

# **CAPRONI**

## **Storia della nascita dell'industria aeronautica**

### **parte seconda**

**di Luciano Salari**

# MUSEO AERONAUTICO CAPRONI DI TALIEDO



**VIZZOLA TICINO**  
**VICINANZE AEREOPORTO MALPENSA**

Franco

Cartolina pubblicitaria anni '70 MUSEO AERONAUTICO CAPRONI - Vizzola Ticino (VA)



Stabilimento CAPRONI VIZZOLA 1938 "Le maestranze" (auguri natalizi 2011)



Il **Ca.33**, designato dal Regio Esercito con la sigla **Ca.3**, biplano da bombardamento, fu impiegato durante la Prima Guerra Mondiale sul fronte italiano da Squadriglie di piloti italiani affiancati da aviatori americani.

I piloti americani, addestrati a Foggia sotto il comando di Fiorello Henry La Guardia, figlio di un emigrato italiano nato a Foggia e trasferitosi negli Stati Uniti, presero parte a operazioni straordinarie che univano le teorie di Douhet al genio di Caproni e la loro azione contribuì alla vittoria italiana di Vittorio Veneto e alla fine della Grande Guerra.

Dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti, i piloti statunitensi vennero avviati all'addestramento in Francia, nel Regno Unito ed in Italia dove esistevano due centri di addestramento.

Uno, presso il Lago di Bolsena, era per i piloti dell'US Navy destinati agli idrovolanti che operavano in reparti misti sul Mare Adriatico.

L'altro, a Foggia, per i piloti dell'aviazione dell'esercito dell'American Expeditionary Force (AEF) Air Service.



**CAPRONI Ca.3 (Ca.33)** al Centro di addestramento di Foggia Sud  
Annullo figurato 07-10-2017 Foggia "Centenario Scuola di Volo Piloti Americani - I Foggiani"

I *Foggiani*, come vennero soprannominati i piloti americani, destinati ai reparti di bombardamento, venivano istruiti sui CAPRONI Ca.3.

Circa 500 aspiranti piloti passarono dal Centro di addestramento di Foggia, Campo Sud. Di questi la gran parte prestò servizio sul fronte francese all'interno dei reparti dell'AEF, mentre 75 di loro furono aggregati ai reparti italiani sul fronte austriaco.

Il trimotore Caproni si guadagnò ben presto il favore dei piloti statunitensi per la sua manovrabilità e robustezza.

Tra i suoi estimatori anche il Maggiore Fiorello H. La Guardia, deputato al Congresso degli Stati Uniti d'America e dal 1934 sindaco di New York per tre volte, che teneva il comando del personale dell'AEF in Italia.



Aviatori americani "I Foggiani" delle Squadriglie CAPRONI Ca.3 nella Prima Guerra Mondiale  
Annullo figurato 07-10-2017 Foggia "Centenario Scuola di Volo Piloti Americani - I Foggiani"





**CAPRONI Ca.3 (Ca.33)** al Centro di addestramento di Foggia Sud  
 Annullo figurato 15-10-2019 Foggia "Inaugurazione mostra storica - I Foggiani"



Aviatori americani "I Foggiani" delle Squadriglie CAPRONI Ca.3 nella Prima Guerra Mondiale  
 Annullo figurato 15-10-2019 Foggia "Inaugurazione mostra storica - I Foggiani"





Biplano da bombardamento **Caproni Ca.3** ( in alto a destra)  
 Foglietto filatelico (Uruguay 2019) \$ 70 + \$ 70 (peso uruguaiano)  
 “Missione dell’Aviazione Italiana in America del Sud 1919”

