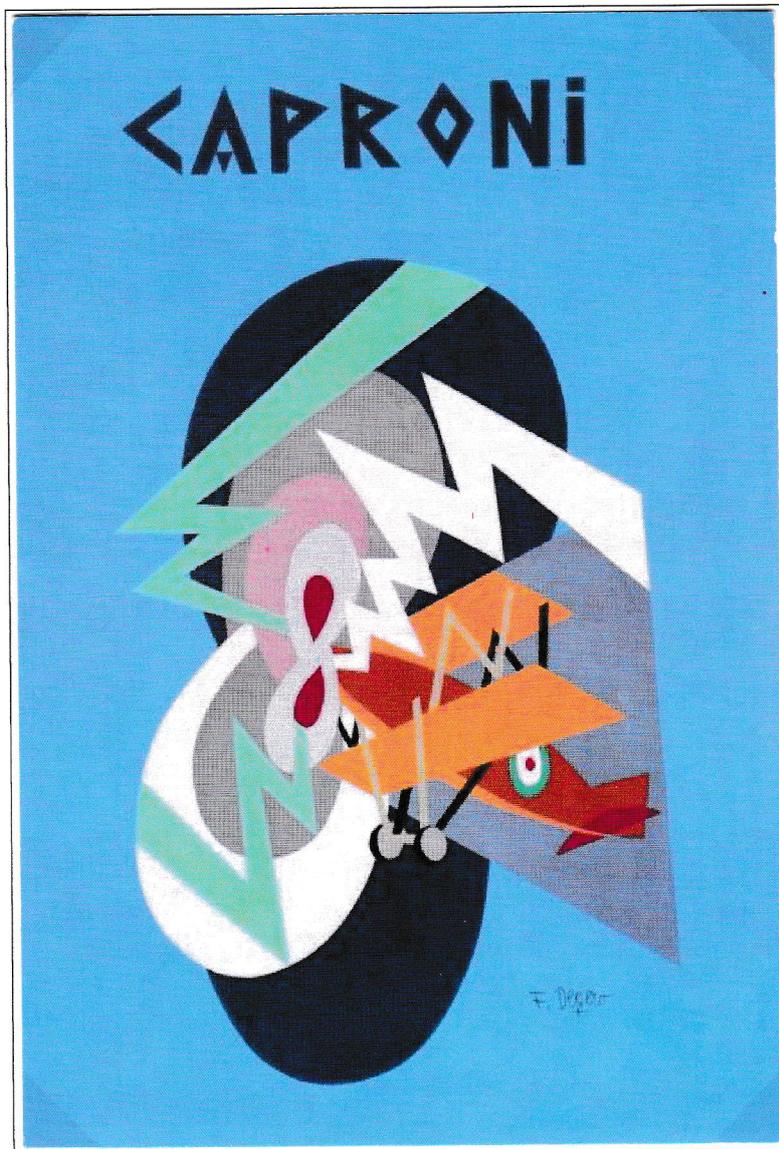


CAPRONI

Storia della nascita dell'industria aeronautica

parte terza

di Luciano Salari



Aeropittura del pittore futurista Fortunato Depero
 Annullo 27/10/2007 Arco di Trento (TN) "50° anniversario morte Gianni Caproni"



Il **Ca.33** era un biplano da bombardamento italiano della prima guerra mondiale. Versione rimotorizzata del precedente Ca.32, divenne il bombardiere alleato più impiegato nel conflitto, operando sia sul fronte occidentale che su quello austriaco. L'aereo, durante il conflitto, designato **Ca.3** dal Regio Esercito e **450 hp** dalla ditta costruttrice, venne prodotto su licenza anche in Francia. L'ultimo sviluppo del modello, designato Ca.36 rimase in servizio fino alla seconda metà degli anni venti.

L'aereo era una versione rimotorizzata del Ca.32, con più potenti motori Isotta-Fraschini V4B da 150 CV. Gianni Caproni era certo di poter migliorare le prestazioni del Ca.32, con un incremento di potenza dei motori. Nella sua posizione di direttore della ditta, di proprietà statale (la Caproni era stata nazionalizzata nel 1913), dovette attendere il marzo 1916 per sostituire su un Ca.32 il motore centrale Fiat A.10 con un Isotta-Fraschini V4B. L'aereo designato **350 hp** venne collaudato da Emilio Pensuti il 10 maggio 1915 e dimostrò esatta la previsione di Caproni, con una velocità massima superiore e i vantaggi anche più evidenti in termini di velocità di salita. Di questa tappa intermedia ne venne prodotto in serie un piccolo lotto di 9 esemplari, designato **Ca.2** dal Regio Esercito.

La richiesta di sostituire tutti i 3 motori Fiat A.10, con gli Isotta Fraschini V4B venne comunque fatta dalla Direzione Tecnica dell'aviazione militare, sempre con l'obiettivo di migliorare le prestazioni del velivolo, anche dal punto di vista della autonomia. L'adattamento del velivolo ai nuovi motori richiese comunque un certo tempo e solo nel febbraio del 1917 poté partire l'ordine per i primi 150 esemplari, seguito da un ordine per altri 100 in giugno, quando iniziavano ad entrare in servizio i primi esemplari. I 250 esemplari furono consegnati tutti entro l'anno ed a novembre del 1917 venne effettuato un ordine per altri 20 esemplari, consegnati tutti entro il febbraio dell'anno successivo. Nel frattempo era stata avviata la produzione su licenza in Francia presso la ditta Robert Esnault-Pelterie (REP).



Biplano trimotore da bombardamento **CAPRONI Ca.33**
 cartolina aerotrasportata con velivolo P921-002 autografata dal pilota Luca Frascchetti
 annullo figurato 20-06-2015 Borgo Faiti (LT) "L'Aviazione nella 1^a Guerra Mondiale"

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.33

Lunghezza	11,05 m	Altezza	3,84 m
Apertura alare	22,74 m	Equipaggio	4 persone
Peso a vuoto	2.300 kg	Peso max al decollo	3.890 kg
Velocità max	135 - 140 km/h	Motori	3 Isotta Fraschini V.4B
Armamento	mitragliatrici da 2 a 4 Fiat Mod. 14 tipo Aviazione calibro 6,5 mm e bombe 450 kg		

Il Ca.33 manteneva quindi tutte le caratteristiche del modello precedente. Era realizzato in legno rivestito in tela, tranne le superfici di controllo con struttura metallica. Il piano di coda era di tipo monoplano, con le derive montate sopra lo stabilizzatore. Le 3 derive, collegate, erano interamente mobili, tranne quella centrale con il bordo d'attacco fisso. Nella carlinga centrale trovavano posto i 4 membri dell'equipaggio in un 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/2° mitragliere. A poppa il motore. Il meccanico, come già negli ultimi esemplari di Ca.32, disponeva di una torretta sopraelevata installata sopra il motore, soluzione che gli garantiva un'ampia visuale di 360 gradi. Nella torretta era in genere installata una sola mitragliatrice Fiat Mod. 14 tipo Aviazione, talvolta ne venivano installate due o tre. I radiatori dei tre motori erano installati in verticale sul montante interalare più prossimo al motore a cui erano collegati.



Aerogramma aerotrasportato con velivolo P921-002 autografato dal pilota Luca Frascchetti annullo figurato 20-06-2015 Borgo Faiti (LT) "L'Aviazione nella 1ª Guerra Mondiale"

Le prestazioni erano aumentate in termini di velocità di punta e di salita, ed anche l'autonomia ne aveva beneficiato. I Ca.33 potevano così raggiungere obiettivi distanti fino a 200 km nel territorio nemico, distanza però ancora insufficiente per permettergli di colpire le officine Skoda in territorio cecoslovacco, che rappresentavano il principale centro industriale dell'Impero Austro-Ungarico.

