



Calbraith Perry Rodgers

Il volo del Vin Fiz



A bordo di un velivolo dei fratelli Wright fu il primo uomo ad attraversare l'America coast to coast

L'unico esemplare con gomma della vignetta semi-ufficiale ideata dalla moglie di Perry Rodgers. Approntata in Texas, doveva servire a raccogliere fondi per proseguire il volo del pioniere.

Nell'Ottobre del 1910, negli Stati Uniti, il magnate dell'editoria William Randolph Hearst offrì un premio di 50.000 \$ a chi per primo avesse transvolato l'America da una costa all'altra con un aeroplano. L'offerta era valida solo per un anno e il volo doveva essere effettuato in non più di trenta giorni.

Calbraith Perry Rodgers, allievo dei F.lli Wright e uno dei primi negli Stati Uniti a possedere un loro modello, accettò la sfida. Si mise alla ricerca di finanziatori che potessero aiutarlo nell'impresa e li trovò in una società che produceva bevande gassate, la Vin Fiz Company, che intravide nell'avventura un possibile ritorno pubblicitario in tutta l'America. I termini del contratto stipulato con Rodgers prevedevano che il velivolo si dovesse chiamare "Vin Fiz Flyer" e la Vin Fiz Co. gli avrebbe pagato tutte le spese necessarie, escluse quelle

della riparazione del velivolo in caso di incidente. Rodgers era rimborsato \$ 5,00 per ogni miglio volato. Inoltre uno speciale treno, promosso sempre dalla Società, provvedeva al trasporto di viveri, parti di ricambio dell'aereo, sei meccanici che avrebbero assistito il pilota nei suoi spostamenti attraverso il paese, oltre ad un velivolo di scorta, una automobile, un vagone ristorante e uno dove prese posto la moglie e la madre del pilota. I tempi per la preparazione del volo durarono a lungo e Rodgers non fu pronto che tre settimane prima della scadenza dell'offerta-premio. Molti dubitavano che la distanza da una costa all'altra dell'America si potesse superare in trenta giorni, ancora meno in soli 21 giorni, ma ormai l'organizzazione era a punto e il pilota, sapendo che sarebbe stato impossibile incassare la somma messa in palio, si decise ugualmente a partire. In teoria l'impresa poteva

essere fattibile perché un altro pilota, Harry Hartwood, nel 1911 volò da St. Louis a New York, una distanza di 1265 miglia, in 12 giorni. Il 17 settembre 1911 decollò da Sheepshead Bay, N.Y., e fu il primo aereo nella storia a sorvolare Manhattan. La prima tappa fu Middleton dove atterrò e passò la notte. Il giorno dopo, al decollo, finì contro un albero e il velivolo fu così danneggiato che impiegarono tre giorni per le necessarie riparazioni. Poi giunse a Scranton, Pa, credendo di essere atterrato ad Elmira, N.Y., situata più a Nord-Ovest. Vittima di numerosi incidenti di volo, Rodgers raggiunse Chicago solo l'8 Ottobre, a due giorni dalla scadenza del premio di Hearst. Anche se il termine era passato e l'offerta scaduta, decise di proseguire nella sfida, determinato a dimostrare che l'aviazione transcontinentale era possibile. Diretto verso sud, ebbe

ancora numerosi incidenti, mentre le spese continuavano a crescere. A questo punto la moglie del pilota ebbe una idea: fece preparare diverse etichette pubblicitarie che, vendute a 25 centesimi l'una, potevano essere applicate sulla corrispondenza insieme alla regolare tariffa da 1c. La corrispondenza doveva essere consegnata al treno d'appoggio o al velivolo, quindi caricata a bordo del "Vin Fiz" e dopo ogni tappa lei stessa provvedeva ad impostarla al più vicino ufficio postale.

Non esistono dati riguardo al numero prodotto e venduto di queste etichette private non ufficiali, ma sappiamo che la prima data conosciuta di una cartolina viaggiata a bordo del Vin Fiz è del 19 ottobre 1911 a Dallas, Texas. In tutto sono noti una dozzina di esemplari, nove su cartolina, uno su frammento e due esemplari nuovi.

Dopo aver compiuto 23 atterraggi solo nel Texas, Rodgers proseguì il suo viaggio verso El Paso, poi Tucson, arrivando finalmente a Pasadena, in California, il 5 novembre 1911 dove l'aspettava una folla di circa 20.000 persone accorse ad acclamare il pilota che per primo aveva effettuato un volo transcontinentale da una costa all'altra dell'America. Il 12 novem-

bre completò le restanti 32 miglia che lo separavano dal Pacifico.

