



Comune di FIUME VENETO
Assessorato alla Cultura

FIUME VENETO RICORDA

ELIA LIUT

1920-2020

CENTENARIO DELLA PRIMA TRASVOLATA ANDINA





Elia Antonio Liut

Pioniere dell'aeronautica, **ELIA ANTONIO LIUT**, fu il primo trasvolatore delle Ande ecuadoriane; un'impresa per la quale è celebre ed è diventato eroe nazionale dell'Ecuador. Il paese sudamericano lo adottò e lo considerò suo figlio nonostante le sue radici fossero friulane. Secondogenito di Felice Liut e di Teresa Giusti, era nato a Fiume Veneto il 6 marzo 1894. Ebbe il soprannome di "Condor delle Ande", perché solo il condor poteva volare a quelle altezze.

BIOGRAFIA

Dopo aver frequentato la scuola elementare fino alla classe terza, **nel 1904 emigrò in Argentina**, dove raggiunse il padre e lì imparò il mestiere di elettricista. Nel 1911 entrambi tornarono a Fiume Veneto ed Elia fu assunto dalla Società Elettrica Pordenonese. Fu probabilmente in questo periodo che lo zio Fedele, violinista, introdusse il giovane alla musica, tanto che svolse il servizio militare come allievo musicante del Primo Reggimento Fanteria "Re". Richiamato dallo stesso Reggimento allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, passò nel IV Reggimento Bersaglieri e, poco dopo, chiese di entrare nella **78ª Squadriglia Aeroplani**; evidentemente preferiva volare che finire in trincea.

Dopo aver conseguito, nel 1916, il brevetto di pilota militare sul campo d'aviazione di San Giusto (Pisa) operò in diverse squadriglie caccia. Partecipò a numerose ricognizioni aeree nei cieli del Trentino e del Carso, (territori di battaglie importanti per le sorti del conflitto e dell'Italia), e all'abbattimento di Draken (palloni esplosivi) austriaci negli anni 1917-1918 sulla linea del Piave (Rustignè di Oderzo), con la collaborazione del tenente Giovanni Ancilotto (1896-1924) suo collega. Per l'abilità dimostrata ebbe il **grado di Sergente maggiore**.

Pionieri del volo bellico erano stati proprio gli italiani le cui prime esperienze risalivano alla guerra italo-turca del 1911-1912. In poco tempo questi personaggi dell'aria erano stati quasi mitizzati e il pubblico si era appassionato alle loro imprese, idealizzando una realtà fatta, invece, di fatiche e pericoli. L'esperienza bellica comunque aveva consentito di trasformare l'aereo in nuovo strumento della tecnica molto più perfezionato, in grado di poter essere presto adibito ad usi pacifici, e pronto a dare impulso all'apparato tecnologico ed industriale dei vari Paesi che, lentamente, sarebbero rinati dopo l'immane tragedia della guerra.

Alla fine del conflitto Elia era un pilota affermato e l'aereo fu lo scopo della sua vita, così come di quella di molti altri aviatori che, smessa la divisa, si ritrovarono senza lavoro. Gli aerei militari, ancora poco adatti per impieghi pacifici e commerciali, furono venduti a prezzi stracciati sicché molti velivoli furono acquistati dai piloti stessi (o regalati dai governi, come nel caso di Liut), i quali si esibivano, dietro compenso, in manifestazioni di spettacoli aerei, molto comuni nel dopoguerra.

Elia, assunto come collaudatore dall'ingegnere aeronautico Alessandro Marchetti (1884-1966), progettista alla Vickers-Terni di La Spezia, si cimentò nella conquista del **record aereo di velocità**, record che stabilì con un Marchetti-Vickers-Terni. Si trattava di un biplano interamente metallico, monoposto, di 200HP, progettato dallo stesso Marchetti. Il record (un precedente tentativo con biplano in legno era fallito), porta la data del dicembre del 1919 nei pressi di Pisa dove l'aereo raggiunse la **velocità media di 274 km/h**. Ad Elia, però, non bastò il brivido della velocità pura, volle anche dimostrare la sua perizia nel maneggiare l'aereo e divenne **maestro di acrobazia aerea** nell'aeroporto di Roma Centocelle, grazie alle lezioni del pilota capitano Natale Palli (1895-1919).