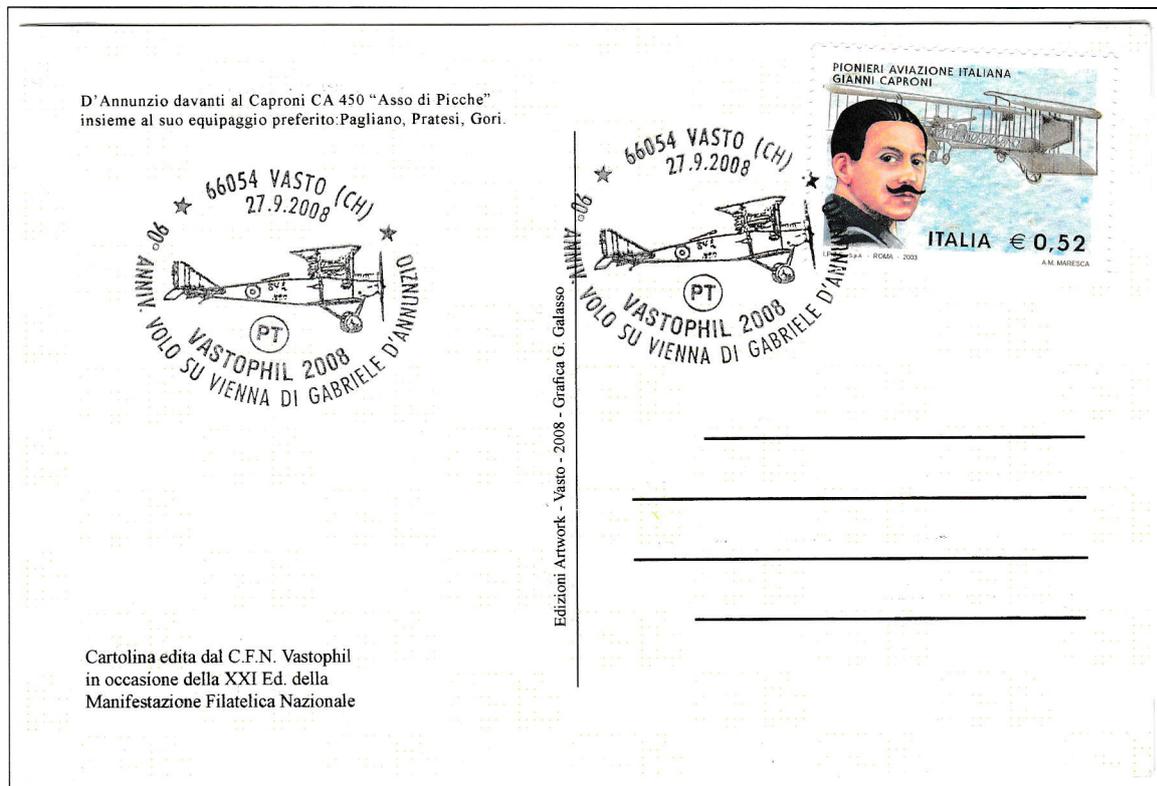
I primi esemplari di Ca.33 vennero consegnati al IV gruppo, di stanza a Aviano e la Comina nel Giugno del 1915 e le prime operazioni nel giugno successivo. Le azioni più rilevanti di questo periodo furono i bombardamenti sulla base di Pola (ora Croazia), di cui fu un accanito sostenitore Gabriele D'Annunzio. La prima azione ebbe luogo la notte del 2 agosto con una "flotta" di 36 velivoli. Nuove azioni furono compiute la notte successiva e la notte dell'8 agosto, quest'ultima con 28 velivoli. Un attacco simile venne compiuto anche contro la base navale di Cattaro (ora Montenegro) l'8 ottobre.

Ad effettuare l'azione il reparto che era stato battezzato "Distaccamento AR", in onore del suo comandante, il Maggiore Armando Armani, composto da due squadriglie da 7 velivoli ciascuna. Partecipò all'azione lo stesso D'Annunzio, a bordo del velivolo "Asso di Picche", pilotato da Maurizio Pagliano e Luigi Gori. Il culmine dell'impiego dei Ca.33 può essere individuato nel secondo semestre del 1917.

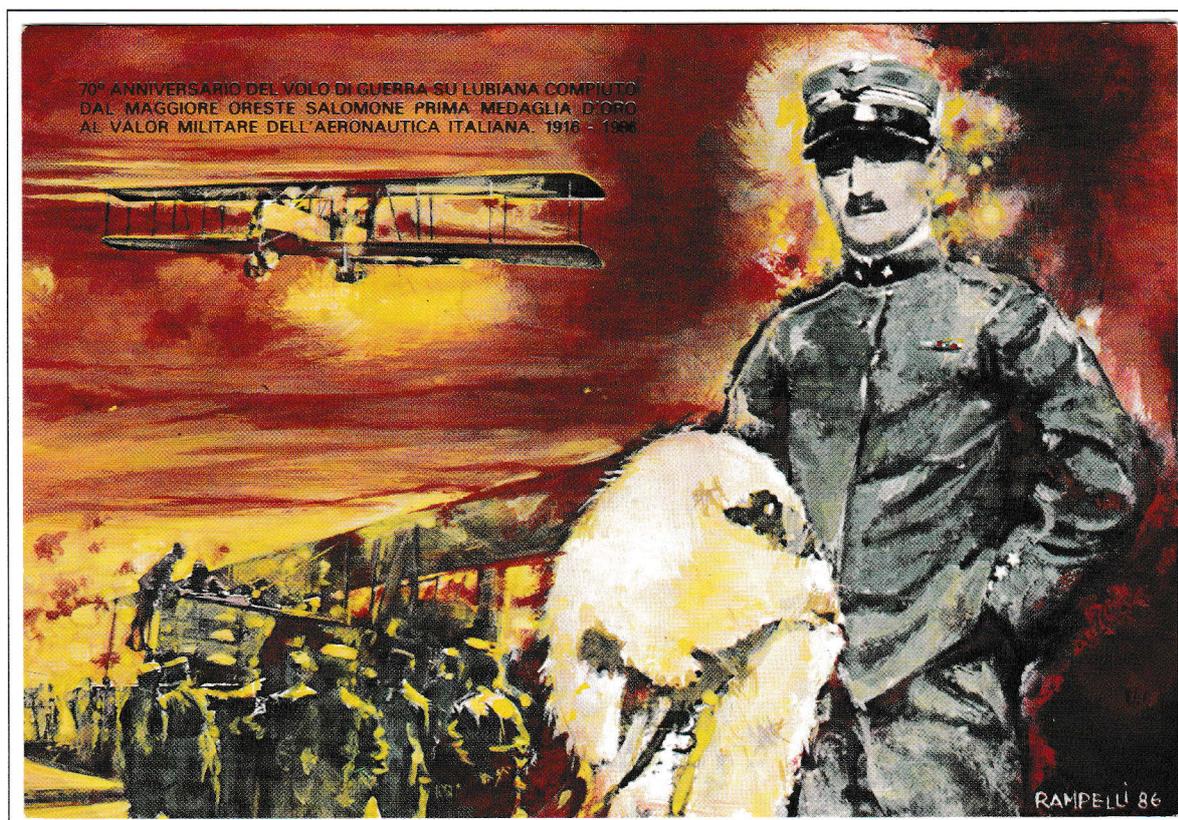
Nel 1923, con la fondazione della Regia Aeronautica, i Ca.33 vennero inquadrati nel 1° Stormo da bombardamento di Milano e rimasero in servizio attivo fino al 1926, ma alcuni esemplari trovarono impiego per l'addestramento fino al 1929.



Gabriele D'Annunzio davanti al **CAPRONI CA 450 (Ca.33) "Asso di Picche"**
 con l'equipaggio Pagliano, Pratesi, Gori
 Annullo figurato 27-09-2008 Vasto (CH) "90° anniversario volo su Vienna"



L'11 gennaio 1916, nove idrovolanti austro-ungarici attaccarono Rimini e il Comando Supremo decise di dare il via al raid su Lubiana, con l'ordine di colpire solo depositi e installazioni militari. Un primo tentativo fu effettuato il 13 gennaio facendo alzare in volo 8 **Caproni Ca.33** dei quali, a causa del maltempo, uno solo riuscì ad arrivare sull'obiettivo e a sganciare le sue 6 bombe da 162 mm sulla stazione ferroviaria, mentre gli altri, sballottati dal vento, attaccarono obiettivi occasionali individuati da qualche squarcio tra le nubi: il campo di Aisovizza, i baraccamenti di Chiapovano, le stazioni ferroviarie di Longanatico e Dornberg.



Oreste Salomone e il **CAPRONI CA.478 (Ca.33) "Aquila Romana"**
 "1^a M.O.V.M. aeronautica italiana per volo di guerra su Lubiana"

All'inizio di febbraio, dopo una sospensione dei voli per cause tecniche e a seguito dell'incursione su Milano compiuta il 14 febbraio 1916, il giorno 18 fu organizzato, per ritorsione, un altro attacco su Lubiana, con un cielo ripulito dal vento. Per l'incursione furono approntati 10 trimotori Caproni Ca33, armati con differenti combinazioni di ordigni da 90 e da 162 mm che decollarono, largamente intervallati, dai campi di Aviano e della Comina tra le 7,30 e le 7,45.

