Leoni”)

P.A. 9 80 centesimi su 1 lira, effigie di Vittorio Emanuele III a sinistra (tipo “Leoni”)



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Varietà: meritevoli di nota gli esemplari con soprastampa incompleta e le coppie verticali degli esemplari da 50 centesimi su 60 centesimi con un esemplare non soprastampato.

Coll.it

ASSOCIAZIONE ITALIANA
COLLEZIONISTI

Visita il nostro sito

www.coll.it

Contattaci la tua tessera gratuita
personalizzata è già pronta

Tel. 06-35509025 Fax 06-3017970

e-mail collit@collit.it

.....1930/1932 – SOGGETTI ALLEGORICI

Stampa: rotocalco

Fogli: 100 x 2 nn. A12/A16 e A18/A19, di 50 x 2 n A17

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a blocco

Date di emissione: nn. 11 e 13/16, 12 marzo 1930; nn. 10 e 12, 19 agosto 1932; n. 17, 9 dicembre 1930

Validità: 31 dicembre 1948

Disegnatori: Edoardo Del Neri, nn. 10, 11, 13, 16 e 17; Guido Marussig, nn. 12 e 14; Nerio Brunetti, n. 15

P.A. 10 25 centesimi, volo di ali
P.A. 11 50 centesimi, Pegaso

P.A. 12 75 centesimi, Vittoria alata
P.A. 13 80 centesimi, volo di ali



P.A. 14 1 lira, Vittoria alata
P.A. 15 2 lire, volo di frecce

P.A. 16 5 lire, Pegaso
P.A. 17 10 lire, Pegaso



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

L'uso dei francobolli di questa emissioni si è protratto molto a lungo, anche durante il periodo della Repubblica Sociale, della Luogotenenza e della Repubblica, facilitato dall'assenza di elementi grafici propagandistici o comunque riconducibili allo specifico periodo storico di emissione, che ne avrebbero altrimenti determinato la messa fuori corso.

Provviste di questi francobolli, in particolare quelli di piccolo taglio, furono utilizzati dalla posta militare in Africa Orientale Italiana, in Spagna e durante il secondo conflitto mondiale.

Saggi e prove: noti con soprastampa "Saggio" in diagonale.

Varietà: note stampe incomplete o evanescenti sul valore da 50 centesimi; il 50 centesimi è noto con doppia stampa.

.....dicembre - CROCIERA TRANSATLANTICA DEL GENERALE BALBO

Soggetto: idrovolanti in formazione e costellazione della “Croce del Sud”

Stampa: rotocalco

Fogli: 50 es.

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 in blocco

Tiratura: 200.000 esemplari di cui 180.000 distrutti.

Validità: limitata alla Crociera

P.A. 25 7,70 lire, idrovolanti in formazione e costellazione della “Croce del Sud”



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Questo francobollo, noto filatelicamente come “7 e 70”, fu emesso per affrancare le corrispondenze dirette nell’America Latina con la Crociera Aerea Transatlantica.

Gli aerogrammi affrancati con esso recano, di solito, le firme autografe dei piloti oppure quella del Comandante Italo Balbo.

Il francobollo ebbe una “nascita” filatelicamente travagliata, tanto che non se conosce esattamente la data di emissione. Creato per affrancare la corrispondenza destinata a viaggiare con gli aerei della Crociera, il francobollo non venne messo in vendita presso gli sportelli filatelici.

Ai collezionisti venne offerto un limitato quantitativo di 1.500 esemplari il 27 giugno 1931, che vennero distribuiti a Roma, presso l’Ufficio filatelico del Ministero delle Comunicazioni, in ragione di un solo esemplare per ogni richiedente.

Nonostante le richieste e le proteste dei filatelici, di cui si fece interprete un furioso Ugo Lissanesi nelle pagine del numero 8 de “Il Corriere Filatelico” del 31 agosto 1931, nessun altro quantitativo del “7,70” venne venduto al valore facciale.

Circa 3.000 pezzi furono invece offerti, al prezzo di 90 lire ciascuno (quasi 12 volte il valore facciale) dall’Ufficio postale romano di S. Macuto, per “calmierare” il prezzo del francobollo, già oggetto della speculazione dovuta alla forte domanda ed alla scarsissima disponibilità sul mercato filatelico.

Un paio di anni dopo, quando la quotazione ministeriale aveva raggiunto le 120 lire, comparve sul mercato un certo quantitativo di questi francobolli offerti a prezzi inferiori.

Un'indagine giornalistica svelò la provenienza statunitense di questi esemplari affluiti improvvisamente sul mercato e chiarì che il loro prezzo, particolarmente conveniente, era dovuto alla circostanza che, in occasione della Crociera Nord Atlantica, per “errore e non per altra causa”, qualche centinaio di esemplari del “7,70” erano stati venduti sul mercato filatelico nord americano ad un prezzo assai inferiore a quello per essi stabilito in Italia.