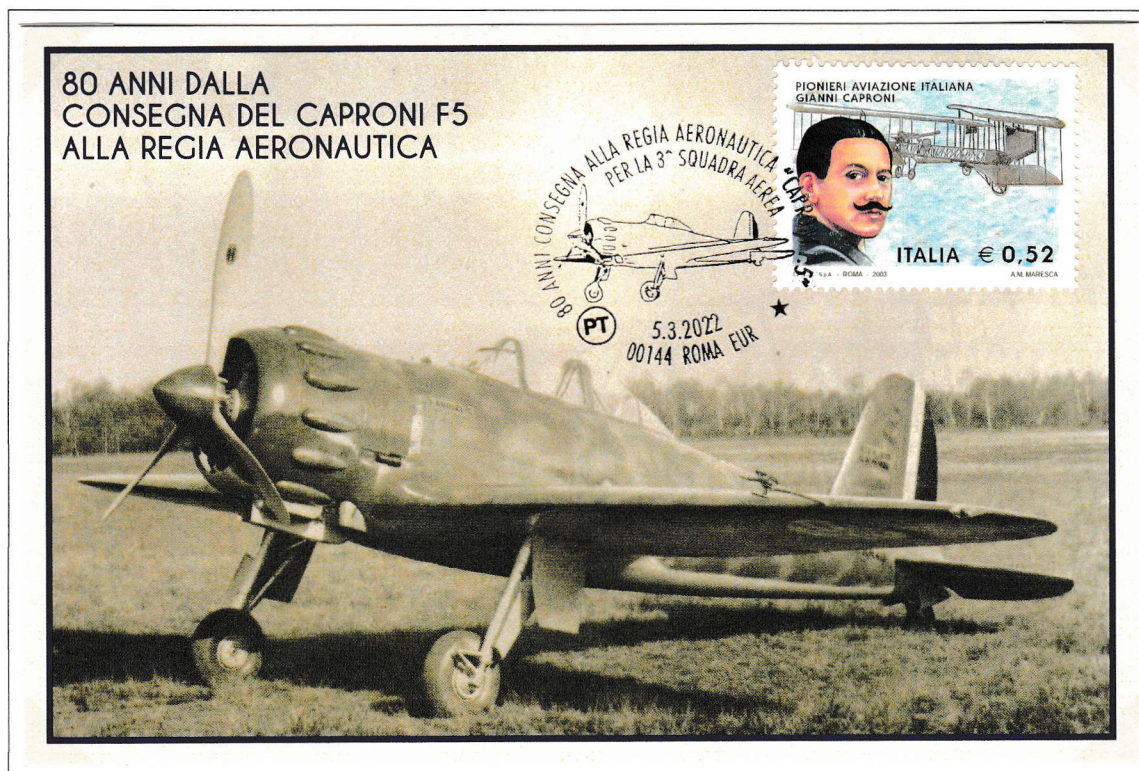


A Venezia, Enrico Cobioni effettuò numerosi voli. Il primo ebbe luogo il 22 aprile: decollato dal Lido verso le 19, venne compiuto un veloce passaggio a bassa quota sulla spiaggia del Lido. Nei giorni seguenti furono ripetuti diversi voli di propaganda: ad uno di essi prese parte anche Gianni Caproni, che aveva raggiunto Cobioni a Venezia.  
 L'attività di volo si concluse il 26 con un volo a cui presero parte come passeggeri il direttore del giornale L'Adriatico e - primo pagante nella storia italiana del volo - il nipote del commendator Weil.

“Centenario primo volo turistico - Omaggio a Gianni Caproni”  
 Annullo figurato Venezia 10-06-2012



Il **Caproni Vizzola F.5** fu un aereo da caccia monomotore monoplano ad ala bassa progettato dall'ingegnere Fabrizi dell'Ufficio Tecnico dell'azienda italiana Caproni e prodotto negli stabilimenti della consociata Caproni Vizzola di Vizzola Ticino (VA) alla fine degli anni trenta. Realizzato in una piccola serie venne utilizzato dalla Regia Aeronautica.



### Caproni Vizzola F.5

Annullo figurato Roma EUR 5-03-2022 “80° anniversario Consegna alla Regia Aeronautica”

#### CARATTERISTICHE *Caproni Vizzola F.5*

Lunghezza	7,90 m	Altezza	3,00 m
Apertura alare	11,30 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	1818 kg	Peso max al decollo	2238 kg
Motore	1 radiale Fiat A.74 RC.38	Potenza	840 CV (kW) a 3800 m
Velocità max	496 km/h	Autonomia	444 km
Armamento	2 mitragliatrici Breda-SAFAT calibro 12,7 mm		

Nel 1936, il Ministero dell'Aeronautica emise una specifica per la fornitura di un aereo da caccia per poter dotare la Regia Aeronautica di una nuova generazione di velivoli in sostituzione di pari ruolo progettati il decennio precedente, come il Fiat C.R.20.

Il Concorso Caccia Intercettore Terrestre, questa la designazione ufficiale, venne diviso in due gruppi distinti, il primo che riguardava i progetti in configurazione alare biplana al quale vennero presentati i Fiat C.R.42 e Caproni Ca.165, ed il secondo che prevedeva un progetto monoplano al quale risposero 6 aziende aeronautiche con i modelli AUSA AUT 18, IMAM Ro.51, Fiat G.50, Macchi M.C.200, Caproni Vizzola F.5 e Reggiane Re.2000.

Le due differenti configurazioni vennero valutate in due distinti gruppi omogenei con prove comparative ad opera di diversi piloti collaudatori che si alternavano, come consuetudine, sui vari modelli per saggiarne le caratteristiche e metterle in relazione tra loro.

L'F.5, sviluppato sul progetto preliminare effettuato dall'ingegner Fabrizi, dovette essere affidato all'ing. Ripabelli, affiancato successivamente dall'ingegner Baldassarri, per la sopraggiunta morte del primo a causa di un incidente di volo.

Il progetto prevedeva una costruzione mista abbinata al motore radiale A.74 e due mitragliatrici Breda-SAFAT calibro 12,7 mm, questi ultimi previsti dalle specifiche del concorso.



Il prototipo venne realizzato nel corso del 1938 e venne portato in volo per la prima volta sul campo d'aviazione di Vizzola Ticino (VA) il 19 febbraio 1939 ai comandi del pilota collaudatore Giuseppe Pancera, anche se la data del primo volo ufficiale è il 15 luglio 1940. Durante le prove comparative il modello si rivelò esente da difetti, tra l'altro a differenza di altri non soffrendo nemmeno di autorotazione, ed in alcuni valori anche superiori alla concorrenza ma a causa di un ritardo nello sviluppo rispetto alle proposte Fiat e Macchi gli vennero preferiti i modelli da loro presentati. Nonostante ciò il progetto venne ritenuto degno di essere sviluppato e venne emesso un ordine di fornitura per 12 esemplari di pre-serie ventilando la possibilità di un successivo ordine di 200 unità, successivamente non confermato. All'epoca la Regia Aeronautica aveva abbandonato l'orientamento fino ad allora seguito (caccia equipaggiati con motore radiale) ed era interessata a caccia con motore in linea di oltre 1.000 CV.



