

# 1917 – I primi esperimenti di Posta Aerea con utilizzo di francobolli speciali

*Torino-Roma-Torino & Napoli-Palermo-Napoli*

*Flavio Riccitelli*

PARTE PRIMA

## PREMESSA

Una doverosa premessa è necessaria per contestualizzare l'evento. Va ricordato che si era nei mesi cruciali per le sorti del conflitto mondiale. In Italia le comunicazioni, sia ferroviarie che marittime, erano in gravi difficoltà. In particolare, il traffico via mare della corrispondenza da e per le isole, con la Germania che aveva esteso la guerra sottomarina nel Tirreno, era fortemente ostacolato. Eppure, sembra paradossale, ma proprio le necessità belliche diedero impulso a strumenti che dopo la guerra si rileveranno indispensabili per la vita e lo sviluppo civile. Infatti, di fronte a questa difficile situazione si pensò alla possibilità di utilizzare la via aerea nei trasporti postali sconvolti dalla guerra. Possibilità che venne colta dall'allora ministro delle Poste, l'on. Luigi Fera, il quale fece richiesta di un parere ad una apposita commissione scientifica presieduta dal celebre fisico Augusto Righi (Fig. 1). Alla fine dei lavori (iniziati il 23 aprile), la Commissione suggerì di organizzare al più presto collegamenti sperimentali fra le città settentrionali, la capitale e il meridione e anche con la Sardegna. Dell'attuazione di tale programma venne incaricato il ten. gen. Giovanni Battista Morieni, direttore generale dell'Aeronautica, il quale scelse per i voli da Torino e da Napoli, due ditte aeronautiche delle rispettive città, mentre per i voli sul Tirreno, fra Civitavecchia e Terranova Pausania (Olbia), si incaricò direttamente di organizzare un servizio postale, utilizzando gli idrovolanti F.B.A., costruiti su licenza in Italia. Dunque, i voli con la Sardegna, nel periodo che va dall'11 maggio al 28 ottobre 1917, per i quali vennero impiegati 8 idrovolanti, quantunque non accompagnati dall'emissione di uno specifico francobollo, meritano comunque di essere collocati all'interno del contesto che si va analizzando ed è giusto che se ne faccia un breve accenno.

Dopo alcuni voli sperimentali, il servizio prese avvio ufficialmente il 18 maggio 1917, con un idrovolante pilotato dal Sottotenente Alcide Fusconi, che collegava Civitavecchia a Terranova Pausania, dopo quasi due ore di volo. La posta inoltrata non era soggetta a soprattassa poiché il servizio era considerato come complemento al trasporto marittimo. Solo dopo alcuni voli, l'ufficio postale di Terranova Pausania iniziò ad utilizzare un timbro speciale recante la dicitura "Posta Aerea / Terranova-Civitavecchia", che venne utilizzato spesso anche per annullare i francobolli sulla corrispondenza in partenza da Terranova Pausania e proveniente anche da altre località della Sardegna (Fig. 2). Su quella in partenza da Civitavecchia venne solo applicato qualche volta un timbro speciale con la dicitura "Posta Aerea", ragione per cui è più difficile individuarle.



Fig. 1 - Augusto Righi, ommerato nel 1950 nel centenario della nascita.



Fig. 2 - Cartolina illustrata inviata da Terranova Pausania (p. 27.6.17) a Napoli, via Civitavecchia, recante il timbro speciale del servizio aereo espletato. Collezione Nicola Valcarcell.

## 1. VOLO TORINO - ROMA - TORINO

**1.1 Il Francobollo** Con l'esperimento di posta aerea Torino-Roma-Torino, l'Italia è stata la prima nazione

nel mondo ad emettere un francobollo riservato al servizio aer postale. Il francobollo speciale venne preparato a Torino nell'Officina Carte Valori di via Carlo Alberto (trasferita a Roma nel 1929). Esso fu ottenuto sovrastampando tipograficamente il francobollo Espresso da 25 centesimi, emesso nel 1903, con la seguente dicitura su tre righe e di colore nero (Fig. 3):



Fig. 3 - Il primo francobollo di posta aerea emesso nel mondo.

### ESPERIMENTO DI POSTA AEREA MAGGIO 1917 TORINO-ROMA - ROMA-TORINO

Venne posto in vendita il 16 maggio 1917, in fogli di 50 esemplari, solo a Torino ed a Roma, con un criterio di razionamento che prevedeva la vendita di non più di 3 francobolli a persona. Il volo era previsto il 19 maggio, tre giorni dopo.