Saggi e prove: note prove su cartoncino e saggi con soprastampa in diagonale.



Varietà: i francobolli della posizione “22” – 1° rame – recano una macchia nel fondo di colore simile a una stella. Trattandosi della 7ª stella, questa varietà è generalmente nota come “7 stelle”.



La trasvolata atlantica del 1930 fu la prima grande crociera effettuata in formazione dall'aviazione italiana.

Quattordici apparecchi partirono da Orbetello, alle ore 6,45 del 17 dicembre 1930; undici di essi giunsero a Rio de Janeiro il 15 gennaio 1931.

La squadriglia si componeva di idrovolanti “S. 55 Savoia-Marchetti”, dotati di motori Fiat A 22 R. 550 HP, ed era sotto il comando del generale Italo Balbo.

Otto incrociatori della marina militare italiana erano a disposizione lungo la rotta per portare aiuto in caso di eventuali ammaraggi forzati.

Le tappe furono le seguenti:

Orbetello-Cartagena (costa meridionale della Spagna)	di km 1.200,
Cartagena-Kenitra (costa occidentale del Marocco)	di km 700,
Kenitra-Villa Cisneros (costa occidentale dell'Africa settentrionale)	di km 1.600,
Villa Cisneros-Bolama (costa orientale dell'Africa centrale)	di km 1.500,
Bolama-Porto Natal (costa orientale del Brasile settentrionale)	di km 3.000,
Porto Natal-Bahia (costa orientale del Brasile centrale)	di km 1.000,
Bahia-Rio de Janeiro	di km 1.400,
per un totale di circa 10.400 km	

Di seguito l'elenco dei velivoli per ogni squadriglia, ed i rispettivi equipaggi.

Squadriglia nera

I-BALB Gen. Italo Balbo, Cap. Stefano Cagna, Ten. Gastone Venturini, S.Ten. Gino Cappannini



I-VALL Gen. Giuseppe Valle, Cap. Attilio Biseo, M.llo Giovanni Carascon, S.M. Erminio Gadda

I-MADD T.Col Umberto Maddalena, Ten. Fausto Cecconi, Serg. Cesare Bernazzani, S.Ten. Giuseppe D'Amonte

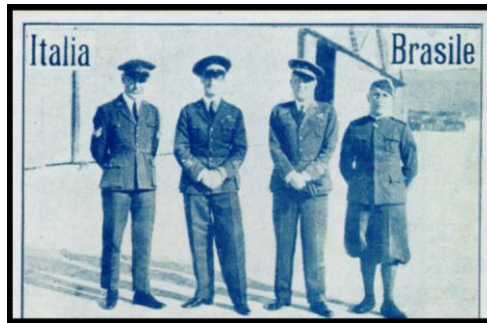


Squadriglia rossa

I-MARI Cap. Giuseppe Marini, Cap. Alessandro Miglia, Serg. Davide Giulini, M.llo Salvatore Beraldi



I-DONA (riserva) Cap. Renato Donadelli, Ten. Pietro Ratti, Serg. Ubaldo Gregori, S.M. Raffaele Perini



I-RECA Cap. Enea Silvio Recagno, Ten. Renato Abbriata, S.M. Francesco Mancini, Serg. Luigi Fois



I-BAIS Cap. Umberto Baistrocchi, Ten. Luigi Gallo, S.M. Francesco Francioli, 1° Av. Amedeo Girotto

Squadriglia bianca

I-AGNE Cap. Alfredo Agnesi, Ten. Silvio Napoli, S.M. Ostilio Gasparri, 1° Av. Giuseppe Virgili



I-DRAG Cap. Emilio Draghelli, Ten. Leonello Leone, S.M. Bruno Bianchi, 1° Av. Carlo Giorgielli



I-BOER Cap. Luigi Boer, ten. Danilo Barbi Cinti, S.M. Ercole Imbastari, Serg. Felice Nensi

I-TEUC (riserva) Ten. Giuseppe Teucci, Ten. Luigi Questa, 1° Av. Giuseppe Berti, S.M. Armando Zana

Squadriglia verde

I-LONG Magg. Ulisse Longo, Cap. Guido Bonini, M.llo Mario Pifferi, Ten. Ernesto Campanelli

I-CALO Ten. Jacopo Calò Carducci, S.M. Ireneo Moretti, 1° Av. Tito Mascioli, Serg. Augusto Romin



I-DINI Ten. Letterio Cannistracci, Ten. Alessandro Vercelloni, Av.Sc. Alfredo Simonetti, S.M. Giuseppe Maugeri