Annullo figurato Roma EUR 5-03-2022 “80° anniversario Consegna alla Regia Aeronautica”

Quando si rese disponibile il Daimler-Benz DB 601 tedesco, analogamente a quanto realizzato con gli altri caccia italiani a motore radiale già in servizio, si adattò al motore tedesco la cellula dell'F.5 per realizzare il nuovo F.5bis, approfittandone altresì per inserire alcune modifiche migliorative alla cellula. L'aereo, diversamente dai suoi concorrenti (Macchi M.C.202 e Reggiane Re.2001), non fu avviato alla produzione in serie e rimase a livello di prototipo.

Gli F.5 costruiti furono concentrati nell'inverno 1942-1943 alla 300<sup>a</sup> Squadriglia del 167° Gruppo Autonomo Intercettori dell'Aeroporto di Littoria per la 3<sup>a</sup> Squadra Aerea, dove rimasero come caccia notturni per buona parte della guerra, al 9 luglio 1943 ne erano disponibili ancora 10, di cui 5 efficienti e pronti al volo e 5 in riparazione. Non furono però particolarmente incisivi durante i combattimenti aerei di quei mesi, che avrebbero richiesto aerei più veloci (soprattutto nella velocità ascensionale) e meglio armati, per poter confrontarsi con i bombardieri pesanti Boeing B-17 Flying Fortress e Consolidated B-24 Liberator.



Il Caproni **Ca.9** era un monoplano monomotore progettato e costruito dall'azienda Aeronautica Caproni all'inizio degli anni '10.

Il Ca.9 era molto simile al Caproni Ca.8 in quanto un moderno monoplano ad ala alta con struttura in legno e copertura in tela, dotato di un sistema di orditura alare per il controllo del rollio e rinforzato da tiranti metallici collegati alla fusoliera e ad una struttura speciale posta sopra di essa. La fusoliera era basata su una struttura a traliccio in legno, a sua volta rinforzata da cavi metallici ed era rivestita in tela solo per la metà anteriore; la stessa struttura lignea con rivestimento in tela caratterizzava le impennate. Il carrello, fisso, era composto da due ruote anteriori con tamponi anti-overblank e da un'altra scarpa più piccola a coda. Il motore, che azionava un'elica in legno a due pale a passo fisso, era un Anzani a tre cilindri a forma di Y in grado di sviluppare una potenza di 35 CV (25,76 kW).

Volato per la prima volta nell'estate del 1911, il Ca.9 prestò servizio presso la Scuola di Volo annessa alle Officine Caproni di Vizzola Ticino; il 28 marzo 1912, pilotato da Enrico Cobioni, istruttore della Scuola di Volo Caproni, il Ca.9 batté il record mondiale di velocità per velivoli con meno di 40 hp (30 kW).



Monoplano monomotore **CAPRONI Ca.9** (a sinistra)  
Foglietto erinnofilo (Italia - Riccione 1986)  
“Esposizione filatelica internazionale di Aerofilatelia”

### **CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.9**

Lunghezza	7,8 m	Altezza	3,00 m
Apertura alare	8,88 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	220 kg	Peso max al decollo	385 kg
Motore	1 Anzani 3 cilindri a pistoni radiali raffreddato ad aria, 26 kW (35 CV)		
Velocità max	90 km / h	Elica a 2 pale in legno a passo fisso	



Il **Caproni Ca.40** era un bombardiere pesante trimotore triplano sviluppato dall'azienda aeronautica italiana Caproni nei tardi anni dieci del XX secolo.

**Designato Ca.4 dal Regio Esercito**, il modello rappresentava una evoluzione della serie di trimotori a velatura biplana iniziata con il Ca.31.

Il Ca.40 venne impiegato dal Servizio Aeronautico del Regio Esercito durante la prima guerra mondiale così come i suoi successivi sviluppi, Ca.41 e Ca.42, questi ultimi impiegati anche dal Royal Naval Air Service (RNAS), l'Aviazione di Marina della Royal Navy (la Marina Militare Britannica).

Ca.4 è anche la designazione di uno dei primi biplani di Giovanni Battista Caproni.