Tre velivoli rientrarono molto presto per problemi ai motori e degli altri solo cinque arrivarono sull'obiettivo per sganciare in tutto 36 ordigni, caduti in parte sulla stazione ferroviaria e in parte sulla città, peraltro parzialmente nascosta da uno strato di nebbia che impedì agli equipaggi di accertare i risultati della loro azione. I trimotori incontrarono una decisa reazione della contraerea e fecero ritorno alla base con i segni dei colpi incassati. Il velivolo del capitano Ercole Ercole e del tenente Gino Laureati, della 1^a Squadriglia Caproni, ebbe il motore centrale messo fuori uso da un colpo in pieno e completò la missione con due soli motori. Meno fortunato fu il velivolo condotto dal comandante della 4^a Squadriglia, capitano Tullio Visconti e dal capitano Gaetano Turilli.



Maggiore ORESTE SALOMONE

Annullo manifestazione 02/02/2018 Capua (CE) "Centenario morte Oreste Salomone"



Commemorazione Centenario Morte
Magg. Oreste Salomone
1° Medaglia d'Oro al Valor Militare



€ 0.55 Poste Italiane - Filatelia

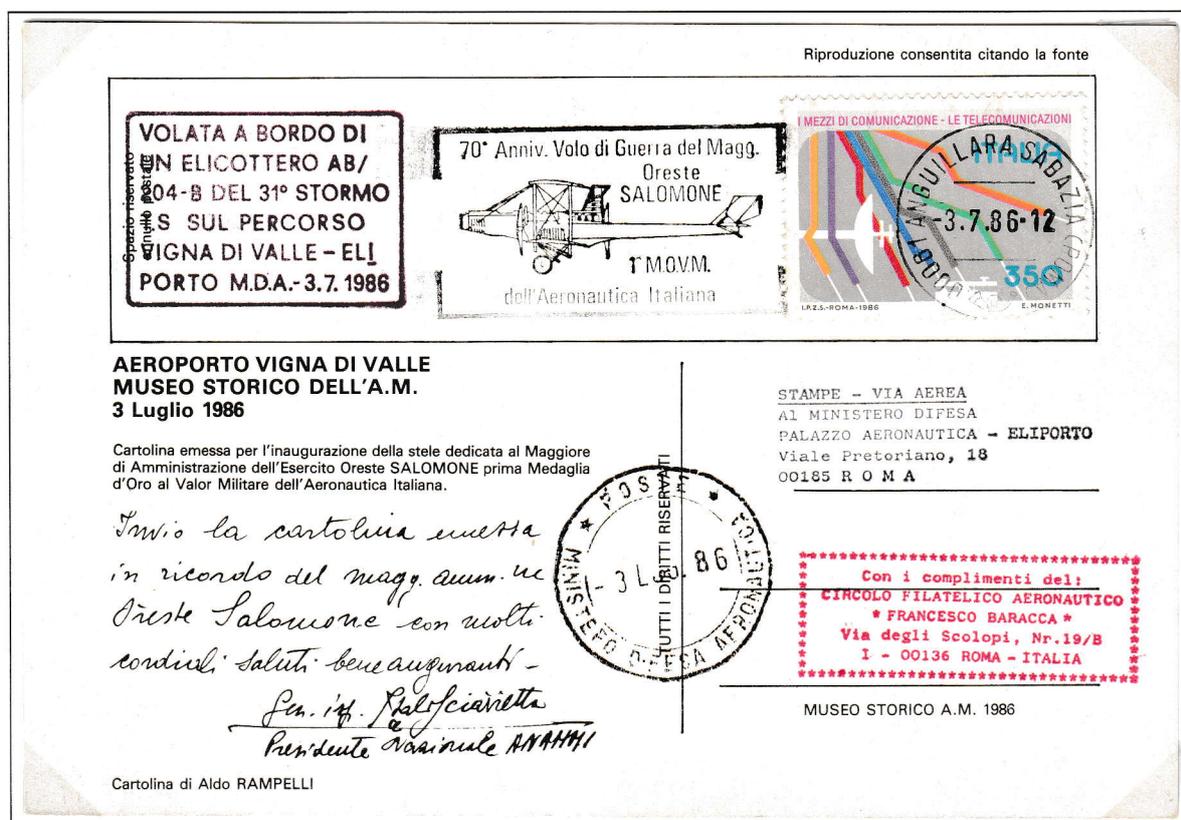


poste.it



Mentre incrociava sulla città, in attesa che si dileguasse la nebbia del mattino, Visconti si accorse del funzionamento irregolare del motore centrale. Si era staccato un tubo di alimentazione del carburatore ma il guasto, per quanto banale, non poteva essere riparato e i due ufficiali decisero allora di alleggerire il velivolo, sganciando le loro bombe sulla linea ferroviaria che entrava da ovest in città e dirigere verso l'Isonzo per la rotta più diretta. Poco dopo il motore centrale si arrestò e il Caproni Ca33 cominciò a perdere quota.

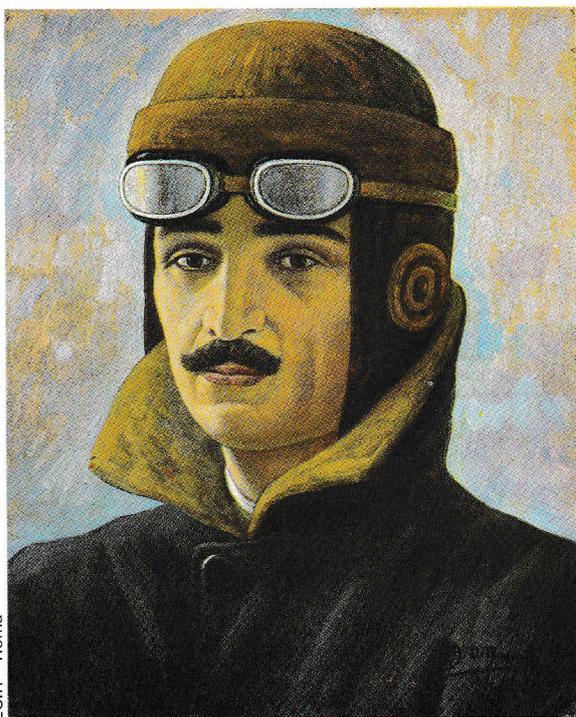
In queste condizioni Visconti e Turilli, quando erano ormai sulla valle del Vippacco a non più di 1600 metri, vennero attaccati da un monoplano da caccia Fokker A-III pilotato dal capitano Heinrich Kostrba. Si trattava di uno dei 12 Fokker E-III, identificati dall'aviazione austro-ungarica come A.III, forniti nell'autunno del 1915 dalla Germania e non ancora riconosciuti dagli italiani. L'attacco dei Fokker E-III austriaci della Flik 4 fu dunque una sorpresa e, nel tentativo di farvi fronte, Visconti si portò alla mitragliatrice, mentre Turilli faceva virare il velivolo per presentare all'attaccante la prua. L'arma però si inceppò dopo i primi colpi e a peggiorare la situazione arrivò sulla scena un secondo Fokker, pilotato dal tenente Hautzmayer, presto raggiunto da altri due caccia dello stesso tipo e da due biplani. Visconti venne ferito a morte mentre sparava contro gli attaccanti con la pistola e il trimotore, colpito in più punti, si posò con una lunga planata nei pressi di Merna, all'interno delle linee austro-ungariche, dove Turilli fu catturato prima di riuscire a distruggere quanto ne restava. Era il primo Caproni Ca.33 abbattuto in combattimento, ma non era il primo attacco dei Fokker in quella fatidica mattina del 18 febbraio 1916.