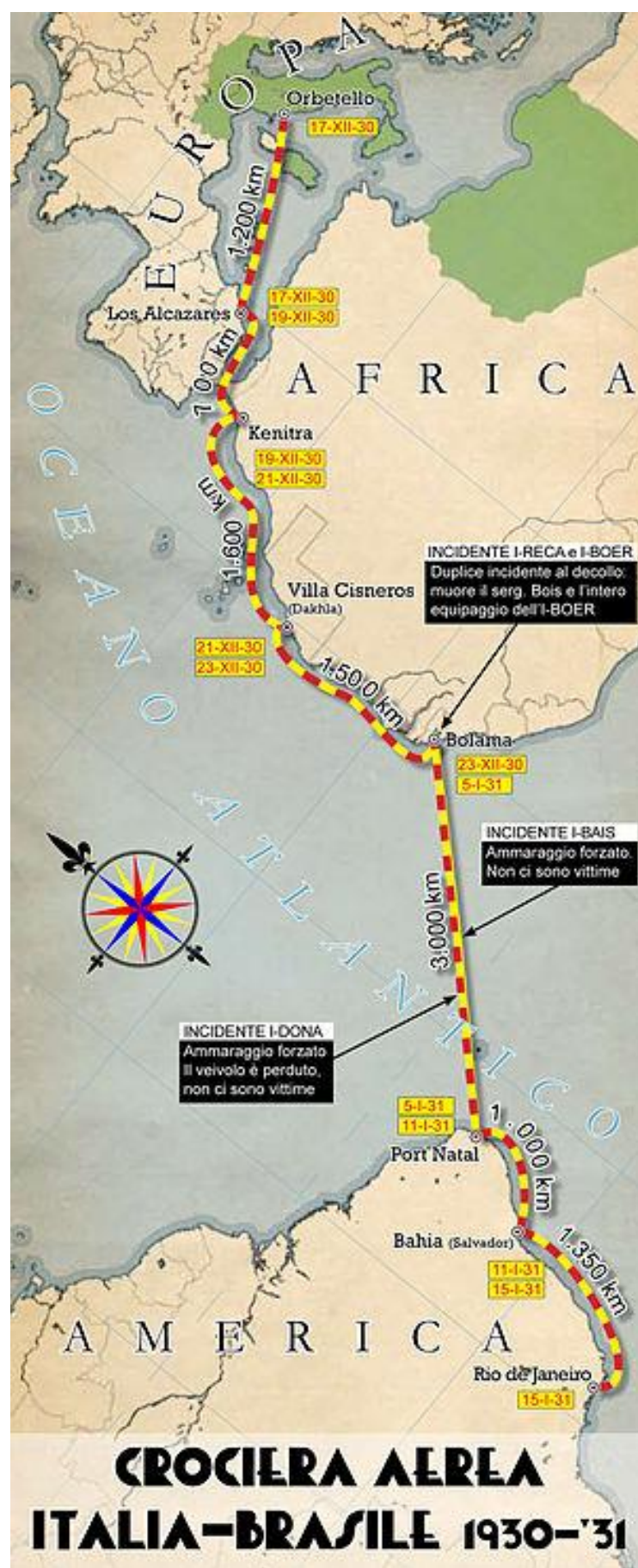


***Associazione Filatelica Numismatica Italiana
"Alberto Diena"***

Fondata nel 1914

Lungotevere Thaon di Revel, 3 - 00196 ROMA

<http://www.afi-roma.it>



20 gennaio 1933 - ESPRESSO AEREO DA 2,25 LIRE

Stampa: rotocalco

Fogli: 50 (x 2)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a blocco

Disegnatore: A. Ortona

Date di emissione: n. 44, 20 gennaio 1933; n. 73, 3 luglio 1934

Validità: n. 44, fino al 31 dicembre 1934; n.73, fino al 30 giugno 1946

P.A. 44 2,25 lire, idrovolante in volo



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Saggi e prove: noti con soprastampa "Saggio" in diagonale.

 ASSOCIAZIONE ITALIANA COLLEZIONISTI	Visita il nostro sito www.coll.it <i>Contattaci la tua tessera gratuita personalizzata è già pronta</i> Tel. 06-35509025 Fax 06-3017970 e-mail collit@collit.it
---	--

24 aprile 1933 – ZEPPELIN

Soggetti: vedute di Roma sorvolata dal “Graf Zeppelin”.

Stampa: rotocalco

Fogli: 50 (10 x 5)

Filigrana: corona coricata

Dentellatura: 14 lineare

Disegnatore: Corrado Mezzana

Tirature: nn.45/47, 200.000; nn. 48/50, 175.000

Validità: limitata alla corrispondenza in partenza durante la Crociera

P.A. 45	3 lire, Porta S. Paolo e Piramide di Caio Cestio
P.A. 46	5 lire, la Tomba di Cecilia Metella sulla via Appia Antica
P.A. 47	10 lire, lo Stadio dei Marmi



P.A. 48	12 lire, Ponte e Castel S. Angelo
P.A. 49	15 lire, il Foro Romano
P.A. 50	20 lire, la Basilica di Massenzio ed il Colosseo



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Saggi e prove: noti con soprastampa “Saggio” in diagonale.