### **CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.4 (Ca.40) "prototipo"**

Lunghezza	13,10 m	Altezza	6,30 m
Apertura alare	29,90 m	Equipaggio	3 persone
Peso a vuoto	3505 kg	Peso max al decollo	6500 kg
Motore	3 Isotta-Fraschini da 200 CV (ciascuno)		
Velocità max	130 km/h		
Armamento	2 mitragliatrici FIAT Mod. 14 tipo Aviazione da 6,5 mm e 1450 kg di bombe		



Bombardiere pesante trimotore triplano CAPRONI Ca.4 (Ca.40)  
Annullo ROMA EUR 1-10-2016 "Centenario Primo Volo Ca.4"

"Gianni" Caproni, per aumentare il carico bellico dei suoi bombardieri biplani trimotori si dedicò alla progettazione di un velivolo più grande che manteneva la configurazione bitrave trimotore dei precedenti modelli accoppiandola con l'ala triplana. Il velivolo risultante aveva dimensioni nettamente superiori rispetto a quelle del Ca.33, la lunghezza ed altezza superavano di 2 metri quelle del biplano, mentre l'apertura alare era maggiore di 7 metri arrivando a 29,90. L'aereo era realizzato in legno rivestito in tela, tranne le superfici di controllo con struttura metallica. Manteneva anche la stessa tipologia di piano di codamonoplano, con le derive montate sopra lo stabilizzatore. Le 3 derive, collegate, erano interamente mobili, tranne quella centrale con il bordo d'attacco fisso.



La fusoliera centrale che conteneva il motore azionante un'elica spingente e le due travi di coda che alloggiavano ciascuna un motore azionante un'elica traente, erano montate al di sotto dell'ala mediana. Nella carlinga centrale si trovava l'alloggiamento per i due piloti, in posti affiancati od in tandem a seconda della versione. Nel caso di posti in tandem la postazione anteriore era quella per il pilota/mitragliere, mentre per i velivoli con piloti affiancati era anteposta una eventuale postazione anteriore per un mitragliere. Altri due mitraglieri rivolti all'indietro trovavano posto in ciascuna delle due travi di coda, subito dopo l'ala. In questa posizione poteva trovare accomodamento anche un motorista. L'armamento difensivo di base prevedeva da 2 a 4 mitragliatrici, ma in taluni casi arrivava fino ad 8. Le mitragliatrici erano in genere Fiat Mod. 14 tipo Aviazione da 6,5 o 7,7 mm.

Il carico di bombe che costituiva l'armamento offensivo era alloggiato in un particolare gondola contenitore montata sull'ala inferiore. Questo vano costituiva una specie di piccola fusoliera installata al di sotto della fusoliera centrale, e in cui le bombe erano contenute internamente e/o esternamente.

Il primo prototipo, che volò nel luglio 1916 con ai comandi Emilio Pesnuti, disponeva di tre motori Isotta Fraschini ed adottava due posti di pilotaggio affiancati. Ne vennero realizzati altri 2 esemplari. Da questo derivò il Ca.41 che differiva per l'adozione di posti di pilotaggio in tandem, e l'assenza della coppia di ruote anteriori del carrello. Di questa serie ne vennero realizzati circa 40 esemplari, in maggioranza motorizzati con motori Fiat A.12 da 210 CV ma vennero impiegati anche i più potenti Isotta Fraschini da 270 CV. Successivamente, nella versione con i più potenti motori Liberty da 400 CV si ritornò all'impiego di posti di pilotaggio affiancati e all'installazione di una coppia di ruote anteriori anticappotamento. Di questa versione 6 esemplari prestarono servizio con il Royal Naval Air Service.

Nonostante quella che oggi appare una fragile struttura era un progetto avanzato per l'epoca. Capace di uno dei carichi di bombe maggiori tra i bombardieri della prima guerra mondiale, era però penalizzato dalla velocità nelle versioni con i motori Fiat ed Isotta-Fraschini, potendo esprimere tutte le sue potenzialità solo con i più potenti motori statunitensi Liberty.



CAPRONI Ca.4 (Ca.40) e Ca.3

Annullo ROMA Filatelico 28-03-1973

“Giorno emissione 50° anniversario Aeronautica Militare Italiana”



Durante la prima guerra mondiale tutti i velivoli, di seguito indicati, erano designati Ca.4 dal Regio Esercito, mentre internamente alla ditta Caproni si distingueva tra i diversi modelli facendo riferimento alla potenza complessiva installata.

Dopo la guerra Caproni adottò, retroattivamente, una nuova designazione univoca:

- **Ca.40:** prototipo motorizzato con 3 motori Isotta-Fraschini da 200 CV ciascuno. Tale motorizzazione si rivelò insufficiente.
- **Ca.41:** variante per la produzione di serie. Si differenziava dal prototipo per una fusoliera di diversa sezione, per l'assenza delle coppia di ruote anteriori del carrello e per posti di pilotaggio in tandem. I motori installati erano in genere da 3 Fiat A.12 in linea da 210 CV. Pochi esemplari di questa serie montavano invece motori Isotta-Fraschini da 250 CV. Questa serie era identificata all'interno della ditta come Caproni 750 hp.
- **Ca.42:** variante con i più potenti motori Liberty da 400 CV. Manteneva la configurazione del Ca.41 con i posti di pilotaggio affiancati del Ca.40. La variante era identificata all'interno della ditta come Caproni 1.200 hp. 12 esemplari realizzati.
- **Ca.43:** variante idrovolante realizzata in un unico esemplare.
- **Ca.48:** alcuni Ca.42 dopo il conflitto furono convertiti come aerei di linea per 18/23 passeggeri.
- **Ca.51:** prototipo in unico esemplare di una versione più grande della serie dei Ca.40. Adottava piani di coda biplani ed una barbeta di coda. Era potenziato da più potenti motori Fiat A.14 400 CV.
- **Ca.52:** designazione dei 6 Ca.42 costruiti per il Royal Naval Air Service.
- **Ca.58:** designazione dei Ca.48 rimotorizzati con i più potenti Fiat A.14 o Isotta-Fraschini V.6.
- **Ca.59:** designazione dei Ca.58 destinati all'esportazione.