“70° anniversario volo di guerra su Lubiana di Oreste Salomone, 1^a M.O.V.M. aeronautica italiana”
 Cartolina elitrasportata da AB204-B del 31° Stormo
 Annullo figurato 3-07-1986 Anguillara Sabazia (RM)

In una precedente sortita Kostrba e il parigrado Bernath avevano infatti già intercettato a 2500 metri, sulla Selva di Tarnova, il velivolo della 1^a Squadriglia Caproni pilotato dai capitani Luigi Bailo e Oreste Salomone, con il tenente colonnello Alfredo Barbieri quale osservatore. Secondo la tattica di combattimento messa a punto dai cacciatori tedeschi sul fronte occidentale, Kostrba e Bernath avevano attaccato il trimotore dall'alto e nei quadranti posteriori, mentre questo, come era prassi per le macchine con architettura a trave di coda, manovrava per presentare la prua ai suoi assalitori e ottimizzare così la capacità di risposta della mitragliatrice montata nella postazione anteriore. La rapida picchiata non gli aveva però lasciato il tempo per farlo. Bailo, che si era portato nella parte posteriore della carlinga imbracciando un fucile, aveva fatto in tempo a sparare solo qualche colpo prima di essere colpito a morte e le prime, precise raffiche dei due monoplani avevano ucciso anche Barbieri, piazzato alla mitragliatrice, ferito alla testa Salomone, rimasto ai comandi del velivolo, danneggiato il motore destro.

ORESTE SALOMONE



ECIR - Roma

INAUGURAZIONE DELLA STELE AL CAPITANO
DI AMMINISTRAZIONE DELL'ESERCITO
ORESTE SALOMONE PRIMA MEDAGLIA D'ORO
AL VALORE MILITARE
DELL'AERONAUTICA ITALIANA



“70° anniversario volo di guerra su Lubiana di Oreste Salomone, 1^a M.O.V.M. aeronautica italiana”
Foglietto erinofilo Anguillara Sabazia (RM)

Il combattimento era stato così deciso al primo passaggio, in una chiara dimostrazione della terribile efficacia della formula del velivolo monoposto armato con mitragliatrice sincronizzata. A questo punto la vicenda del Ca.478 «Aquila Romana», così era stato battezzato il Caproni Ca.33, uscì dalla storia per entrare nella leggenda.

Salomone, per quanto sanguinante e con il velivolo crivellato dai colpi non era infatti disposto ad arrendersi. Con caparbio coraggio, incurante delle intimidazioni ad atterrare, si diresse verso l'Isonzo per riportare indietro il suo malconcio velivolo e i corpi dei compagni.

I piloti dei Fokker avevano l'ordine tassativo di non oltrepassare le linee nel timore che un atterraggio forzato facesse cadere il prezioso dispositivo di sincronizzazione nelle mani italiane e per questo motivo, come pure per l'esaurirsi delle munizioni, abbandonarono l'inseguimento. Erano del resto convinti che l'italiano fosse ormai spacciato, ma Salomone riuscì invece a raggiungere il campo di Gonars dove atterrò senza danni.

Achille Beltrame gli dedicò una celebre copertina della "Domenica del Corriere", e il Re Vittorio Emanuele III gli conferì "motu proprio" la Medaglia d'Oro al Valor Militare, la prima concessa ad un aviatore. Nei giorni seguenti, mentre l'esito del bombardamento veniva valutato sulla base di notizie frammentarie provenienti da fonti svizzere che parlavano di danni considerevoli a Lubiana e di circa 300 tra morti e feriti, ci si preoccupò di migliorare le capacità di difesa dei Caproni.



“70° anniversario volo di guerra su Lubiana di Oreste Salomone, 1^a M.O.V.M. aeronautica italiana”
 Busta elitrasportata da AB204-B del 31° Stormo
 Annullo figurato 3-07-1986 Anagnina Sabazia (RM)

Nominato comandante della 1^a Squadriglia prenderà parte, sul finire del 1916, ai bombardamenti di Trieste e Pola, ma sarà poi costretto, dall'aggravarsi delle sue condizioni di salute, ad accettare un comando presso il Battaglione Aviatori di Torino. Dopo la battaglia di Caporetto otterrà, su domanda, di esser inviato nuovamente al fronte venendo in breve nominato comandante del XIV° Gruppo di base ad Arquà Petrarca. Promosso Maggiore, per meriti eccezionali il 17 gennaio del 1918, troverà poco tempo dopo la morte. Nella notte tra il 2 e il 3 gennaio, al rientro da una missione di bombardamento notturno su Levico e Caldonazzo, mentre stava per atterrare sul campo d'aviazione di Padova, a causa della nebbia sbagliò la manovra e il suo velivolo si schiantò contro una casa nella frazione di Brusegana. Grande fu il cordoglio della nazione con Gabriele D'Annunzio che volle pronunciare l'elogio funebre. Dopo i funerali la salma venne inumata, dapprima nel cimitero di Padova e, al termine delle ostilità, fu traslata a Capua, dove le vennero tributate solenni onoranze.

Nel 1923 la neocostituita Regia Aeronautica gli ha intestato l'Aeroporto di Capua e lo ha ricordato nel suo stemma araldico con il quadrifoglio della 10^a Squadriglia da Bombardamento “Caproni”.



Cartolina elitrasportata da AB204-B del 31° Stormo
Annullo figurato 3-07-1986 Anguillara Sabazia (RM) e Poste Città del Vaticano



Cartolina elitrasportata da AB204-B del 31° Stormo
Annullo figurato 3-07-1986 Anguillara Sabazia (RM) e Poste San Marino



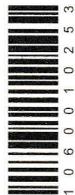
Magg. ORESTE SALOMONE e il CAPRONI CA.478 (Ca.33) "Aquila Romana"
 Annullo manifestazione 02/02/2018 Capua (CE) "Centenario morte Oreste Salomone"



Commemorazione Centenario Morte
 Magg. Oreste Salomone
 1° Medaglia d'Oro al Valor Militare



€ 0,55 Poste Italiane - Filatelia



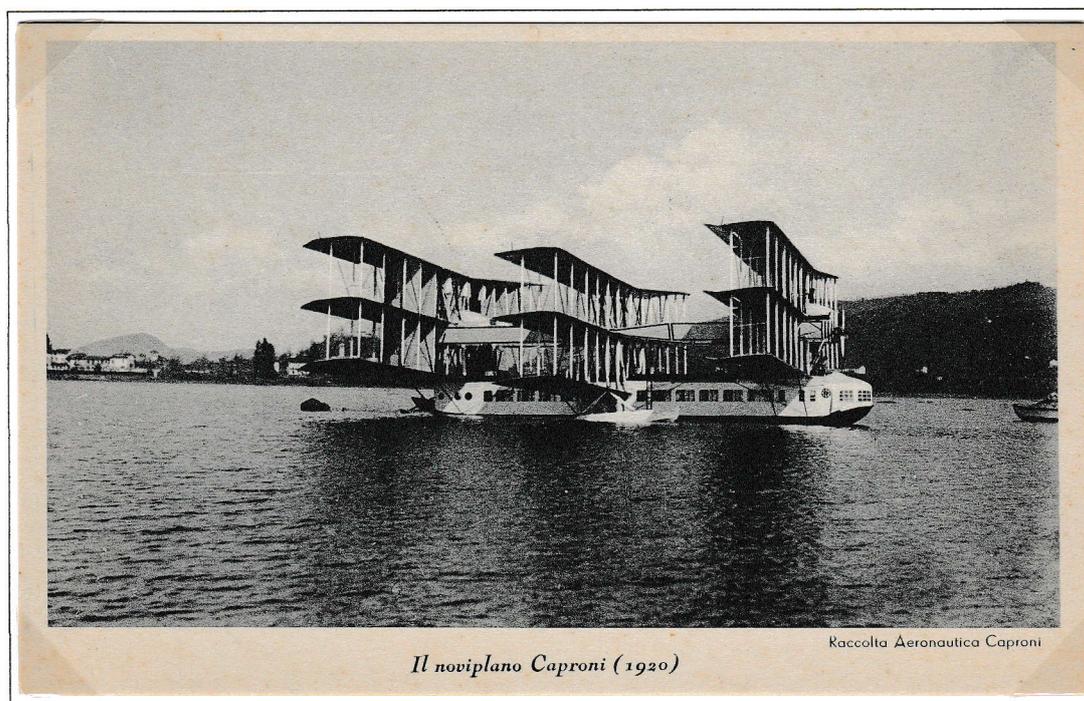
poste.it



Il **Caproni Ca.60 Transaereo** (noto anche come **Noviplano Transaereo** e citato in qualche occasione dalla stampa come "**Capronissimo**") era un grande idrovolante da trasporto passeggeri, costruito in un unico prototipo dall'azienda italiana Caproni di Giovanni Battista Caproni e sperimentato senza successo nel 1921.