Il giorno precedente sui giornali era stato pubblicato un comunicato delle Poste: *“Le corrispondenze (lettere e cartoline dell’industria privata) che il pubblico vorrà inviare per via aerea da Torino per Roma e provincia, e ritorno, dovranno essere affrancate con lo speciale francobollo da lire 0.25, stampato per tale occasione e vendibile dagli uffici postali centrali e succursali di Roma e Torino, impostate nelle apposite cassette collocate presso detti uffici”*.

Si trattava della nascita del primo francobollo di posta aerea nel mondo ed a tale riguardo non venne emanato alcun decreto, nemmeno in tempi successivi.

## 1.2 L’aereo e il pilota

A causa della segretezza che circondava nel periodo bellico ogni notizia di carattere militare, anche i dettagli relativi all’aereo, che era appunto un aereo militare, rimasero a lungo sconosciuti. Si trattava del biplano biposto Pomilio C-1, trasformato, come si seppe dopo, in monoposto postale. Aveva un motore FIAT da 260 HP ed era in grado di raggiungere la velocità di 180 Km/h (Fig. 4). Era un velivolo che richiedeva piloti esperti e, come riferito nel dopoguerra dal gen. Porro, ne era stato modificato il suo impiego bellico, da aereo da caccia ad aereo da ricognizione, a causa dei molti incidenti avvenuti. Anche della ditta, la “Società Anonima per Costruzioni Aeronautiche O. Pomilio & C.”<sup>1</sup>, si seppe poco, tenuto conto che essa, sorta durante la guerra, venne poi assorbita dalla società Ansaldo e presto dimenticata, prima ancora della fine del conflitto.

Di conseguenza, quando la ditta dei Pomilio, d’accordo con il Ministero della Guerra e con Le Regie Poste, organizzò ed eseguì l’esperimento di posta aerea, di cui si celebra quest’anno il centenario, la carta stampata dovette astenersi di dare informazioni di tipo tecnico. Non rilevarono nemmeno quale fosse la destinazione militare dell’apparecchio. Non pubblicarono fotografie ove fosse visibile per intero il velivolo. Solo analizzando le fotografie parziali pubblicate, si poté scoprire che il vano anteriore dell’apparecchio biposto era stato chiuso con un coperchio carenato, trasformando l’aereo in un vero monoposto postale<sup>2</sup>.

Ben più illustre fu la carriera del pilota incaricato del volo, il ten. Mario De Bernardi, pilota e collaudatore, ma anche tecnico, primatista ed inventore (Fig. 5). Infatti, la sua notorietà si accrebbe in seguito, con la vittoria del 1926 nella famosa Coppa Schneider, con quella del 1931 nelle gare di acrobazia negli Stati Uniti, nonché con la



Fig. 4 - Biplano biposto Pomilio C-1.

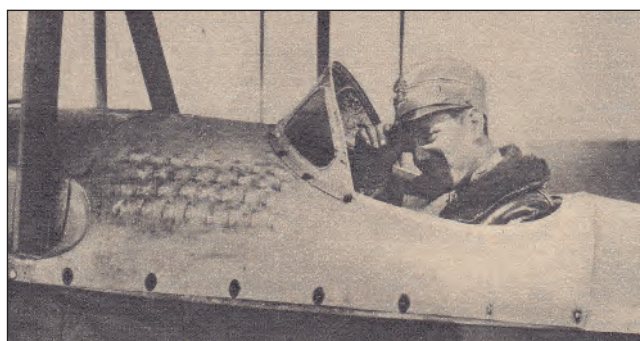


Fig. 5 - Il Ten. Mario De Bernardi.

<sup>1</sup> Della Ditta Pomilio, e anche dell’aereo che porta il suo nome, ne parla con dovizia particolari Pietro Magni, nel suo articolo *“Ottorino Pomilio e l’aeroplano del primo esperimento postale aereo italiano”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Italia Filatelica”* n. 22/3 giugno 1967.

<sup>2</sup> Idem, per quanto riguarda la ristrettezza delle informazioni a causa della censura militare.



realizzazione nel 1936 di un prototipo di “pilota automatico” e poi altre imprese, fino al primo volo postale a reazione del mondo nel 1941, con il Campini-Caproni, da Milano Taliedo a Roma-Guidonia.