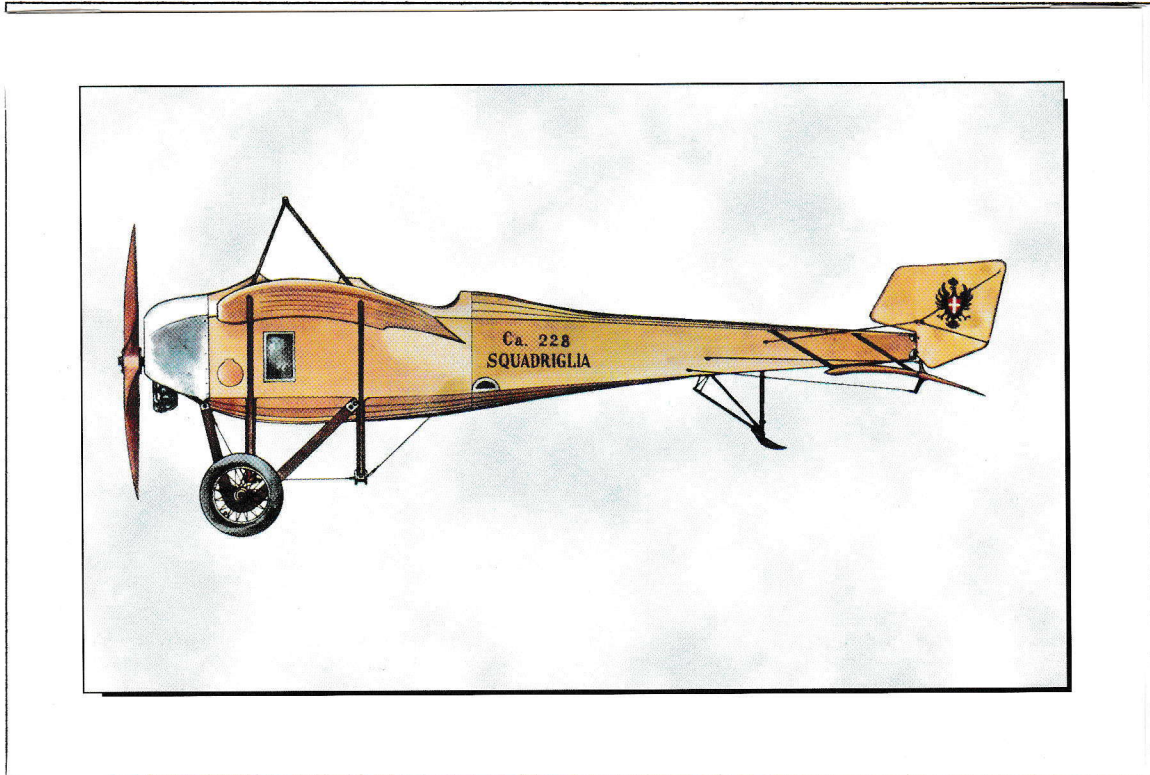
Triplano CAPRONI Ca.4 (Ca.40)  
 Annullo ROMA EUR 1-10-2016 “Centenario Primo Volo Caproni Ca.4”



Il **Caproni Ca.18** era un monoplano da ricognizione impiegato dal Servizio Aeronautico del Regio Esercito nelle prime fasi della prima guerra mondiale. Destinato al 1° concorso militare italiano che si tenne all'inizio del 1913, il velivolo non ottenne commesse, ma successivamente, dopo la nazionalizzazione della Caproni nell'estate del 1913, venne ordinato un lotto di questi velivoli, che andarono ad equipaggiare la 15ª Squadriglia, la prima ad impiegare velivoli di costruzione e progetto italiani.

Il Ca.18, caratterizzato da una struttura realizzata completamente in legno rivestito in tela, con la fusoliera dotata di un abitacolo singolo aperto, aveva le ali smontabili e ripiegabili in modo da renderlo trasportabile per via ordinaria.

La motorizzazione era affidata ad un motore rotativo Gnome Lambda di fabbricazione francese in grado di sviluppare una potenza di 80 CV (59 kW).