Spinto da otto motori e caratterizzato da tre cellule triplane per un totale di nove ali, era progettato per poter trasportare su distanze transatlantiche 100 passeggeri alla volta. Volò due volte, il 12 febbraio e il 4 marzo del 1921, decollando dal Lago Maggiore. Precipitò in acqua al termine del secondo volo, danneggiandosi in modo molto grave e ponendo fine agli ambiziosi test. Le uniche parti sopravvissute (alcuni frammenti dei galleggianti, un pannello di controllo, un motore) sono attualmente conservati presso il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento. Pur avendo rappresentato un sostanziale insuccesso, il Ca.60 è tuttora considerato «uno dei più straordinari velivoli mai costruiti»

Fu dopo la guerra che, oltre a convertire al ruolo di aerei di linea alcuni dei più grandi velivoli da bombardamento che avevano prestato servizio durante la guerra, Caproni effettivamente avviò la progettazione di un enorme e ambizioso idrovolante da trasporto passeggeri, un primo brevetto per il quale venne registrato già il 6 febbraio 1919.



Il noviplano Caproni (1920)

Raccolta Aeronautica Caproni

Idrovolante da trasporto passeggeri **CAPRONI Ca.60 Noviplano Transaereo "Capronissimo"**

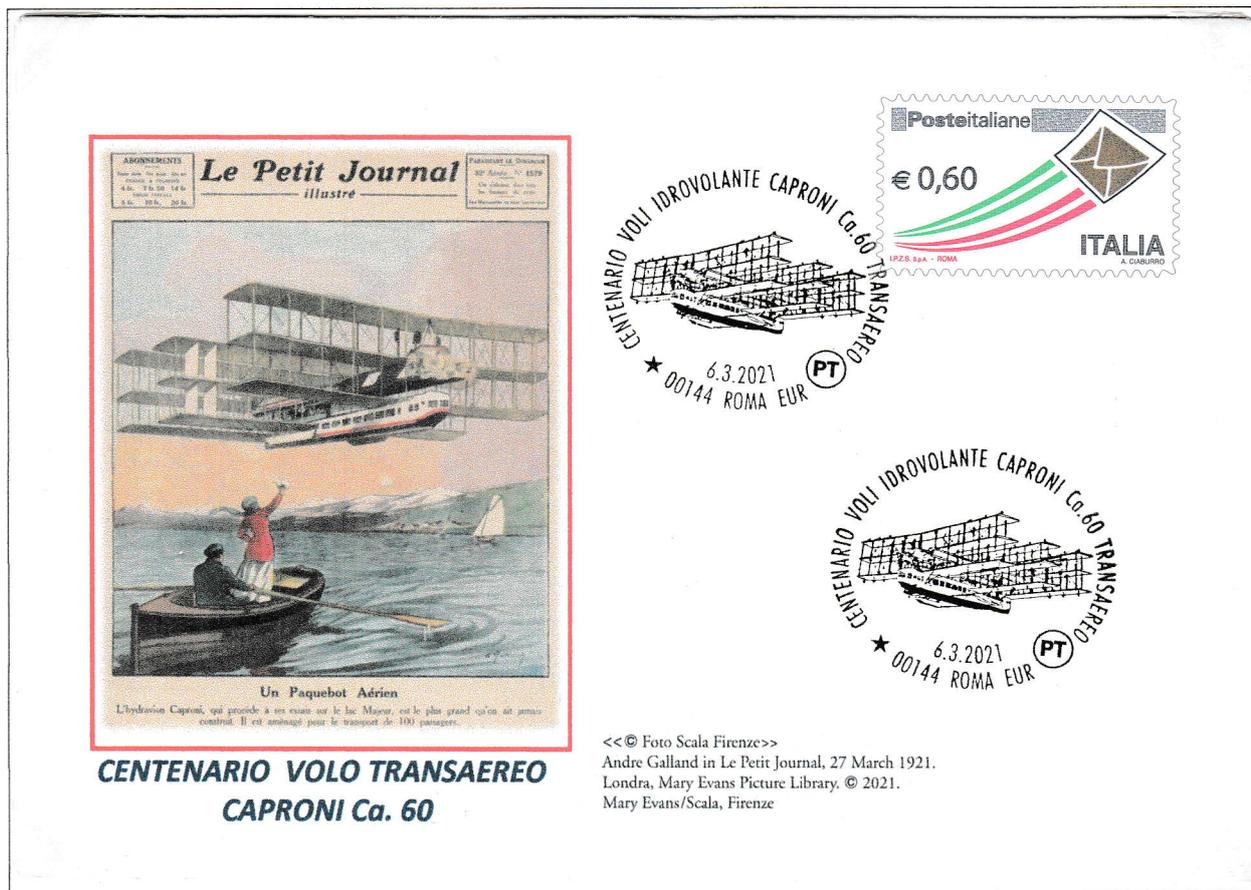
CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.60

Lunghezza	23,45 m	Altezza	9,15 m
Apertura alare	30,00 m	Equipaggio	8 persone - 100 passeggeri
Peso a vuoto	14000 kg	Peso max al decollo	26000 kg
Motore	8 V12 Liberty L-12 raffreddati a liquido	Potenza	400 CV ciascuno
Velocità max	130 km / h	Autonomia	660 km

Il progetto di un idrovolante plurimotore di grandi dimensioni per il trasporto a lungo raggio di un gran numero di passeggeri, giudicato all'epoca piuttosto stravagante, avrebbe consentito secondo Caproni di collegare zone difficilmente accessibili in modo più rapido di quanto sarebbe stato permesso dalle vie di terra e a un costo significativamente più basso di quello che sarebbe stato necessario per migliorare le vie di comunicazione convenzionali, stradali o ferroviarie.

Caproni avviò la progettazione di un velivolo estremamente innovativo; il primo brevetto relativo a questo progetto venne depositato all'inizio del 1919. Concepì il suo grande idrovolante come un plurimotore dotato di un numero di propulsori sufficiente a garantirgli la possibilità di rimanere in volo anche in caso di avarie a uno o più motori; addirittura, considerò la possibilità di dotare l'aereo di "motori di riserva" da spegnere una volta raggiunta la quota di crociera e da utilizzare in caso di emergenza.

La configurazione idrovolante assicurava una relativa facilità nel portare a termine all'occorrenza atterraggi (propriamente, ammaraggi) di emergenza, per i quali risultava sufficiente qualsiasi specchio d'acqua abbastanza calmo e di dimensioni adeguate. Infine, riconobbe l'importanza di migliorare il comfort dei passeggeri alzando la quota di crociera; questo sarebbe stato reso possibile da sistemi di turbocompressione e regolazione del passo delle eliche, i quali avrebbero compensato la perdita di potenza dei motori all'aumentare della quota.



Intero Postale Sovrastampato_Riproduzione illustrazione di André Galland da “Le Petit Journal illustré”
Annullo figurato Roma 6-03-2021 “Centenario volo CAPRONI Ca.60 Transaereo”

La costruzione del Transaereo prese avvio nella seconda metà del 1919 (il primo riferimento ad essa si trova in un quotidiano francese del 10 agosto; forse la costruzione delle prime parti iniziò nelle officine di Vizzola Ticino). In settembre la fiera aerea tenutasi presso le fabbriche Caproni a Taliedo, presso Milano, diede grande pubblicità all'ambizioso progetto. Sempre in settembre, Caproni sfruttò l'esperienza di volo di un grande idrovolante Caproni Ca.4 per affinare alcuni dei calcoli relativi al Transaereo. Nel 1920, poi, venne costruito sulle rive del Lago Maggiore (a Sesto Calende) il grande hangar nel quale si sarebbero svolti la maggior parte dei lavori per la costruzione dell'aeroplano. Qui vennero assemblate le parti costruite dai diversi subappaltatori della Caproni, molti dei quali avevano già collaborato con l'azienda durante la Grande Guerra.

Il 10 gennaio vennero testati i motori del gruppo anteriore e le gondole motrici; non vennero riscontrate vibrazioni pericolose. Il 12 vennero provati con successo anche due dei motori posteriori. Il 15 Gianni Caproni inoltrò la richiesta di autorizzazione ad eseguire i test di volo presso Sesto Calende all'Ispettore Generale dell'Aeronautica.

Il Caproni Ca.60 Transaereo era un grande idrovolante a scafo, la cui cabina (che costituiva essa stessa il galleggiante principale) era appesa sotto tre cellule alari, ciascuna formata da tre ali sovrapposte, collocate una in testa all'aereo, una a metà della sua lunghezza (questa, un po' più in basso delle altre due) e un'altra in coda.