### 1.3 I voli

Relativamente ai voli, il comunicato delle poste aggiungeva che: *“L’annunziato esperimento di posta aerea che... verrà eseguito in occasione del viaggio aereo da Torino a Roma e ritorno, organizzato dalla Società aeronautica Pomilio e C. di Torino, sarà effettuato, salvo contrarie condizioni atmosferiche, il giorno di domenica 20 corr., con partenza da Torino alle ore 6 con arrivo a Roma (Centocelle) verso le 10. L’aeroplano sarà di ritorno a Torino, partendo da Roma nel pomeriggio del medesimo giorno di domenica”*.

Rispetto ai due voli programmati per l’esperimento, di andata e ritorno in giornata, alla fine i voli effettivi divennero tre ed il tempo si prolungò da un giorno ad una settimana e questo fu dovuto ad una serie di circostanze sfavorevoli. Ma andiamo con ordine. Il giorno della partenza era inizialmente fissato al 19 maggio, come stampato anche sulle cartoline ufficiali. A causa del maltempo che imperversava su tutta la penisola, il volo venne in un primo tempo rinviato al 20 maggio, come annunciato anche dai giornali e negli inviti alle personalità, per poi essere effettuato il 22 maggio, quando il pilota De Bernardi, stanco della lunga attesa, non volle ulteriormente procrastinare la partenza, pur essendo gli Appennini ancora avvolti dalle nubi e dalla nebbia. Erano le 11.20 quando l’aereo decollò dal campo di aviazione della ditta Pomilio. Alle 12.40 arrivò sul mare, al largo di Savona, proseguendo con poca visibilità lungo la rotta Genova - La Spezia - Civitavecchia, fino a giungere a Roma, anch’essa investita da pioggia e vento (Fig. 6). E fu proprio a causa di una folata di vento che si ebbe lo sfortunato atterraggio sul campo di Centocelle, a seguito del quale il carrello rimase gravemente danneggiato (Fig. 7), così da rendere impossibile il ritorno a Torino nella stessa giornata<sup>3</sup>. La posta venne subito scaricata e avviata alla distribuzione, avvenuta in serata, mentre De Bernardi, dopo essere stato festeggiato dalla autorità presenti, fece ritorno in treno a Torino (Fig. 8).

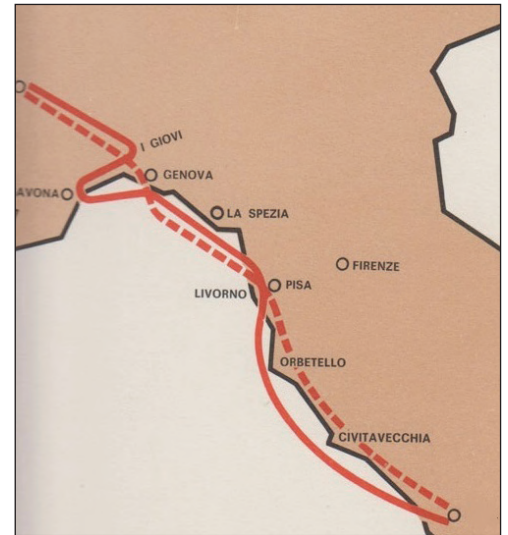


Fig. 6 - La mappa con il percorso seguito in occasione dei due voli postali. La linea continua per il volo di andata e la linea tratteggiata per il volo di ritorno.



Fig. 7 - Si osservano i danni subiti dall’aeroplano a Centocelle.



Fig. 8 - De Bernardi consegna nelle mani del direttore generale delle Poste di Roma, Eugenio Delmati, il dispaccio con i messaggi ufficiali.

Qui si inserisce il terzo volo, quello che De Bernardi fece il 26 maggio per riportare a Roma l’aereo con cui effettuare il programmato volo postale di ritorno.<sup>4</sup> Questa circostanza è confermata dallo stesso De Bernardi in un articolo dedicato alla posta aerea e pubblicato sulla rivista del Touring Club (Fig. 9), quando inizia dicendo che:

<sup>3</sup> Per quanto riguarda le vicende che accompagnarono il volo di andata, ne parla accuratamente Amerigo Manzini, nel suo articolo *“Ora per ora il volo di andata. Da un taccuino del 1917”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Italia Filatelica”* n. 21/27 maggio 1967.