Calbraith Perry Rodgers aveva percorso una distanza di circa 4.000 miglia (6.437 Km.) in 49 giorni, anche se il tempo in volo era stato di 82 ore, ad una media di 52 miglia all'ora. Era atterrato 69 volte, ebbe 19 incidenti (finì l'impresa con una gamba ingessata), e al termine dell'impresa l'aereo era stato talmente riparato e sostituito nelle varie parti, che solo pochi elementi erano gli stessi con cui era partito il 17 settembre. Cinque mesi dopo, il 3 aprile 1912, durante un volo dimostrativo a Long Beach vicino al luogo dove si era conclusa la sua epica trasvolata, morì precipitando a pochi metri dalla riva dopo un impatto con uno stormo di gabbiani. Oggi pochi ricordano la grande impresa di questo pioniere del volo che vive ancora in noi come precursore nella storia dei trasporti aerei.

TPG

Il biplano Wright EX (Experimental) a bordo del quale l'ex corridore di moto Calbraith Perry Rodgers precipitò 19 volte, effettuò 69 atterraggi e perse i 50.000 \$ messi in palio da William Randolph Hearst per realizzare il primo volo transcontinentale attraverso gli Stati Uniti.

The Vin Fiz flight

On October 9, 1910, William Randolph Hearst offered a prize of \$ 50,000 to anyone who, within the coming year, flew from Boston or New York via Chicago to either Los Angeles or San Francisco or vice-versa, in 30 days.

Calbraith Perry Rodgers had studied aviation with the Wright Brothers and was one of the first persons in America to own a Wright biplane. He accepted Hearst's offer and sought the financing to make the venture possible. The Vin Fiz Company of Chicago, a subsidiary of the Armour Meat Packing Company, saw the promotional possibilities and came to the rescue with the necessary funding. The Vin Fiz Company, as Rodgers described the arrangement "agreed to pay my expenses en route, if I, in turn, would christen my aeroplane the Vin Fiz Flyer and have it publically known as such."

By the time he embarked, a scant three weeks before the expiration of the offer, Rodgers must have known that he could not win the \$50,000 prize. Many doubted that a transcontinental flight was possible in 30 days, let alone in three weeks. But a determined "Cat" Rodgers and the Vin Fiz Flyer departed Sheepshead Bay, New York on September 17, 1911. The Vin Fiz became the first plane to ever fly

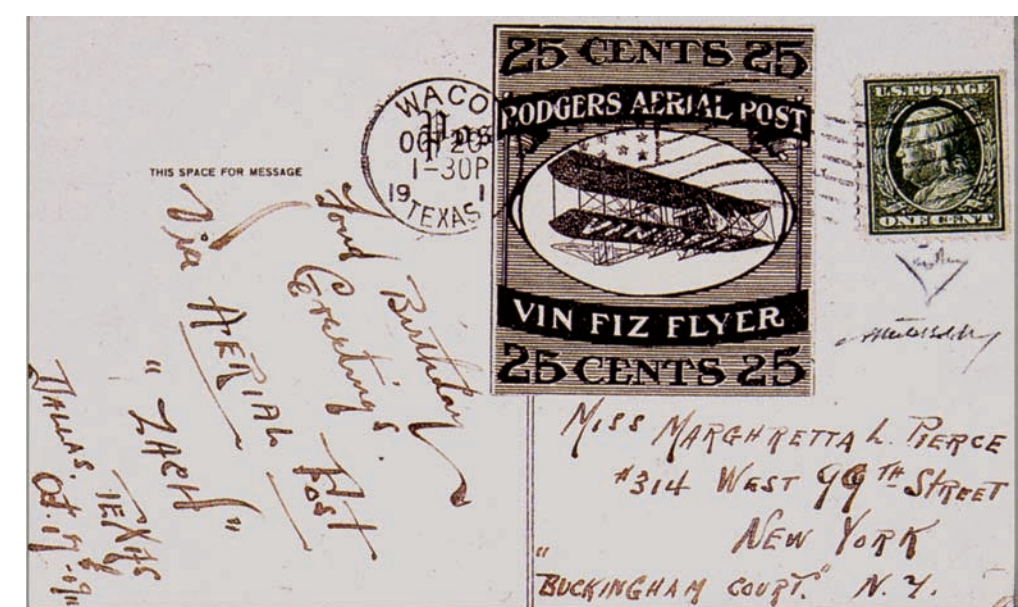
over Manhattan. A special train, also promoting the Vin Fiz soft drink, loaded with supplies and spare parts, followed the plane on its cross country venture. The rail caravan also included a backup airplane and automobile, a club car with a diner and a pullman car for Rodgers' mother, his wife, Mabel, and six mechanics. Rodgers encountered numerous obstacles, including several crashes, and he did not reach Chicago until October 8, two days before the deadline.