Monoplano CAPRONI Ca.18 (acquarello)

Monoplano Caproni  
Ca 18 - 1913

041

A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione vietata  
anno 2003 Tiratura n° 300 copie

Annullo manifestazione 21/09/2003 Somma Lombardo (VA)



Monoplano CAPRONI Ca.18 - vista laterale

Monoplano Caproni  
Ca 18 - 1913

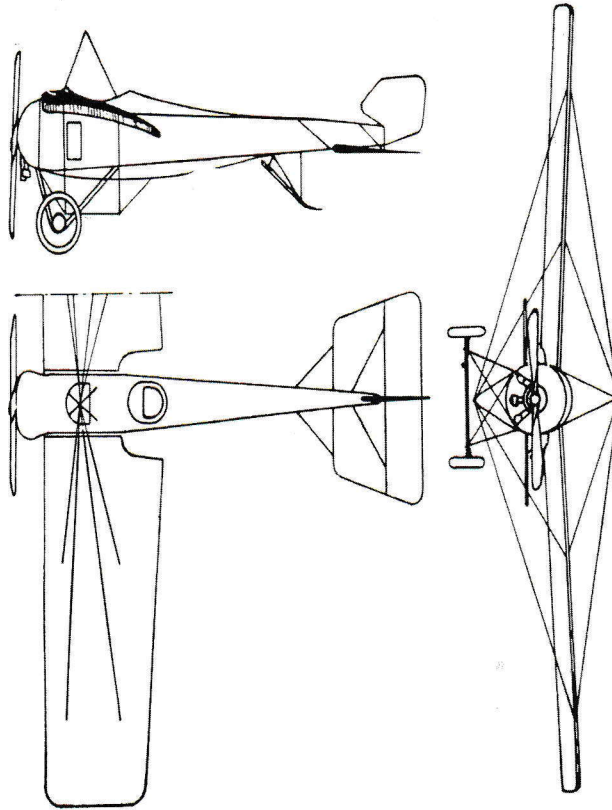
041

A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione vietata  
anno 2003 Tiratura n° 300 copie

Annullo manifestazione 21/09/2003 Somma Lombardo (VA)



CA 18



apertura m. 10,928  
 altezza m. 2,93  
 peso a vuoto Kg. 400  
 velocità Km./h. 130

lunghezza m. 7,67  
 superficie portante mq. 22  
 carico utile Kg. 250

Monoplano CAPRONI Ca.18 - Disegno tecnico "3 viste"

**CAPRONI CA 18** - Monoplano costruito espressamente per il 1° Concorso Militare di Torino dell'agosto 1913. Fusoliera completamente intelata, carrello ad asse, smontabile con 4 spinotti, ali ad attacco elastico e rapidamente smontabili o ripiegabili, biposto munito di motore Gnome di 80 HP.



041

A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione vietata  
 anno 2003 Tiratura n° 300 copie

PIONIERI AVIAZIONE ITALIANA  
 ALESSANDRO MARCHETTI



ITALIA € 0,52  
A.M. MARZESCA



Four horizontal rectangular boxes for postal marking, with the text 'FIERA DEL CASTELLO' visible on the left side of the first box.





Monoplano CAPRONI Ca.18 – La prima squadriglia militare italiana

La prima squadriglia militare italiana  
 composta di apparecchi italiani.  
 Monoplani Caproni 18



041

A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione vietata  
 anno 2003 Tiratura n° 300 copie



Four horizontal rectangular boxes stacked vertically, intended for an address or recipient information.

Annullo manifestazione 21/09/2003 Somma Lombardo (VA)



Il **Caproni Ca.25** era l'ultimo monoplano monomotore realizzato dalla compagnia italiana Aeronautica Caproni nel 1914, un altro modello con ala a parasole e con una struttura derivata dai primi velivoli della serie Ca.8 / Ca.11. Lo sviluppo continuò con altri modelli che costituivano delle varianti del progetto originale: Ca.19, Ca.20, Ca.24, Monoplani Parasol con cellula ad incidenza variabile, fusoliera a traliccio, monomotori.

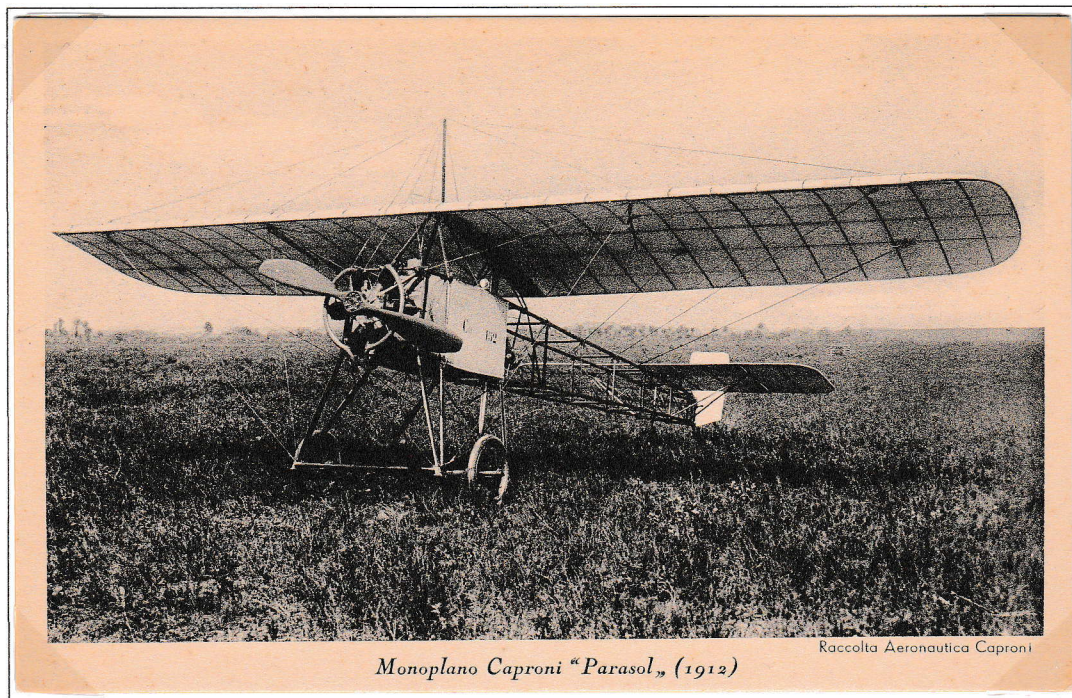
Tra questi la variante più significativa era costituita dal Ca.20, un prototipo di aereo da caccia.