<sup>4</sup> Come evidenziato nel Catalogo *“Aerofilatelia Italiana”*, a cura di Fernando Corsari e Ugo De Simoni (testo riportato in bibliografia), non è chiaro se questo volo sia stato effettuato con un nuovo aereo identico o sullo stesso aeroplano, riportato a Torino e riparato. Successivamente, Fernando Corsari, nel suo articolo *“Sono italiani i primi francobolli alati del mondo”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Francobolli”* n. 5/maggio 1997, in occasione dell’80° anniversario dei primi francobolli di posta aerea, fa riferimento esplicitamente all’allestimento di un nuovo apparecchio. Invece, secondo Fiorenzo Longhi (vedi catalogo *“Aerofilia Italiana”*, testo riportato in bibliografia), il pilota De Bernardi ripartì in treno per Torino, con l’apparecchio al seguito, la sera stessa del 22 maggio. Con lo stesso aereo, una volta completate le riparazioni in fabbrica, venne effettuato il volo di trasferimento a Roma. Questa ipotesi è stata ribadita di recente dallo stesso Fiorenzo Longhi, nel suo articolo *“Il centenario del volo Torino-Roma-Torino”*, pubblicato su AIDAFIASH n. 155/Febbraio 2017, il notiziario dell’Associazione Italiana di Aerofilatelia.





Fig. 8 - La prima pagina dell'articolo di De Bernardi, "La Posta Aerea", pubblicato sulla rivista del Touring Club Italiano, del mese di luglio 1917.

di metallo e uno in gomma, recante solo la dicitura "Posta Aerea/Da Torino a Roma/Maggio 1917". Considerato che il volo avrebbe dovuto effettuarsi il 20 maggio, la corrispondenza venne tutta annullata con il timbro che porta questa data (Figg. 10 e 11). Il timbro a data era stato preparato utilizzandone uno normale, a cui erano state eliminate le diciture. Di tale timbro venne poi realizzata una variante, ottenuta segmentando il cerchio continuo

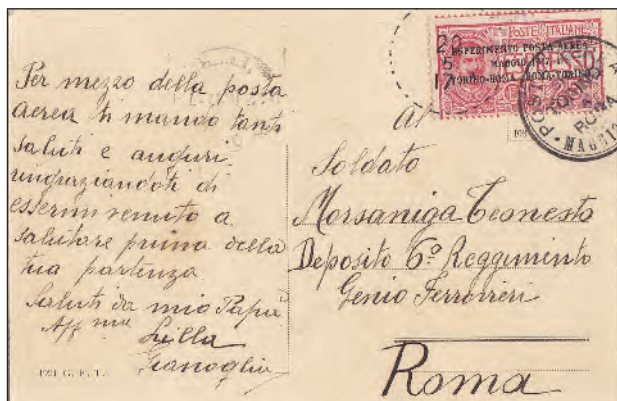


Fig. 9 - Cartolina illustrata inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante anche la leggera impronta del timbro di arrivo a Roma (a. 22.5.17).



Fig. 10 - Lettera inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante il timbro "323" di distribuzione, apposto dal portatore a Roma.

che lo caratterizzava, che con l'uso si era rapidamente deteriorato. Alla fine, i timbri utilizzati sulla corrispondenza del volo di andata risultarono di tre diverse tipologie ed il timbro a data segmentato è stato quello più diffusamente utilizzato. I due timbri venivano applicati separatamente su tutti i francobolli e qualche volta uno di essi è stato omissa (Fig. 12).

Va poi osservato che nel timbro in gomma la seconda cifra "1" del 1917 risulta essere più corta delle altre cifre, mentre nel timbro a data si può notare che la cifra "zero" del giorno "20", appare spezzata a metà del lato sinistro e ciò, presumibilmente, a causa di un deterioramento del timbro.

5 Alfredo Bessone, noto collezionista ed studioso degli esperimenti del 1917, in un suo articolo pubblicato nel 2005 - "Gli esperimenti aerei del 1917 Torino-Roma-Torino e Napoli-Palermo-Napoli", pubblicato nel numero unico ROMAER 2005, in occasione della Giornata dell'Aerofilatelia - analizza in dettaglio le diverse tipologie di affrancature, quasi tutte non comuni. In particolare, le affrancature supplementari, si ritiene che fossero in genere dovute ad ignoranza dei mittenti, che pensavano necessaria anche l'affrancatura normale, oppure un'ulteriore affrancatura in caso di corrispondenze indirizzate al "fermo posta".