Biplano Marchetti-Vickers-Terni

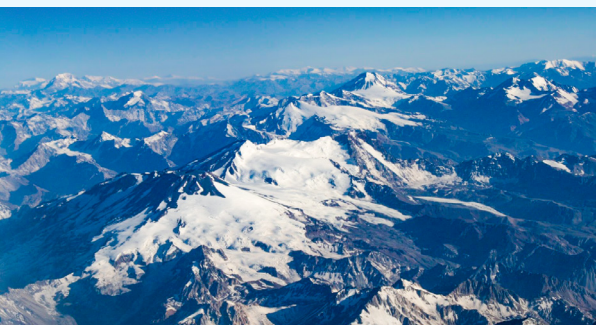
TRASFERIMENTO IN ECUADOR

Proprio a Roma, all'inizio del 1920, assistendo ad una delle esibizioni di Liut, il console ecuadoreño Miguel Valverde lo invitò in Ecuador perché mettesse a disposizione del suo paese le conoscenze tecniche e le sue esperienze di pilota. L'aereo poteva assicurare grandi vantaggi ad un paese montuoso come l'Ecuador. Nel maggio dello stesso anno arrivò a Guayaquil Adolfo Bossio, amico e commilitone di Liut, per trovare un accordo economico. Il presidente dell'Ecuador Alfredo Moreno parve interessato ma, poiché era alla fine del suo mandato, non diede una risposta definitiva. Infastidito dall'indecisione del Capo dello Stato, Bossio tornò al porto di Guayaquil deciso a prendere una nave per il Perù e proporre l'iniziativa al governo di



José Abel Castillo

quest'altro paese. Prima della partenza però andò a far visita a Bettino Berrino, un facoltoso industriale italiano, che, interessato all'idea di Bossio, comprò l'aereo **Hanriot-Macchi HD1** di Liut (quello donatogli dal governo italiano alla fine della guerra), ingaggiandolo come pilota. Berrino coinvolse nel suo progetto il suo socio **José Abel Castillo**, giornalista e amministratore del giornale "El Telégrafo". Castillo si mostrò subito entusiasta ed il 23 giugno formalizzò un contratto con Bossio, in virtù del quale "El Telégrafo" avrebbe comprato l'aereo di Liut e si sarebbe accollato tutte le spese necessarie per i voli. Bossio comunicò subito la buona notizia a Liut, il quale, rientrato intanto in Italia, si era dato da fare per recuperare due nuovi velivoli. L'acquisto non era andato a buon fine perché, vittima del vizio, i soldi se li era giocati.



Il progetto di Castillo non era solo quello di affidare a Liut la creazione di un'aviazione in Ecuador, ma anche quello di condurlo ad una grande impresa: diventare il primo pilota a trasvolare le Ande; lunghe 7200 km, larghe 500 km, alte, nell'Aconcagua 6962 m.

Il 29 luglio arrivarono a Guayaquil Elia Liut e Giovanni Ancilotto in qualità di aviatori e Giovanni Fedeli di meccanico, i quali portarono con sé il biplano Macchi Harriot. L'aereo fu montato sotto la direzione degli italiani. Sabato 8 agosto 1920 si realizzarono i preparativi per il primo volo alla presenza di Castillo e della sua famiglia, del capo delle forze militari della zona, del sindaco, del console italiano a Guayaquil e di rappresentanti della comunità italiana; l'aereo "fu battezzato" con il nome di **TELEGRAFO I**. Alle 16: 45 il fragile biplano si alzò al comando di Liut e salì a quota 1800 metri compiendo alcune acrobazie sopra le teste alzate e gli occhi increduli del pubblico sottostante.

Telegrafo I



Il comandante De La Torre inviò, subito dopo l'atterraggio, un telegramma carico di ottimismo al Presidente della Repubblica e al Capo di Stato Maggiore. Questa comunicazione galvanizzò il neo eletto presidente José Luis Tamayo che ottenne dal Congresso lo storico Decreto del 27 ottobre del 1920 per la formazione della **prima scuola di aviazione dell'Ecuador**.