Il Ca.25 era simile al Caproni Ca.22 per il design dell'ombrellone ad ala alta, ma differiva per l'installazione del sistema di auto resistenza. Spinto da un motore radiale fisso Anzani a sei cilindri, sfoggiava anche un'ala ad incidenza variabile, regolata automaticamente da una grande molla.

Nonostante le caratteristiche di volo molto modeste, una singola copia dell'aereo è stata acquistata dall'Esercito ed è stata utilizzata per i voli di prova, come attesta il seriale 132 dipinto sul lato della fusoliera.

### **CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.25 "Parasol"**

Lunghezza	8,67 m	Altezza	3,29 m
Apertura alare	8,88 m	Superficie alare	19,5 m <sup>2</sup>
Eliche:	2 pale in legno a passo fisso	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	300 kg	Autonomia	5 h
Motore	1 Anzani 6 cilindri a pistoni radiali raffreddato ad aria    Potenza 30 kW (40 CV)		



Monoplano CAPRONI Ca.25 "Parasol" (serie n° 132)



Il **Caproni Ca.31** era il prototipo di un biplano trimotore da bombardamento italiano che volò nel 1914, da cui sarebbe derivata tutta la famiglia di trimotori Caproni impiegati dalle diverse aeronautiche sui diversi fronti del conflitto.

Il primo progetto di Gianni Caproni per un biplano da bombardamento plurimotore risale alla prima metà del 1913, prima che la ditta da lui fondata venisse nazionalizzata, nell'autunno successivo. Questo progetto, identificato internamente alla ditta come 260 hp, e poi designato come Ca.30, introduceva la configurazione bitrave con una corta fusoliera centrale, adottata poi dal **Ca.31**.

### CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.31 (Ca.2 / 300 hp)

Lunghezza	10,90 m	Altezza	3,70 m
Apertura alare	22,20 m	Equipaggio	4 persone
Peso max al decollo	3.810 kg	Autonomia	3h 30'
Motore	3 Fiat A.10	Potenza	100 CV (73,5 kW) ciascuno
Armamento	2 - 4 mitragliatrici, 453 kg bombe		



Biplano trimotore da bombardamento CAPRONI Ca.31  
Annullo Riccione (RN) 30-08-2018 "Centenario fine 1ª Guerra Mondiale"

Molto più avanzata era l'installazione prevista dei 3 motori, montati in tandem nella carlinga. Il motore posteriore azionava direttamente un'elica spingente, come nei modelli successivi. Gli altri due motori azionavano mediante rinvii un'elica traente su ciascun lato, montata là dove dipartivano le due travi di coda.

Il Ca.31 era sostanzialmente una versione semplificata del Ca.30, in cui le eliche traenti erano azionati direttamente dal motore, installato sull'ala, sull'innesto della trave di coda. Tale scelta consentì un risparmio di costi, peso e tempo nella realizzazione dell'aereo. Il piano di coda era monopiano, sopra lo stabilizzatore erano installate le tre derivate verticali mobili.

Al di là della maggiore complessità realizzativa, l'installazione di tutti i motori nella carlinga centrale avrebbe consentito, oltre che un ovvio vantaggio aerodinamico, anche l'accesso e la "manutenzione" dei motori durante il volo. L'aereo era realizzato in legno rivestito in tela, tranne le superfici di controllo con struttura metallica.