L'apertura alare di ciascuna delle nove ali era di 30,00 metri, per una superficie alare totale di 750,00 metri quadrati; la fusoliera era lunga 23,45 metri e la struttura nel suo complesso era alta 9,15 metri.

Ciascuno dei tre gruppi di ali era ricavato dal recupero della velatura di un triplano da bombardamento Caproni Ca.4; diversi aerei di questo modello vennero riciclati a questo scopo dopo la fine del conflitto mondiale.

Il controllo del volo era garantito da un sistema di alettoni e timoni, in assenza di un piano orizzontale di coda. Il rollio (il movimento del velivolo verso destra o verso sinistra intorno all'asse longitudinale), era regolato in modo del tutto tradizionale dall'azionamento differenziale degli alettoni; il beccheggio (il movimento del velivolo verso l'alto o verso il basso intorno all'asse trasversale) invece, in assenza di equilibratori, era regolato dall'azionamento differenziale degli alettoni della cella alare anteriore e di quella posteriore; pur non essendo dotato di una coda (nel senso di un sistema di impennaggi) in senso convenzionale, il Transaereo aveva quattro superfici verticali collocate all'interno della cella alare posteriore che fungevano da derive e da timoni. Le ali erano dotate di un apprezzabile angolo di diedro, il quale contribuiva alla stabilità del velivolo in rollio.



CAPRONI Ca.60 Noviplano Transaereo "Capronissimo" (vista frontale)
Annullo figurato Roma 6-03-2021 "Centenario volo CAPRONI Ca.60 Transaereo"

L'aereo era propulso da otto motori a V a 12 cilindri Liberty L-12 di produzione statunitense, capaci di sviluppare 400 cavalli vapore ciascuno; essi erano i più potenti motori entrati in servizio durante la Prima Guerra Mondiale. Erano disposti in due gruppi da quattro, uno all'altezza della prima cella alare (con due motori in posizione traente con eliche bipala e una gondola con due motori di cui uno spingente e l'altro traente, entrambi con eliche quadripala) e uno all'altezza della terza (con due motori in posizione spingente con eliche bipala e una gondola con due motori di cui uno traente e l'altro spingente, entrambi con eliche quadripala). I serbatoi erano collocati nel soffitto della cabina all'altezza della seconda cella alare triplana, quella centrale. Il carburante raggiungeva i motori grazie a un sistema di pompe.

Oltre allo scafo principale, il velivolo era dotato di due galleggianti laterali (fissati sotto la cella alare centrale) che garantivano la stabilità intorno all'asse di rollio in fase di galleggiamento, di decollo e di ammaraggio.

La cabina che ospitava i passeggeri era chiusa e caratterizzata da finestre molto ampie ed erano predisposte panchette in legno con schienale da due posti ciascuna organizzate in modo da generare "scompartimenti" aperti da quattro posti, con due panche che guardavano una verso l'altra al contrario di quanto avviene negli aerei di linea contemporanei.

Il posto di pilotaggio, che ospitava un pilota e un copilota, era invece aperto: si trovava sopraelevato rispetto al pavimento della cabina (da cui si raggiungeva con una scaletta a pioli), con i busti dei membri dell'equipaggio che sporgevano oltre il soffitto.

Il Transaereo venne estratto dal suo hangar per la prima volta il 20 gennaio 1921, e in quella data venne estensivamente fotografato. Il giorno successivo il velivolo avrebbe dovuto essere messo in acqua per la prima volta, e un cineoperatore avrebbe dovuto svolgere alcune riprese. Tuttavia, a causa del basso livello dell'acqua e di alcune difficoltà con la rampa che collegava l'hangar con il lago, l'idrovolante non poté essere messo in acqua come previsto.

La rampa venne allungata di un tratto il 24 gennaio, e poi ancora il 28. Tra difficoltà e tensioni il lavoro proseguì fino al 6 febbraio.

Il 9 febbraio, infine, con i motori che funzionavano correttamente, il Transaereo venne messo in acqua e cominciò a fare delle manovre di flottaggio. Ai comandi c'era Federico Semprini, un ex istruttore di volo militare.

Sempre rimanendo in acqua, il velivolo compì alcune virate, poi accelerò simulando una corsa di decollo e compì altre manovre. Le prove vennero interrotte dal peggioramento del tempo meteorologico, ma il loro esito era stato positivo.



CAPRONI Ca.60 Transaereo “Capronissimo” (vista laterale)

Annullo figurato Roma 6-03-2021 “Centenario volo CAPRONI Ca.60 Transaereo”

Il secondo volo ebbe luogo il 4 marzo. Semprini (secondo quanto raccontò in seguito) accelerò l'aereo fino a 110 km/h, tenendo il volantino tirato verso di sé; improvvisamente l'aereo si staccò dall'acqua e iniziò a salire in assetto fortemente cabrato. Il pilota ridusse la potenza dei motori, poi la coda dell'aereo iniziò ad abbassarsi e a perdere quota fuori controllo. La coda si schiantò contro la superficie dell'acqua, seguita dopo un istante dalla prua, la quale sbatté violentemente e ruppe la parte anteriore dello scafo.

La cella alare anteriore collassò in acqua insieme alla prua del velivolo, mentre le due celle alari posteriori e la poppa continuarono a galleggiare. Il pilota riuscì a uscire dal relitto indenne.

All'epoca le cause dell'incidente vennero identificate nella concomitanza di due fattori: la scia di un piroscafo che navigava a poca distanza da dove il Transaereo compì la sua corsa di decollo e un errore del pilota Semprini, che continuò a tirare sui comandi nel tentativo di prendere quota, quando invece avrebbe dovuto eseguire delle manovre correttive

Analisi più recenti hanno messo in evidenza che la causa principale dell'incidente avrebbe potuto essere invece il movimento dei sacchi di sabbia che erano stati collocati nella cabina come zavorra per simulare la presenza dei passeggeri: essi, non vincolati ai sedili, si sarebbero spostati verso la coda dell'aereo quando al decollo improvvisamente si impennò appesantendo notevolmente la coda.

Il Caproni **Ca.80** era un biplano da bombardamento notturno progettato e costruito dall'azienda Aeronautica Caproni negli anni '20 e sviluppato dal velivolo Caproni Ca.73, ma col gruppo motopropulsore costituito da due motori Jupiter di 400 HP raffreddati ad aria. L'apparecchio risultò così notevolmente più leggero e con un solo motore e 1500 Kg. di carico utile l'apparecchio si manteneva in quota tendendo ancora leggermente a salire. La configurazione del velivolo era quella di un sesquiplano invertito, in cui l'ala superiore era priva di alettoni; anche i piani di coda avevano configurazione biplana.



Biplano da bombardamento notturno **CAPRONI Ca.80** (foto agosto 1925)

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.80

Lunghezza	15,10 m	Altezza	5,60 m
Apertura alare	25 m	Equipaggio	2 persone
Peso a vuoto	2900 kg	Peso max al decollo	1900 kg
Motore	2 Jupiter di 400 HP. raffreddati ad aria		
Velocità max	180 km / h		

Il **Caproni Ca.82** (anche indicato come **Ca.73ter**) era un biplano da bombardamento leggero, originariamente concepito per operare come trasporto civile per 10 passeggeri con 2 uomini d'equipaggio. Il progetto sviluppato tra il 1922 e 1924 dall'ingegnere Rodolfo Verduzio, con la collaborazione tra gli altri di Umberto Nobile, si distingue per essere stato il primo velivolo italiano realizzato con struttura interamente metallica. I 2 motori a cilindri Isotta Fraschini Asso 500 CV erano installati in tandem in una gondola (priva di cappottatura) posta tra le due ali. Il velivolo venne utilizzato dagli stormi della Regia Aeronautica fino al 1934, partecipando anche alle operazioni contro gli indipendentisti africani.