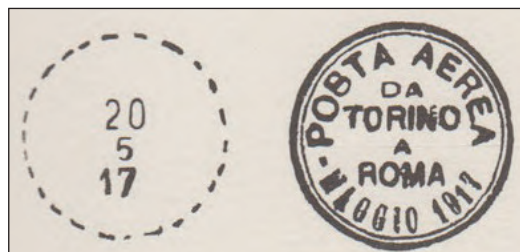


Fig. 11 - Le impronte dei due timbri di partenza di Torino.

Le copie dei giornali trasportati sono quelle del giorno 22 maggio, in cui il volo venne effettivamente compiuto. Essi non risultano affrancati e risulta che alcuni recano solo un timbro rosso su due righe: “Posta Aerea / Torino-Roma”<sup>6</sup>. In occasione del volo il Circolo Filatelico Italiano di Torino preparò una cartolina commemorativa allegorica, di colore verde chiaro, che essendo stata predisposta in anticipo

porta la data del 19 maggio 1917, che era quella inizialmente stabilita per il volo. Esse sono tutte destinate alla stessa persona (Gualtiero Merlotti, Socio del Circolo Filatelico Italiano di Roma), con l’indirizzo stampato tipograficamente (Fig. 13). In aggiunta, anche la Ditta Pomilio provvede all’emissione di una propria cartolina ricordo di colore celeste chiaro (Figg. 14 e 14A). Ne esistono alcune varianti su cartoncino bianco, recante al verso la cartina dell’Italia in colore marrone, con il disegno del percorso dell’aereo e la dicitura “Primo esperimento di trasporto aeropostale TORINO-ROMA eseguito con l’Aeroplano POMLIO”<sup>7</sup>.



Fig. 12 - Cartolina speciale del CFI di Torino inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante anche la leggera impronta del timbro di arrivo a Roma (a 22.5.17).

La maggior parte della corrispondenza giunta a Roma fu munita di un timbro di arrivo rotondo con la dicitura “Roma – Centro – 22-V-17-17”. Spesso tale timbro non è leggibile o addirittura parzialmente mancante, in quanto impresso in modo leggero e con scarso inchiostro (Fig. 15).

Lo stesso giorno dell’arrivo a Roma, l’aereo sarebbe dovuto ripartire per Torino, ma il volo poté essere effettuato solo il 27. Di conseguenza, la gran parte della corrispondenza venne annullata in data 20 maggio con un bollo in metallo, tipo “Guller”, in due tipi leggermente diversi. Su entrambi la dicitura “Posta Aerea – Roma-Torino” è circolare, ma essi si distinguono particolarmente per gli ornati che dividono le diciture: una croce oppure quattro puntini (Fig. 16).

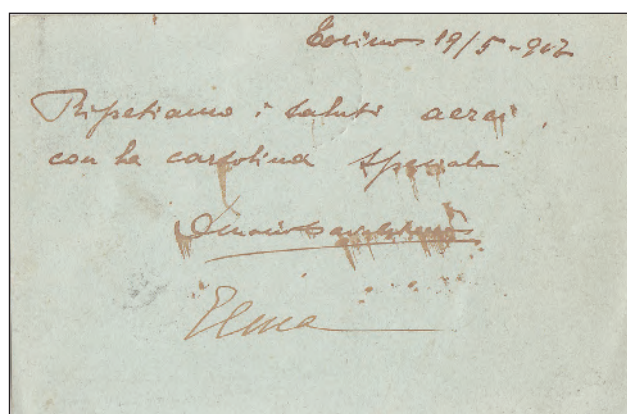


Fig. 14 e 14A) Cartolina speciale della Ditta Pomilio inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante il timbro “336” di distribuzione, apposto dal portalettere a Roma.

<sup>6</sup> A tale riguardo, Alfredo Bessone, nel già citato articolo, afferma che nessuno dei quotidiani trasportati ricevette timbri postali e che il timbro a cui si fa riferimento nel testo era di origine privata e, ancorché riportato in un’opera del 1919 di E. Jacchia (“Il Servizio Postale in Italia. La posta a pedoni del 1918 e quella aerea di oggi”, pubblicato sulla Rivista Filatelia d’Italia), ad oggi non è stata rinvenuta alcuna copia dei quotidiani torinesi di quel giorno mostrante quel tipo di timbro.