Varietà: 12 lire non dentellato a destra; coppia verticale del 20 lire non dentellato in mezzo.

La serie fu emessa per assolvere gli importi delle sovrattasse aeree delle corrispondenze trasportate dal “Graf Zeppelin LZ 127” durante la Crociera italiana del 29/30 maggio 1933 e con la seconda Crociera sud-americana del 3/13 giugno successivi.

I diversi tagli coprivano le seguenti sovrattasse: 3 lire per le cartoline e 5 lire per le lettere per l'Europa; 10 lire e 12 lire per le cartoline e le lettere per il Brasile; 15 lire e 20 lire le cartoline e le lettere per il resto del Sud-America.

Il 303° viaggio del dirigibile Graf Zeppelin iniziò nei primi minuti del 29 maggio 1933, con destinazione Italia.

Dalla base di Friedrichshafen proseguì per Basilea, Besançon, la valle del Rodano, Marsiglia, Nizza, Genova, Livorno, giungendo a Roma Ciampino alle 16,30 dello stesso giorno.

L'ufficio postale del dirigibile sbarcò la posta diretta a Roma e caricò quella destinata alla Crociera sulla città eterna.

Dopo questo breve volo, prese nuovamente terra per sbarcare anche questi dispacci che vennero bollati con gli speciali annulli della Crociera circolare su Roma.

Alle ore 19,30 ripartì in direzione di Napoli, dove avrebbe dovuto effettuare il lancio della corrispondenza ivi destinata.

A causa dell'oscurità questo sbarco postale venne effettuato a Nettuno, da dove la corrispondenza proseguì per Napoli con un automezzo.

Invertita la direzione di volo, il dirigibile “Graf Zeppelin L.Z.127” fece rotta per Friedrichshafen dove arrivò il 30 maggio.



STUDIO PERITALE ROMANO

VIA GUIDO BANTI, 34 - 00191 - ROMA - TEL. 06.3331280 - acerruti@katamail.com

20 maggio 1933 – CROCIERA NORD-ATLANTICA DEL DECENNALE (TRITTICI)

Stampa: rotocalcografica

Fogli: 20 esemplari

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 lineare

Tiratura: 200.000 trittici

Disegnatore: Corrado Mezzana

Validità: limitata alla corrispondenza in partenza con la Crociera

P.A. 51 5,25 lire + 19,75 lire, bandiera, effigie del Re e particolare de “L’Aurora” di Guido Reni



P.A. 52 5,25 lire + 44,75 lire, bandiera, effigie del Re e idrovolanti in volo da Roma a New York



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

I trittici sono composti da tre sezioni o “pale”. A sinistra una vignetta di raccomandata-espresso destinata a ricevere, in soprastampa, la sigla dell’apparecchio al quale erano destinati gli aerogrammi; al centro, un francobollo da 5,25 lire corrispondente al cumulo dei porti di posta ordinaria, raccomandata ed espresso (L. 1,25 + 1,50 + 2,50) per il Nord America; a destra, un valore da lire 19,75 o da lire 44,75, quale sovrapprezzo della spedizione aerea rispettivamente in Europa e negli Stati Uniti d’America. Le “pale” centrali e di destra sono dei veri e propri francobolli a se stanti e, anche separati, conservano appieno la loro peculiare caratteristica postale e filatelica. Gli aerogrammi affrancati con sezioni separate o “pale” dei trittici sono pregiati.

Saggi e prove: noti con soprastampa “Saggio” su ciascuna delle tre sezioni.

Varietà: oltre alla varietà di stampa ciuffo sulla fronte del sovrano“ che contraddistingue parte dei trittici n. 51 con la sigla “I-BORG”, sono noti esemplari di entrambi i valori (con sigle “I-CALO” e “I-BISE”) non dentellati in basso.

GRANDI RARITA' GRANDI

Studio
Peritale
Romano

RARITA' GRANDI RARITA'

ITALIA REGNO

1933 - Crociera Nord Atlantica, due valori da 5,25 + 19,75 lire e da 5,25 + 44,75 lire in blocchi di quattro nuovi con le sigle I-ARAM, I-RANI, I-BISE e I-CALO ed i margini degli angoli di foglio inferiori. I trittici I-BISE e I-CALO sono privi della dentellatura inferiore. I margini dentellati e non dentellati e gli otto valori hanno gomma integra (cioè non sono mai stati linguellati).

(Catalogo Sassone p.a. nn. 51 +52 + 51c + 52c).

Abbiamo esaminato i due rari e pregevoli blocchi sopra descritti e dei quali alcune immagini sono riprodotte su questo parere peritale che si compone di tre fogli. I francobolli - con la varietà di dentellatura che li rende unici - sono originali ed in ottimo stato di conservazione.

In base alle nostre conoscenze, confermiamo le classificazioni sopra riportate, l'originalità e lo stato di conservazione, come descritto oggi a seguito dell'esame peritale.