Cartolina riproduzione stampa pubblicitaria per CAPRONI Ca.82



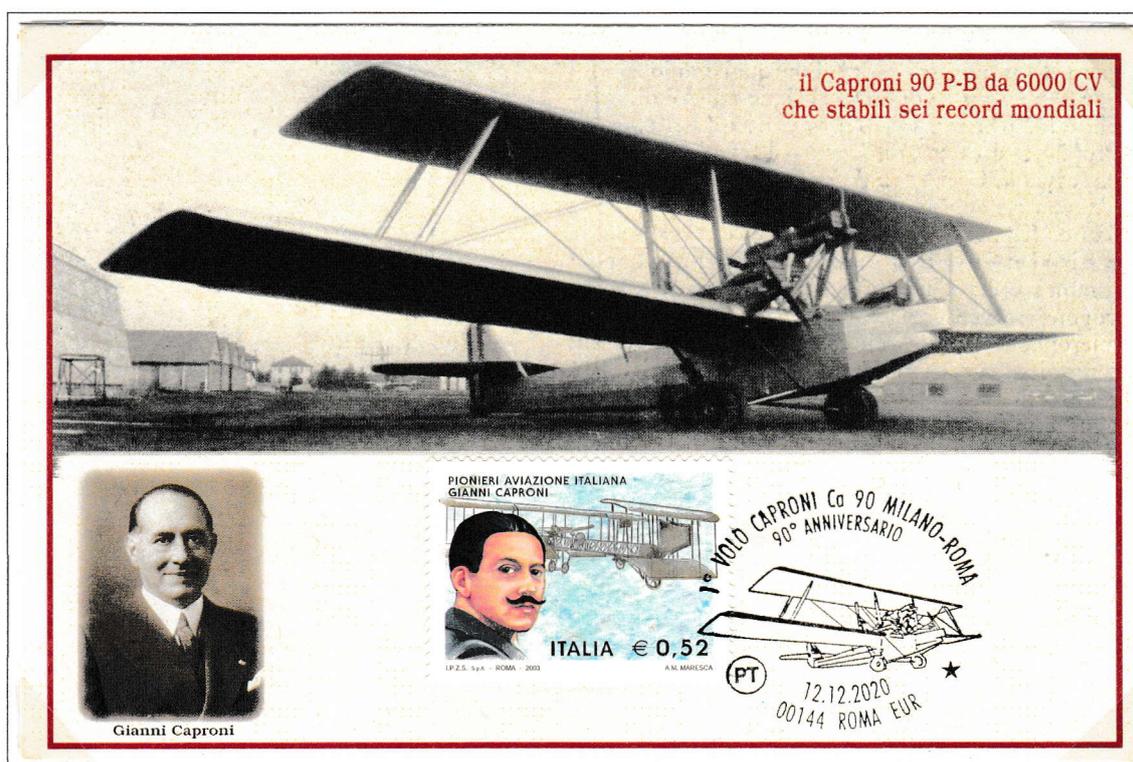
Annullo manifestazione 25/04/1998 Somma Lombardo (VA)

Il **Caproni Ca.90** era un bombardiere pesante biplano esamotore realizzato dall'Azienda italiana Aeronautica Caproni alla fine degli anni venti; pur aggiudicandosi alcuni primati mondiali relativi al trasporto di carichi in quota, fu costruito in un solo esemplare e rimase allo stadio di prototipo.

Nei primi mesi del 1927, il Ministero dell'Aeronautica emise una specifica per la fornitura di un nuovo modello di bombardiere plurimotore, la quale prevedeva un velivolo di costruzione metallica in grado di trasportare un carico bellico pari a 2000 kg, con un'autonomia di 3000 km, velivoli eccezionalmente grandi con cui sostituire i dirigibili.

Al concorso si presentò anche la Caproni, che già aveva esperienza con i grandi biplani e che aveva già ottenuto una commissione per la fornitura ad un precedente simile concorso, la quale si trovò a competere con Breda e Fiat Aviazione.

Caproni aveva già costruito il Ca.79, un quadrimotore dalla struttura interamente metallica, con rivestimento in parte metallico ed in parte in tela, della potenza installata totale di 2000 CV ed in grado di trasportare fino a 4 tonnellate di bombe. Le sue capacità erano superiori a quelle di altri apparecchi da bombardamento contemporanei. Il culmine dello sviluppo di questa formula costruttiva lo si ebbe comunque col Ca.90 che, per un certo periodo, fu il più grande del mondo e che rappresentò la concreta realizzazione del concetto della "corazzata del cielo" così caro a Douhet.



Bombardiere pesante biplano esamotore **CAPRONI Ca.90**

Annullo figurato Roma 12-12-2020 "90° anniversario 1° volo CAPRONI Ca.90 Milano-Roma"

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.90

Lunghezza	26,95 m	Altezza	10,80 m
Apertura alare inferiore	6,60 m	Apertura alare superiore	34,90 m
Equipaggio	2 piloti - 4 mitraglieri - 1 osservatore		
Peso a vuoto	15000 kg	Peso max al decollo	30000 kg
Motore	6 Isotta Fraschini Asso 1000, 18 cilindri a W, raffreddati a liquido		
Potenza	1000 CV ciascuno	Velocità max	205 km / h
Armamento	7 mitragliatrici e bombe fino a 8000 kg		
		Autonomia	7 h

Dopo gli studi preliminari il progetto, che portava la firma di Gianni Caproni e del direttore delle Officine di Vizzola Ticino, l'ingegnere Dino Giuliani, venne presentato alle autorità militari ottenendo un contratto di £ 2.700.000 sottoscritto, per la stessa cifra, anche con i concorrenti Breda e Fiat Aviazione, tra febbraio e marzo 1928, contratto poi liquidato nell'ottobre 1932 con il valore ridotto a £ 2.362.500.

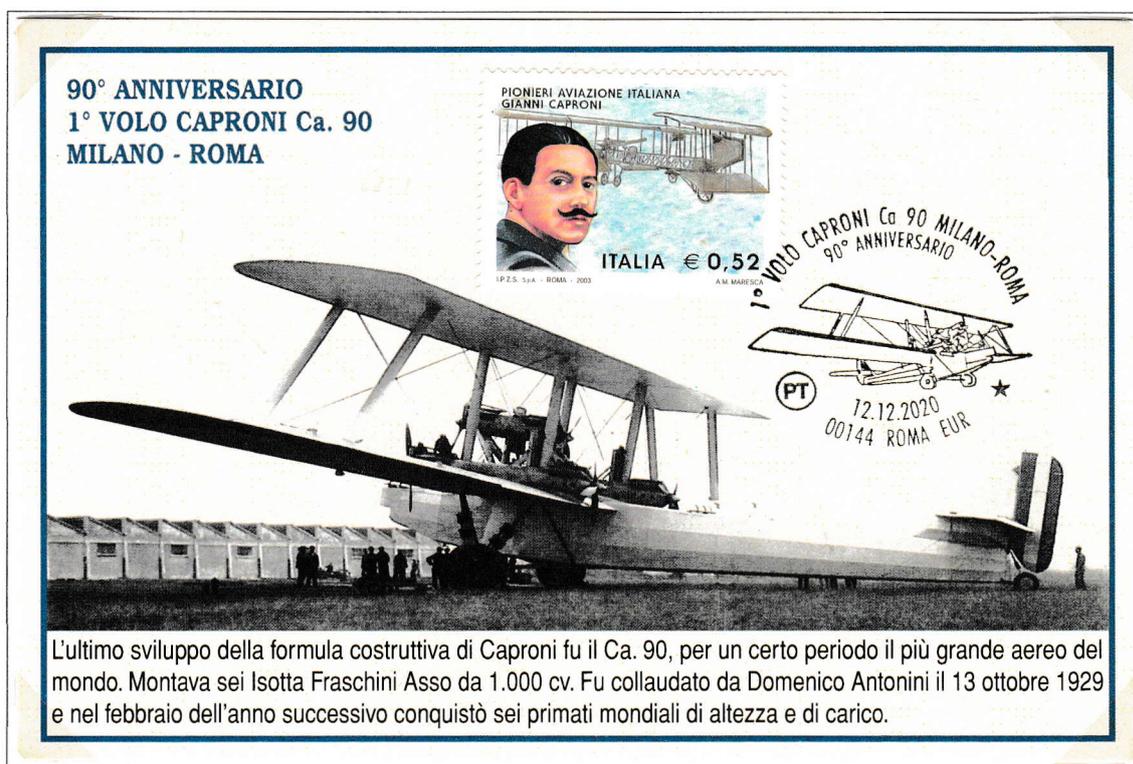
All'epoca della sua realizzazione il Ca.90 era il più grande aereo terrestre fino ad allora realizzato (solamente l'idrovolante Dornier DoX poteva vantare dimensioni maggiori), primato che detenne fino al 1934, superato solamente dalla costruzione del sovietico Tupolev ANT-20, e che ancora detiene per i velivoli in configurazione alare biplana.

Portato in volo il 13 ottobre del 1929, il grande esamotore della Caproni si conquistò un posto nelle pagine della storia aeronautica: il 22 febbraio del 1930, pilotato da Domenico Antonini, si aggiudicò i primati di durata e di salita in quota con un carico utile di 10000 kg volando per 1 h e 31 min e raggiungendo la quota massima di 3231 m.