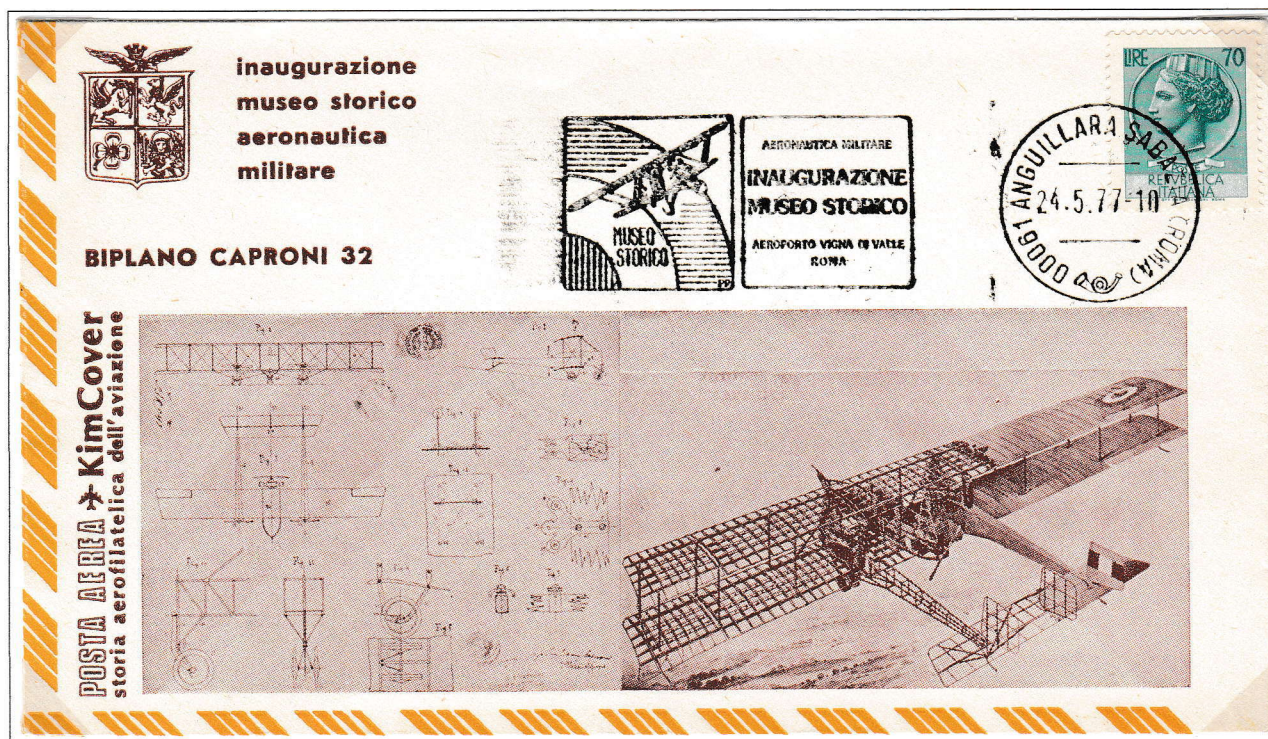
Gli esemplari di serie differivano dal prototipo per le tre derivate, di forma differente e di area più piccola e per il carrello più semplice. La coppia di ruote anteriori erano prive di meccanismo sterzante.



Il **Caproni Ca.32** era un biplano da bombardamento italiano della Prima Guerra Mondiale. Derivato dal prototipo Ca.31, che aveva volato nel 1914, a partire dal 1915 equipaggiò i reparti da bombardamento italiani e francesi. Durante il conflitto l'aereo era designato **Ca.1** dal Regio Esercito e **300 hp** dalla ditta costruttrice. Dal Ca.32 derivò, attraverso la tappa intermedia del **350 hp/Ca.2**, il successivo Ca.33, tra i bombardieri alleati più impiegati nel conflitto.

### CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.32 (Ca.1 / 300 hp)

Lunghezza	11,05 m	Altezza	3,84 m
Apertura alare	22,74 m	Equipaggio	4 persone
Superficie alare	96,54 m <sup>2</sup>	Peso max al decollo	3000 kg
Motore	3 motori in linea Fiat A.10	Potenza 100 CV (73,5 kW) ciascuno	
Velocità max	127 km/h	Autonomia	450 km (4 ore)
Armamento	da 2 a 4 mitragliatrici Fiat Mod. 14 tipo Aviazione calibro 6,5 mm e bombe in 2 rastrelliere subalari		



Biplano bombardiere pesante CAPRONI Ca.32

Annullo Anguillara Sabazia (RM) 24-05-1977 “Inaugurazione Museo Storico Vigna di Valle”

L'aereo era realizzato in legno rivestito in tela, tranne le superfici di controllo, con struttura metallica. La corta fusoliera centrale conteneva il motore azionante un'elica spingente mentre le due travi di coda alloggiavano ciascuna un motore azionante un'elica traente ed erano montate sopra l'ala inferiore. Manteneva il piano di coda monoplano con tre derive, queste erano di diversa forma e superficie maggiorata. Introduceva un meccanismo sterzante per le ruote anteriori del carrello. Adottava tre motori in linea Fiat A.10 da 100 CV, al posto dei motori rotativi Gnôme, motivo per cui venne designato “**300 hp**” internamente alla ditta. L'uso di motori con raffreddamento a liquido portò all'installazione dei rispettivi radiatori sul montante interalare più prossimo al motore a cui erano collegati.

Nella carlinga centrale trovavano posto i 4 membri dell'equipaggio in abitacolo aperto. In posizione prodiera il mitragliere, dietro di lui i due piloti in posti affiancati. A seguire i due serbatoi affiancati, con dietro lo spazio per il meccanico. A poppa il terzo motore. A partire dagli ultimi esemplari venne installata sopra il motore una torretta sopraelevata con mitragliatrice, soluzione che garantiva al meccanico/2 mitragliere un'ampia visuale di 360 gradi. Nella torretta era in genere installata una sola mitragliatrice, talvolta ne venivano installate due o tre.