Roma, 30 luglio 2018

[Signature] *[Signature]*



N°18AC028

GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA'

RARITA' GRANDI RARITA'



*Studio
Peritale Romano
Via Guido Banti, 34
00191 ROMA
Tel. 06.3331280*

N° 18 AC 028 a

GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA'

GRANDI RARITA' GRANDI

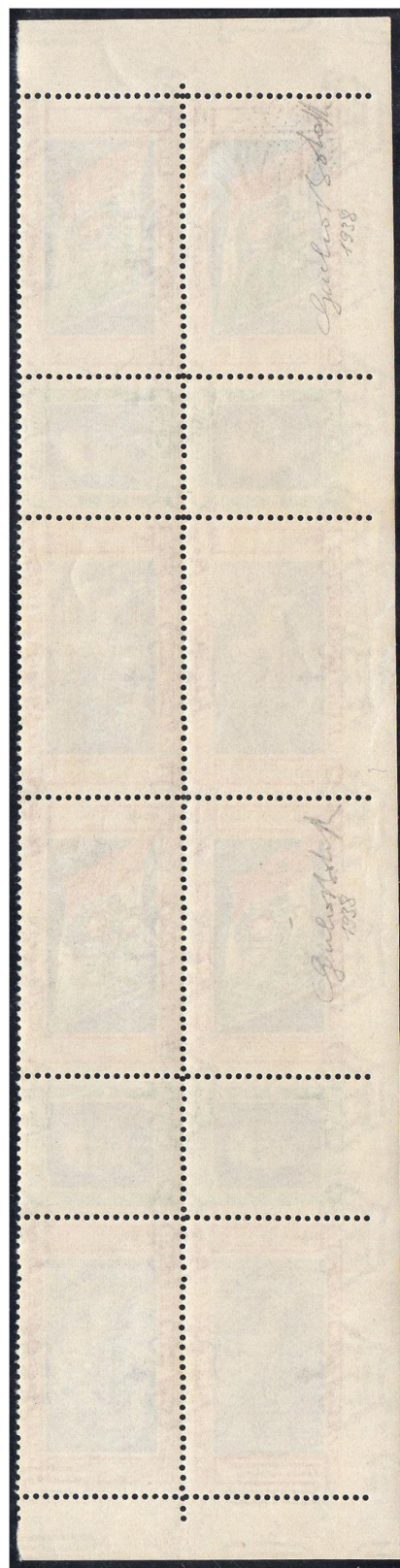
Studio
Peritale
Romano

RARITA' GRANDI RARITA'



Quis
Stu

Studio
Peritale Romano
Via Guido Banti, 34
00191 ROMA
Tel. 06.3331280



N°18AC028b

GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA' GRANDI RARITA'

La Crociera Nord Atlantica venne effettuata complessivamente da 25 apparecchi (otto formazioni di tre + un velivolo di riserva); il comando dell'intera squadriglia venne affidato al generale Italo Balbo. Gli apparecchi erano contraddistinti dalla sigla "I" (per indicare "idrovolante") seguita da quattro lettere iniziali del nome del pilota comandante del velivolo:

I – ABBR	(Renato Abbriata)
I – ARAM	(Mario Aramu)
I – BALB	(Italo Balbo)
I – BIAN	(Vincenzo Biani)
I – BISE	(Attilio Biseo)
I – BORG	(Bruno Borghetti)
I – CALO	(Jacopo Calò Carducci)
I – CANN	(Letterio Cannistracci)
I – DINI	(Mario Baldini)
I – GALL	(Luigi Gallo)
I – GIOR	(Gennaro Giordano)
I – LEON	(Leonello Leone)
I – LIPP	(Antonio Lippi)
I – LONG	(Ulisse Longo)
I – MARI	(Stefano Trimboli) (l'apparecchio di riserva)
I – MIGL	(Alessandro Miglia)
I – NANN	(Umberto Nannini)
I – NAPO	(Silvio Napoli)
I – PELL	(Aldo Pellegrini)
I – QUES	(Luigi Questa)
I – RANI	(Celso Ranieri)
I – RECA	(Enea Recagno)
I – ROVI	(Umberto Rovis)
I – TEUC	(Giuseppe Teucci)
I – VERC	(Alessandro Vercelloni)

Le sigle di cinque apparecchi (I-MARI, I-LIPP, I-GALL, I-ABBR e I-CANN) non vennero riportate sui tritici.

Gli equipaggi vennero composti un anno prima della partenza, al fine di completare al meglio l'addestramento e perfezionarne l'affiatamento.

Furono gli stessi piloti comandanti degli apparecchi a scegliere il proprio secondo pilota, il radiotelegrafista ed il motorista.

In taluni apparecchi prese posto una quinta persona con compiti speciali. Furono impiegati idrovolanti "Savoia-Marchetti S.55 X", migliorati attraverso modifiche dettate dalle esperienze precedenti.