PRIMA TRASVOLATA ANDINA

Elia avrebbe dovuto volare nuovamente il 3 novembre in occasione del centenario del primo tentativo di liberazione di Cuenca. Chiamò l'amico **Ferruccio Guicciardi** (1895-1947) affinché lo aiutasse nell'impresa e monitorò il percorso che avrebbe dovuto compiere. L'ostacolo più grande che si presentava era scavalcare una montagna alta circa 3700 metri in condizioni meteo che non erano delle migliori in quel periodo. Tuttavia l'italiano venne incaricato di una grossa missione: il suo volo da Guayaquil a Cuenca sarebbe stato anche il **primo volo postale nella storia dell'Ecuador**.

Il 3 novembre, però, le condizioni del tempo erano veramente proibitive e, alzatosi in volo, Liut fu costretto ad atterrare a Guayaquil sul campo da cui era partito. Ciò nonostante l'aviatore era deciso a ritentare il volo il giorno seguente dato che le informazioni sul meteo fornitigli da Guicciardi, che era a Cuenca, lo rassicuravano. Il **4 novembre 1920** Liut decollò alle ore 9.30 da Guayaquil. Giunto in quota però la nebbia e il gelo avvolsero velivolo e pilota e, come se non bastasse, la bussola impazzì. Senza perdersi d'animo Elia riuscì a uscire dalla foschia e alle 11.21 l'aereo atterrò a Cuenca sul terreno dell'azienda Jerico.



Edizione straordinaria di giovedì 4 novembre 1920 del giornale "El Telégrafo" che annuncia la felice conclusione del raid da Guayaquil a Cuenca

Il pilota fiumano fu accolto da una marea di gente festante e accompagnato nella piazza principale della cittadina dove consegnò alle autorità locali la prima posta aerea dell'Ecuador. Subito dopo inviò due telegrammi, uno a Castillo ed uno al meccanico Fedeli per certificare la riuscita del progetto e ringraziarli per il sostegno alla sua iniziativa. Elia si era così assicurato un posto nella Storia e, seppur gradevolmente confuso e stordito da tutte quelle attenzioni, si era già posto un altro obiettivo: raggiungere Quito, la capitale.

Il nuovo viaggio necessitava di essere scandito in due tappe: da Cuenca a Riobamba e da qui a Quito. Liut accordò a Guicciardi il permesso di volare fino a Riobamba. Il primo tentativo (11 novembre) di Guicciardi fallì a causa di un forte vento e di un guasto al motore. Nonostante le pressioni di Castillo, Liut gli accordò ancora la sua fiducia, fiducia che venne ripagata il 19 novembre quando Guicciardi atterrò, affaticato e semi-congelato, all'ippodromo di Riobamba **superando i 3806 metri del Bueran**. La sua impresa mostrava alle autorità ed al pubblico tutto il suo valore e la sua perizia e contribuiva ad alimentare la fama degli italiani come validi aviatori. Il 26 novembre Elia eseguì diverse manovre acrobatiche sopra l'ippodromo sbalordendo la gente che inebriata lo acclamava.



Ferruccio Guicciardi

Nel frattempo fra gli imprenditori della zona si era scatenata una bizzarra competizione: infatti venne annunciato un volo Quito-Riobamba che sarebbe stato effettuato da piloti ecuadoriani con uno SPAD S.XIII, uno dei caccia più avanzati dell'epoca. Il Ministero della Guerra impedì questa spedizione per non mettere in pericolo i giovani aviatori del proprio paese ancora inesperti. Tuttavia Rafael Tobar, uno dei promotori dell'impresa parallela, si assicurò il privilegio di poter fornire il campo d'atterraggio per la **tappa conclusiva della trasvolata di Liut**; il luogo rimase segreto per evitare un eccesso di folla. Il 27 Guicciardi e Castillo partirono in treno alla volta di Quito per organizzare i preparativi dell'atterraggio e

il giorno seguente, il 28 novembre 1920, alle 8:53 Elia aprì le ali per una nuova avventura, mentre la gente si radunava sulle alture per vedere per la prima volta il passaggio di un aereo. **L'ultimo viaggio di Liut sul Telegrafo I fu epico**: senza una cartina, si orientò seguendo i binari della linea ferroviaria e così iniziò le manovre di atterraggio un po' troppo presto sopra Latacunga; accortosi dell'errore riuscì planando ad arrivare fino alla capitale.