Rodgers navigated using "the iron compass" (railroad tracks) whenever possible, but because he followed the wrong switch he once ended up in Scranton, Pennsylvania, rather than, as he had intended, Elmira, New York. During his leapfrog journey across the country Rodgers made sixty-nine stops-not all of them intentional. He crashed nineteen times, once suffered an in-flight run-in with an eagle, and his Vin Fiz was wrecked so many times that when he finally arrived in California enough spare parts had been used to completely build four planes, and the only pieces that remained of the original Vin Fiz in which he had taken off from Sheepshead Bay were the rudder and two struts from the wing.

The numerous crashes and forced landings threatened the continuance of

the flight. Here the wife of Calbraith had an idea to raise the necessary money to complete the flight. Sometime in October, 1911, (the first recorded cover is postmarked October 19, 1911 in Dallas, Texas), the "Rodgers Aerial Post" was established with Mrs. Rodgers as "Postmistress." Mrs. Rodgers explained the details and logistics of the operation: "Postcards delivered to me at the special train or the aeroplane, will be carried by my husband's aeroplane to his next stopping place for 25 cents. They will be stamped by me and delivered to the local post master who will send them to the person addressed."

No record was kept of the sales of these private semi-official adhesives, but they are among the most desired items to collectors of aerophilately. Twelve copies are known to exist today: 9 on postcard or cover, 1 on piece and 2 unused. Rodger reached only Oklahoma when the thirty-day requirement ran out. But with the Armour Company's backing and his own pertinacity, Rodgers continued on from Oklahoma to Fort Worth and El Paso (he made twenty-three stops in Texas alone), then west to Tucson, and finally on to Pasadena on November 5. Rodgers did not savor his transcontinental triumph for very long. Set upon making his flight



Cartolina scritta da Dallas il 17 Ottobre 1911 per New York, affrancata con 1c. e affrancatura aggiuntiva di 25c. con vignetta semi-ufficiale "Rodgers Aerial Post - Vin Fiz Flyer" impostata a Waco, Texas, il 20 Ottobre 1911. Nel 1991 a New York, fu venduta dalla Christie's a \$57,200 \$. Per gentile concessione della Ditta Bolaffi.

literally "ocean to ocean" Rodgers crashed trying to dip the wings of the Vin Fiz into the Pacific Ocean on November 12, 1911. He barely escaped alive, suffering broken legs and a broken collar bone. But on December 10, 1911, he flew on to the beach at Long Beach, California, and taxied the Vin Fiz into the Pacific Ocean. The in-flight time for Rodgers was 82 hours and 2 minutes at an average speed of 52 mph. Upon recuperation, Rodgers' next flight became his last; he died following a plane crash in Long Beach on April 3, 1912. Few today remember the herculean achievement of this pioneer American aviator, but he lives on in the annals of philately.



Con l'abituale sigaro in bocca e la cicatrice di una ferita sulla fronte riportata in un incidente, Cal Rodgers si fa fotografare nella posa dell'ardimentoso aviatore a cui l'aiutante abbottona la tenuta di volo. I parecchi maglioni infilati uno sull'altro sotto la giacca non sarebbero bastati a proteggerlo dal freddo pungente, nel biplano a carlinga aperta, durante la trasvolata.

Alla sua vita si ispirò Orson Wells per film del 1941 "Quarto potere" William Randolph Hearst

Nato a San Francisco, in California, nel 1863, era figlio unico di un miliardario che aveva costruito la sua fortuna attraverso l'attività mineraria. Divenne proprietario nel 1887 dell'Examiner, un giornale di San Francisco che suo padre ricevette come pagamento per dei debiti di gioco. L'Examiner sarà per William Hearst il trampolino di lancio di una formidabile attività editoriale, che agli inizi del novecento comprendeva una dozzina di giornali quotidiani, almeno venticinque riviste e una radio. La pratica in prima persona dell'attività giornalistica lo portò inoltre ad essere il capostipite di quel tipo di informazione passato alla storia col nome di "yellow

journalism". Un giornalismo di carattere sensazionalistico i cui effetti furono decisivi nell'orientare l'opinione pubblica americana ai tempi della guerra del 1898 contro la Spagna. Impegnato anche in politica, Hearst fu eletto due volte alla Camera dei rappresentanti, mentre nel 1906 falliva un suo tentativo di essere eletto governatore dello Stato di New York. Nel 1920 Hearst costruì a San Simeon, sulle spiagge della California, una vera e propria reggia, dove trascorreva il suo tempo libero in compagnia dell'attrice Marion Davies. Hearst morì a Beverly Hills il 14 agosto 1951 all'età di 88 anni.