Furono allestite dieci basi-appoggio, utilizzate anche come stazioni meteorologiche, allora assenti nel Nord Atlantico.

Non venne trascurato nulla, nemmeno una stazione di soccorso in Groenlandia, dove peraltro non era prevista una sosta, ma che poteva risultare utile in caso di inconvenienti nel corso della tappa più lunga della Crociera che venne divisa nelle seguenti tappe:

Orbetello - Amsterdam km 1.400

Amsterdam - Londonderry	km 1.400
Londonderry - Reykjavik	km 1.500
Reykjavik - Cartwright	km 2.400
Cartwright - Shediac	km 1.200
Shediac - Montreal	km 800
Montreal - Chicago	km 1.400
Chicago - New York	km 1.600
New York - Shediac	km 1.200
Shediac - Shoal Harbour	km 900
Shoal Harbour - Azzorre	km 2.700
Azzorre - Lisbona	km 1.500
Lisbona - Roma	km 2.200

per un totale di 19.800 km.

Questa è la disposizione delle sigle nel foglio:

I-BALB
 I-PELL
 I-LONG
 I-NANN
 I-DINI
 I-GIOR
 I-RECA
 I-BIAN
 I-ARAM
 I-BISE
 I-BORG
 I-MIGL
 I-ROVI
 I-TEUC
 I-QUES
 I-LEON
 I-VERC
 I-NAPO
 I-RANI
 I-CALO

20 maggio 1933 – VOLO DI RITORNO DELLA CROCIERA NORD ATLANTICA

Stampa: rotocalcografica

Soprastampa: tipografica

Fogli: 20 es.

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 lineare

Tiratura: 500 es.

Disegnatore: Corrado Mezzana

P.A. 53 5,25 lire + 44,75 lire, effigie del Re e idrovolanti in volo da Roma a New York



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Venticinque fogli del valore da L. 5,25 + 44,75 ricevettero, sulla sezione di destra, la soprastampa “VOLO DI RITORNO / NEW YORK-ROMA”, ma non poterono essere utilizzati per affrancare gli aerogrammi dagli Stati Uniti d’America in quanto l’autorizzazione del Postmaster General americano giunse quando la formazione aerea era già in volo

La tiratura di soli 500 esemplari (25 per ogni sigla) rende questo francobollo una grande rarità della collezione dei francobolli del regno d’Italia; segnaliamo le “pale”, le quartine e il foglio intero che, probabilmente, è unico.

Varietà: sono noti pochissimi e rarissimi esemplari con doppia stampa.



Associazione Filatelica Numismatica Italiana
"Alberto Diena"

Fondata nel 1914

Lungotevere Thaon di Revel, 3 - 00196 ROMA

<http://www.afi-roma.it>

La “nascita” di questo francobollo è piuttosto singolare e molto interessante.

Il successo della vendita dei trittici normali, in Italia, fu molto limitato, soprattutto a causa dell’elevato valore facciale.

Alle 75 lire necessarie per l’acquisto dei due trittici corrispondevano 375 quotidiani, che costavano 20 centesimi ciascuno, oppure quindici pasti in un buon ristorante; facendo il rapporto con i costi odierni, tutti possono rendersi conto del costo effettivo di un aerogramma o di una serie nuova dei trittici.

Per ovviare a questo mancato introito, su cui il Ministero contava per far fronte - almeno in parte - alle spese generali della Crociera, qualcuno pensò di offrire questi oggetti filatelici anche sul mercato U.S.A., insieme a vari oggetti-ricordo della Trasvolata. Tra l’altro materiale offerto, questo speciale punto di vendita offrì anche i 7,70, ad un prezzo inferiore a quello stabilito dal Ministero per le vendite in Italia.

Ad un primo momento di euforia, determinato dal successo dell’impresa aviatoria, seguì un raffreddamento dell’interesse. Per cercare di commercializzare un altro quantitativo di trittici (teniamo sempre presente che ne erano stati stampati 200.000, mentre quelli adoperati sulle missive spedite non superò i 3.000), a qualcuno venne in mente di adoperarli anche per affrancare gli aerogrammi del volo di ritorno, imprimendo su di essi una soprastampa che li caratterizzasse, differenziandoli dagli altri, e li abilitasse a questa nuova utilizzazione.

L’iniziativa ricevette l’autorizzazione del Console d’Italia a New York, con lettera del 15 luglio 1933, e venticinque fogli del trittico da 5,25 + 44,75 lire ricevettero la soprastampa VOLO DI RITORNO NEW YORK - ROMA, apposta (probabilmente) da una tipografia locale.

Ma l’avallo del consolato italiano non era sufficiente a rendere questi trittici validi per affrancare la corrispondenza in partenza dal territorio americano. L’apposita autorizzazione del General Postmaster giunse dopo la partenza degli aerei; troppo tardi perché i trittici potessero essere utilizzati.