La storia di Elia Liut e del "suo" *Telégrafo Primero* terminò a Quito. Il governo diede al pilota l'incarico di dirigere la Scuola Militare di Aviazione di Guayaquil appena fondata, mentre il *Telégrafo I*, il biplano in legno e tela, fornito di strumentazione essenziale, continuò a volare manovrato dall'amico Guicciardi che, come il meccanico Fedeli, rimase alle dipendenze di Castillo. Nel febbraio 1921 Guicciardi compì imprese mirabolanti: raggiunse Ibarra superando vette di 5500 metri, senza ossigeno e con un velivolo che oltre gli handicap ben noti, iniziava ad avere parecchi chilometri sul motore. El *Telégrafo* e Guicciardi conseguirono anche in seguito risultati sempre più ambiziosi e straordinari.

ULTIMA PARTE DELLA CARRIERA

Considerato eroe nazionale, Liut si stabilì a Guayaquil e sposò nel 1922 **Carmen Angulo Tobar**, una ricca vedova che gli portò in dote quattro figli ed una segheria. Questo fatto gli permise di chiamare i fratelli e il cognato in Ecuador e li fece lavorare nell'azienda. Elia decise di far visita alla propria patria e rientrò in Italia come un ricco proprietario, rimanendovi fino al 1926. Ritornato in Ecuador, a Quito, ebbe, nel 1928, ma per poco tempo, nuovi incarichi nell'aviazione. Nel 1931 per certe sue esplorazioni sulle Ande, chiese un grosso contributo a Mussolini, ma la richiesta non venne accolta. La condizione di agiatezza terminò improvvisamente a causa di traversie finanziarie e di perdite al gioco, un vizio che, evidentemente, né la stabilità economica né il successo erano riusciti a togliergli, e che turbò l'esistenza della coppia. Nel 1933 la casa in cui viveva fu data in affitto, come residenza estiva, al Presidente della Repubblica Juan de Dios Martínez. In questa situazione delicata i fratelli aiutarono Elia a risollevarsi sia moralmente sia finanziariamente e, pochi anni dopo tornarono in Italia. Elia tuttavia preferì rimanere, per orgoglio, o per vergogna, nel Paese che lo aveva celebrato come eroe e che aveva visto i suoi sogni concretizzarsi. Trasferitosi da Quito ad Ibarra nel 1948, vi aprì, senza successo, una fabbrica di pomodori in scatola.

Segno tangibile dell'importanza di Liut fu quello dell'emissione di un francobollo che l'Ecuador, quando egli ancora era vivo, gli dedicò per celebrare il 25° anniversario del primo volo postale del Paese. Nel 1951 aveva ricevuto la cittadinanza onoraria.



Si sparse a Quito il 9 maggio 1952, suscitando grande cordoglio nell'intera nazione. Fu sepolto con tutti gli onori di stato in un monumento della capitale ed in seguito **gli fu dedicato l'aeroporto internazionale della città**.

A metà degli anni '50 il **Comune di Fiume Veneto pose una lapide commemorativa** sulla facciata della casa natale di Elia con incise queste parole:

*In questa casa
visse la sua pensosa adolescenza
Elia Antonio Liut fu Felice
antesignano e maestro del volo
valoroso aquilotto della guerra vittoriosa
primo audace trasvolatore delle Ande
emerito fondatore dell' Aeronautica dell'Equatore
lustro e vanto del paese natio
morto a Quito.
Con memore affettuoso orgoglio
i suoi concittadini.
Fiume Veneto 6.3.1894 – Quito 9.5.1952*



Casa natale di Elia Liut su Viale della Repubblica a Fiume Veneto



Si ringrazia per la collaborazione:
Giulia D'Andrea
Prof. Giovanni Lo Coco
e il compianto Alfonso Renzo Degano



Comune di FIUME VENETO

Assessorato alla Cultura

www.comune.fiumeveneto.pn.it