<sup>7</sup> In aggiunta, come evidenziato da Fiorenzo Longhi nel suo Catalogo “Aerofilatelia Italiana” (testo riportato in bibliografia), la Ditta Pomilio emise successivamente, ma quasi certamente nel 1917, tre rare cartoline con soggetti allegorici, firmate Adolfo De Karolis. In una di esse, pubblicata in copertina sull’ultimo notiziario dell’AIDA (citato in nota 4), oltre ai nomi e ai dati della Società, viene menzionato il primo esperimento postale del maggio 1917.



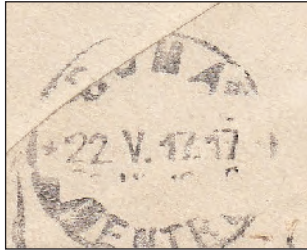


Fig. 15 - Impronta del timbro di arrivo di Roma.



Fig. 16 - Le impronte dei timbri di partenza di Roma.

Le corrispondenze raccolte nelle cassette speciali, distribuite nei principali uffici postali della città di Roma, erano state ritirate come previsto ed il corriere aveva ricevuto il bollo con data 20 maggio (Fig. 17 e 18). Successivamente, a seguito del tardato arrivo dell'apparecchio, le cassette vennero ricollocate al loro posto per raccogliere altri quantitativi di posta. Tutta la posta raccolta in questo nuovo periodo di esposizione delle cassette ricevette il timbro del giorno 27 maggio 1917. Si tratta, ovviamente, di un quantitativo esiguo (Fig. 19)<sup>8</sup>.

Anche per il volo di ritorno il Circolo Filatelico Italiano di Torino emise una cartolina, simile (ma non identica) a quella del volo Torino-Roma, ma di colore bianco. Oltre che per il colore, la cartolina si distingue per la composizione della data, nella quale è stata omessa l'indicazione del giorno (19). Le cartoline preparate furono un esiguo quantitativo; di esse ne vennero spedire una sessantina, ma solo 42 giunsero a destinazione. Esse recano l'indirizzo del destinatario scritto a mano.

Sempre circondato da un alone di segretezza, ad esperimento concluso, si seppe che il carico era formato da 2 quintali di posta, oltre a 200 copie di giornali torinesi. In realtà, come ebbe a scrivere nel 1941 Enrico Linguiti, responsabile della sezione posta aerea della direzione generale delle Poste Italiane, il quantitativo effettivamente trasportato di posta fu di soli 68 kg, da Torino a Roma, e di 61 kg da Roma a Torino. Inoltre, per quanto riguarda il volo da Roma, anche la composizione del dispaccio venne minuziosamente descritto: 9.887 lettere, 5.513 cartoline per Torino e 395 "oggetti" (vale a dire lettere e cartoline globalmente conteggiate) diretti in altre località<sup>9</sup>.



Fig. 17 - Cartolina illustrata inviata da Roma a Torino ed annullata con timbro speciale a data (p. 20.5.17), recante l'ornato a croce.



Fig. 18 - Lettera inviata da Roma a Torino ed annullata con timbro speciale a data (p. 20.5.17), recante l'ornato a quattro puntini.

Queste cifre ridimensionano di parecchio il trasporto aereo avvenuto rendendolo più credibile e vicino alla realtà del tempo e del clima che si respirava dopo due anni di guerra. In effetti, l'avvenimento non ebbe quella risonanza che meritava. Salvo a Torino ed a Roma (un po' meno), il resto dell'Italia ne seppe poco o nulla e nemmeno se ne curò.

### 1.5 Il volo commemorativo del 1967

Il cinquantenario del primo volo del 1917 venne degnamente commemorato dalle poste, con l'emissione di uno speciale francobollo celebrativo da L. 40, raffigurante il biplano Pomilio, ma anche da un volo speciale (andata-ritorno), organizzato dalla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" ed effettuato con un vecchio biplano da turismo "Tiger Moth" degli anni trenta. Per l'occasione vennero predisposte speciali buste e cartoline, annullate con i

<sup>8</sup> Con il timbro del giorno 27 maggio, sempre in tema di affrancature non comuni, Alfredo Bessone nel suo articolo già citato, riferisce anche di alcune cartoline (due ad oggi note), non filateliche, affrancate con francobollo espresso normale da 25 centesimi (lo stesso usato per creare con la sovrastampa lo speciale francobollo di posta aerea). Vista la poca differenza con il francobollo sovrastampato, è presumibile che esse siano state casualmente accettate, sfuggendo ai controlli degli addetti postali alla timbratura.