All’autore dell’iniziativa restano pertanto in mano 500 trittici da 50 lire ciascuno (per un valore facciale complessivo di ben 25.000 lire) con una soprastampa che è priva di un decreto o almeno di un’autorizzazione valida e riconosciuta.

A questo punto, per l’ideatore dell’operazione, l’alternativa è tra l’acquisto in proprio dei 500 pezzi, sborsando le 25.000 lire, oppure - soluzione assai più economica - reinserire i trittici soprastampati fra quelli normali e restituire il tutto, come se niente fosse, al Ministero dell’Aeronautica

Poiché questo pacco, con i 500 trittici soprastampati VOLO DI RITORNO, venne ritrovato tra quelli contenenti i trittici normali quando il Ministero vendette il blocco delle rimanenze invendute, sappiamo quale fu la decisione presa dall’intraprendente ideatore dell’iniziativa. Le cronache dell’epoca ci dicono che il consulente filatelico dell’epoca, presso il Ministero era il commendator Vittorio Lo Bianco e, quindi, dobbiamo ritenere che forse sia stato lui, o qualcuno del suo staff, a consigliare tutta l’operazione.

Il commerciante che nel 1938 acquistò, per una cifra - si dice - di 700.000 lire le rimanenze filateliche del Ministero dell’Aeronautica cercò naturalmente, con tutta la sua grande abilità, di valorizzare il materiale acquistato, tra cui anche i 500 pezzi con questa soprastampa di cui nessuno conosceva o ricordava l’esistenza.

I vari cataloghi italiani adottarono, negli anni, criteri differenti, a volte inserendo ed altre volte escludendo il trittico soprastampato VOLO DI RITORNO.

Questo trittico - peraltro venduto, anche se inconsapevolmente e diversi anni dopo, proprio dal ministero - ha raggiunto quotazioni molto elevate ed è entrato a pieno titolo nella collezione dei francobolli del regno d’Italia.

Nelle varie aste, in Italia ed all’estero, i trittici VOLO DI RITORNO vengono sempre contesi con molto accanimento, soprattutto se offerti in ottimale stato di conservazione.

18 gennaio 1934 – PRIMO VOLO DIRETTO ROMA/ BUENOS AIRES

Stampa e soprastampa: in rotocalco

Fogli: 50 es. (x 4)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a blocco

Tiratura: 300.000 serie

Validità: limitata alla corrispondenza in partenza con il volo.

P.A. 56 2 lire su 2 lire giallo

P.A. 57 3 lire su 2 lire verde oliva



P.A. 58 5 lire su 2 lire rosa smorto

P.A. 59 10 lire su 2 lire viola pallido



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

La serie fu allestita, in colori dissimili e con soprastampa aggiuntiva, utilizzando la matrice del valore da 2 lire (p.a. n. 17) dell'emissione "Soggetti allegorici". Il facciale assolveva le sovrattasse delle corrispondenze dirette in Argentina: 2 lire le stampe fino a 50 grammi, 3 lire le cartoline, 5 lire le lettere fino a 5 grammi e 10 lire le lettere da 5 a 10 grammi.

Saggi e prove: noti con soprastampa "Saggio" in diagonale.

Questo volo venne preparato in gran segreto ed annunciato solo poco tempo prima della partenza. La riservatezza fu tale che, non essendo stata stampata in anticipo una serie dedicata al volo, quando questo venne annunciato, ci fu il tempo sufficiente solo per allestire, in colori diversi, il valore da 2 lire della serie ordinaria del 1930, stampando inoltre in nero un nuovo valore facciale, un piccolo fascio, una dicitura celebrativa ed una sagoma del velivolo.

Il 1° volo diretto Roma-Buenos Aires partì da Roma Montecelio alle ore 6 e 48 minuti del 27 gennaio 1934.

Ai comandi del Savoia S71 vi erano il comandante Francis Lombardi ed il secondo pilota Franco Mazzotti, a bordo anche il radiotelegrafista Davide Giulini ed il motorista Marino Battaglia.

La prima breve sosta venne effettuata a Casablanca (Marocco), mentre quella successiva, prevista a Villa Cisneros, non venne invece effettuata. Alle 23,55 il trimotore atterrò a sul campo di Thiès (presso Dakar, nel Senegal).

Dopo solo tre ore di sosta l'aereo ripartì per la costa del Brasile, che venne avvistata alle 22,00, dopo 3.100 km di trasvolata. A causa di errate segnalazioni da terra, il velivolo fu costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza presso la spiaggia di Fortaleza, nel corso del quale rimase seriamente danneggiato.

Il corriere postale, costituito da 4.000 aerogrammi ordinari e 2.800 aerogrammi raccomandati, venne fatto proseguire con un aereo della compagnia aerea Pan American Airways.

Nonostante l'incidente di Fortaleza, la posta pervenne alle destinazioni di Rio de Janeiro e di Buenos Aires dopo soli cinque giorni e mezzo dalla partenza dall'Italia.