<sup>9</sup> Di questo ne parla Fernando Corsari nell'articolo sopra citato in nota 4.

timbrati speciali di Torino e Roma e trasportate via aerea da Torino a Roma e viceversa (Figg. 20 e 21).

Nel volo di andata, a ripercorrere cinquanta anni dopo la rotta a suo tempo seguita da De Bernardi, fu proprio sua figlia, Fiorenza De Bernardi, prima donna a comandare un aereo di linea in Italia, accompagnata dall'avv. Bruno De Julio<sup>10</sup>. Di seguito alcuni stralci significativi dell'intervista fatta in quella occasione alla signora De Bernardi e pubblicata sulla stessa rivista<sup>11</sup>:  
D. - Signora De Bernardi, Suo padre con l'esperimento del 1917 è passato alla storia come pioniere della Posta Aerea mondiale: come era ricordato in famiglia quell'avvenimento?

R. - *Da mia madre e da me è ricordato con orgoglio come ricordiamo tutte le imprese di mio padre. Mia madre ricorda momento per momento l'ansia delle lunghe attese durante i voli di collaudo e le gare di mio padre... Quanto al primo volo di Posta Aerea da Torino a Roma non è stato uno dei più facili poiché il tempo fu molto brutto e la strumentazione di allora non era adeguata ai voli senza visibilità. Mio padre dovette usare una normale carta del Touring Club e, come scrisse lui stesso nell'articolo "La Posta Aerea" del Touring Club Italiano del 1917, ebbe scrosci di pioggia, forte vento, nubi fitte a bassissima quota. Nel viaggio di ritorno dovette atterrare su una strettissima spiaggia e il giorno seguente decollò non senza difficoltà quasi sfiorando il mare. Erano presenti tutti gli abitanti del paese e tutti i bimbi delle scuole ai quali il sindaco aveva dato vacanza per farli assistere alla partenza di questo straordinario ospite.*



Fig. 20 - Busta commemorativa volo di andata Torino-Roma



Fig. 21 - Busta commemorativa del volo di ritorno Roma-Torino

di viaggio della Signora De Bernardi nel volo di andata. Per rievocare l'episodio di Lavagna, il pilota si abbassò con il suo "Tiger Moth" bianco e rosso ad una ventina di metri sulla cittadina, salutato da una piccola folla, a dimostrazione del fatto che la gente di Lavagna non aveva dimenticato quel lontano episodio<sup>12</sup>.



Fig. 19 - Cartolina illustrata inviata da Roma a Torino ed annullata in partenza con il timbro speciale a data (p. 27.5.17), recante l'ornato a croce.

D. - Come nacque in Lei la passione per l'aviazione?

R. - *Seguendo mio padre sugli aeroporti. Prima giocavo a nascondino negli hangars e negli aeroplani, poi man mano, mi sentii attratta dal desiderio di volare anch'io.*

D. - Come pensa che vedrebbe oggi Suo padre la sua partecipazione a questo Raid?

R. - *Ne sarebbe divertito e anche un po' orgoglioso.*

D. - Per concludere, Signora De Bernardi, Lei ora rischia, anche se con qualche merito in meno rispetto a Suo padre, di entrare nella storia aero-filatelica compiendo questo Raid commemorativo: quali sono le Sue impressioni al riguardo?

R. - *Sono grata a chi mi dà la possibilità di rendere omaggio alla memoria di mio padre e di tutti i pionieri che hanno un po' per volta inventato gli aeroplani e ci hanno insegnato a volare.*

Fiorenza De Bernardi, che aveva aderito con entusiasmo all'iniziativa, non riuscì purtroppo ad effettuare il volo di ritorno, come avrebbe desiderato, essendo stata trattenuta da improrogabili impegni di lavoro. A pilotare l'aereo nel volo di ritorno, in data 27 maggio 1967, vi era solo l'avv. Bruno De Julio, già compagno

10 Per la cronaca del volo commemorativo a Roma, vedi articolo "4 Ore - Come suo padre", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 22/3 giugno 1967.

11 Per l'intervista a Fiorenza De Bernardi, vedi articolo "Mio Padre sarebbe un po' orgoglioso", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 22/3 giugno 1967.

12 Per la cronaca del volo commemorativo di ritorno a Torino, vedi articolo "Il volo da Roma a Torino", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 23/10 giugno 1967.