STUDIO PERITALE ROMANO

VIA GUIDO BANTI, 34 - 00191 - ROMA - TEL. 06.3331280 - acerruti@katamail.com

24 maggio 1934 - ESPRESSO AEREO DA 2 LIRE

Stampa: rotocalco

Fogli: 50 (x 2)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 a blocco

Disegnatore: A. Ortona

Date di emissione: n. 44, 20 gennaio 1933; n. 73, 3 luglio 1934

Validità: n. 44, fino al 31 dicembre 1934; n.73, fino al 30 giugno 1946

P.A. 73 2 lire, idrovolante in volo



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Saggi e prove: noti con soprastampa “Saggio” in diagonale.

 ASSOCIAZIONE ITALIANA COLLEZIONISTI	Visita il nostro sito www.coll.it <i>Contattaci la tua tessera gratuita personalizzata è già pronta</i> Tel. 06-35509025 Fax 06-3017970 e-mail collit@collit.it
---	---

5 novembre 1934 – VOLO ROMA/MOGADISCIO

Stampa: rotocalco

Fogli: 50 (x 4)

Filigrana: corona

Dentellatura: 14 lineare

Disegnatore: Giuseppe Rondini

Tirature: nn. 83/86, 100.000 esemplari; nn. 87/88, 75.000 esemplari

Validità: limitata alla corrispondenza in partenza con il volo

P.A. 83 1 lira, effigie di Vittorio Emanuele III

P.A. 84 2 lire, effigie di Vittorio Emanuele III

P.A. 85 4 lire, effigie di Vittorio Emanuele III



P.A. 86 5 lire, effigie di Vittorio Emanuele III

P.A. 87 8 lire, effigie di Vittorio Emanuele III

P.A. 88 10 lire, effigie di Vittorio Emanuele III



INFORMAZIONI STORICHE E COLLEZIONISTICHE

Nel 1934, in occasione della visita del Sovrano in Somalia, venne effettuato un volo speciale per il trasporto della corrispondenza da Roma a Mogadiscio. L'idrovolante adibito al collegamento, pilotato da Francis Lombardo, partì da Roma il 10 novembre e, dopo alcuni scali intermedi, giunse a Mogadiscio l'11 successivo, giorno che segnava il genetliaco di Vittorio Emanuele III.

Il valore facciale era in relazione alle soprattasse fissate per la corrispondenza imbarcata sul volo speciale, secondo la destinazione ed esattamente: per le cartoline e per le lettere dirette a Tobruk rispettivamente 1 e 2 lire; per le cartoline e le lettere dirette a Massaua rispettivamente 4 e 5 lire; per le cartoline e le lettere dirette a Mogadiscio rispettivamente 8 e 10 lire.

Saggi e prove: noti con soprastampa "Saggio" in diagonale.

Varietà: il 2 lire è noto privo di dentellatura a sinistra

Poiché nel corso della visita del Re in Somalia, dal 3 al 16 novembre 1934, cadeva anche il suo genetliaco (il giorno 11), l'Ente Autonomo della Fiera di Tripoli organizzò e finanziò un corriere aereo speciale da Roma a Mogadiscio con il quale fare pervenire, in tale giorno, al Sovrano il corriere reale ed altra corrispondenza.

Il 5 novembre il Ministero delle Poste pose in vendita in Italia una serie formata da sei valori dedicati al volo speciale; la vendita venne chiusa il giorno successivo e la corrispondenza (per un totale di 88 chilogrammi di peso), affrancata con questi valori, venne inviata in Somalia.

Il volo postale, affidato ad un trimotore di linea S.71 Savoia-Marchetti dell'Ala Littoria, a bordo del quale erano il comandante Francis Lombardi (già noto per le sue trasvolate atlantiche), il secondo pilota Vittorio Suster, il progettista dell'apparecchio ingegnere Enrico Venturini, il radiotelegrafista Pietro Cavalieri ed il motorista Luigi Giacomelli, decollò da Roma alle 6 e 30 minuti del 10 novembre 1934.

In sette ore di volo raggiunse Tobruk (seguendo la rotta Roma-Brindisi-Capo Matapan-Creta-Tobruk); effettuato il rifornimento del carburante, ripartì per Massaua, dove atterrò pochi minuti dopo le 5 del mattino seguente.

In meno di tre ore venne completato il nuovo rifornimento di carburante e sostituita una parte del motore. L'aereo poté ripartire alle 7 e 40 minuti e raggiungere pochi minuti prima delle 16 l'aeroporto Petrella, a 5 chilometri da Mogadiscio.

In totale il velivolo aveva percorso 5.970 km in 28 ore e mezza di volo effettivo.



STUDIO PERITALE ROMANO

VIA GUIDO BANTI, 34 - 00191 - ROMA - TEL. 06.3331280 - acerruti@katamail.com