Nel 1930 il velivolo venne poi inviato all'aeroporto del Littorio per essere presentato alle autorità della Regia Aeronautica durante i "Giorni dell'Ala". fu impiegato dalla Regia Aeronautica nell'ambito della 62ª Squadriglia "Sperimentale Bombardamento Pesante".

Ottenuta la matricola MM.100, il modello non riuscì ad essere collaudato ufficialmente che il 19 maggio 1932.

Non ebbe modo di esprimere appieno le proprie potenzialità: malgrado la conquista di alcuni primati mondiali non conobbe successo commerciale e fu costruito in un solo esemplare. In sostanza fu il Ministero dell'Aeronautica, sotto la guida di Italo Balbo, a bocciare il progetto, in quanto Balbo non fu sostenitore del bombardamento aereo in larga scala.



“90° anniversario 1° volo CAPRONI Ca.90 Milano-Roma”
Annullo figurato Roma 12-12-2020

In seguito Caproni tentò di commercializzare il Ca.90 negli Stati Uniti iniziando una joint venture con la Curtiss Aeroplane and Motor Company, ma anche questo progetto fallì a causa della “grande depressione”.

Dal progetto del Ca.90 risulta sviluppata una versione idrovolante, denominata Ca.91, in merito alla quale non viene tuttavia citato il numero di esemplari costruiti.

La struttura del Ca.90 era realizzata interamente in tubi d'acciaio mentre il rivestimento era in tela, tranne che nella sezione di prua che era invece ricoperta in lamiera ondulata di duralluminio.

La fusoliera, dalla sezione rettangolare, ospitava all'estremità di prua una postazione per un mitragliere al di sotto della quale vi era quella dell'osservatore bombardiere; immediatamente dietro queste postazioni era disposta una prima parte dei serbatoi di carburante ai quali faceva seguito la cabina di pilotaggio a doppi comandi con i due piloti disposti uno a fianco dell'altro. Altri serbatoi di carburante erano disposti alle spalle dei piloti, cui facevano seguito i vani per i lanciabombe ed altre tre postazioni per i mitraglieri (due dorsali ed una ventrale).



“90° anniversario 1° volo CAPRONI Ca.90 Milano-Roma”
Annullo figurato Roma 12-12-2020

La configurazione dei piani alari era del tipo sesquiplana invertita, caratterizzata dalla sensibile maggior apertura dell'ala inferiore rispetto a quella superiore (quasi 12 metri). L'ala inferiore poggiava sulla parte superiore della fusoliera ed era collegata al piano alare superiore da due coppie di montanti integrati da cavetti metallici disposti in diagonale ed incrociati. Nella parte centrale del piano alare superiore era disposta una postazione a pozzetto, armata di mitragliatrici. L'impennaggio era di tipo monoplano e cruciforme.

Il carrello d'atterraggio era fisso, con elementi principali a doppia ruota, del tipo ad assale interrotto; sostenuto da due gambe dotate di ammortizzatori oleopneumatici e da due puntoni di collegamento con la parte inferiore della fusoliera, era integrato al posteriore da un elemento monoruota, orientabile, molleggiato elasticamente.

I motori erano sei Isotta Fraschini Asso 1000: si trattava di motori a W a 18 cilindri raffreddati a liquido, capaci ciascuno di erogare la potenza di 1000 CV. Erano disposti a gruppi di due, in tandem, in configurazione traente-spingente: due gruppi poggiavano sulle semiali inferiori, in corrispondenza degli attacchi del carrello, mentre il terzo gruppo era sospeso tra i due piani alari, sostenuto da un'incastellatura in tubi d'acciaio. I motori anteriori azionavano un'elica bipala, quelli posteriori una di tipo quadripala.

Armato con sette mitragliatrici, il Ca.90 era predisposto per trasportare fino ad 8000 kg di bombe, anche se il carico trasportabile poteva variare in funzione dell'autonomia di volo necessaria per il tipo di missione.

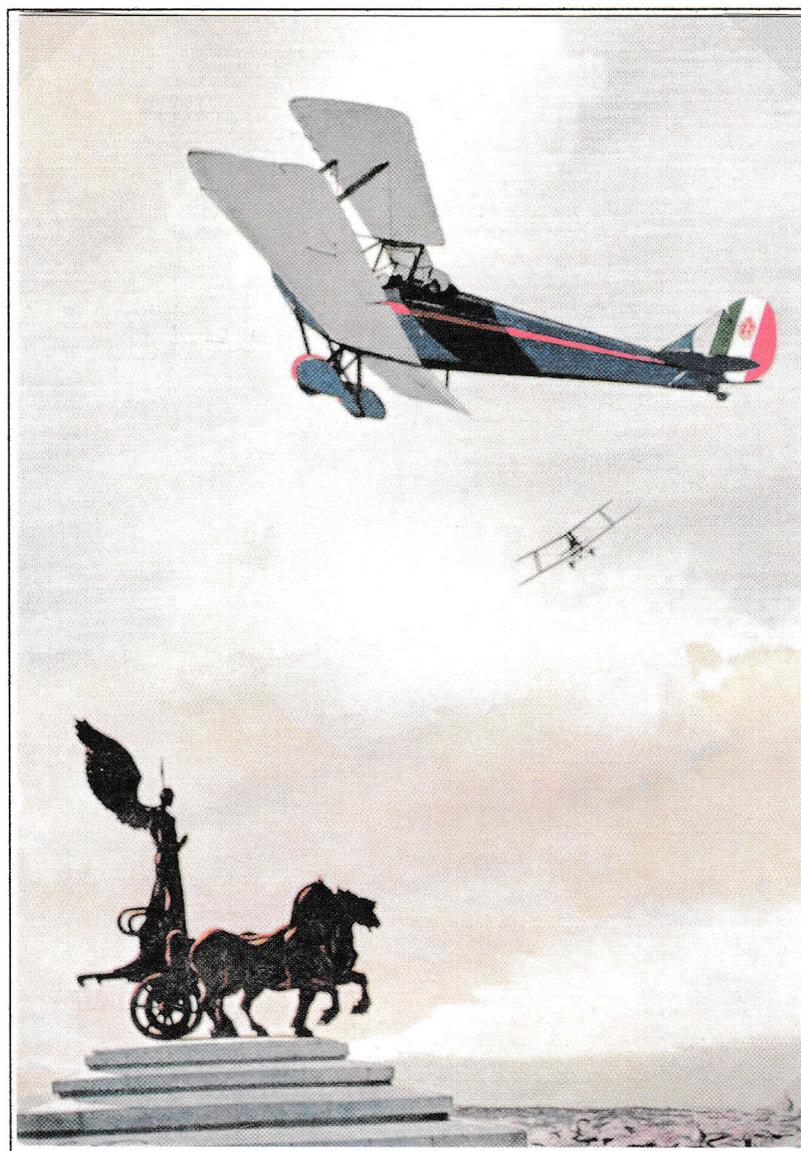
Specializzatosi dal 1914 nella costruzione di aerei civili e militari di grandi dimensioni, Caproni tornò a produrre velivoli leggeri in risposta al concorso ministeriale per aereo da turismo del gennaio 1928.

Destinato a grande diffusione ed immensa popolarità, il **Caproni Ca.100**, universalmente noto come "**Caproncino**", era una rielaborazione dell'ottimo de Havilland DH60 Cirrus Moth, di cui Gianni Caproni ne aveva acquistato la licenza, riservandosi di introdurre alcune modifiche. Robusto e versatile, di facile pilotaggio e modesti consumi, il Caproncino aveva il carrello fisso con ruote indipendenti e la fusoliera interamente lignea, con rivestimento in compensato, poteva essere facilmente adattata agli usi ed alle motorizzazioni più diverse.

Il prototipo MM110, affidato al collaudatore Domenico Antonimi, vola a Taliedo alla fine del 1928. Oltre al tipo terrestre sono documentate versioni anfibe, idrovolanti, cabinate, con sci, mono e biposto.

In attesa di ordini militari, i primi Caproncini furono venduti a operatori privati e commerciali.

Nel marzo 1930 il ministero commissionò alla Caproni Taliedo una serie di 24 Ca.100 (MM. 55425-55448) a cui fecero seguito sino al 1938 ulteriori lotti costruiti dalle consociate Caproni per un totale di 688 velivoli.



Biplano monorotore da addestramento CAPRONI Ca.100 "Caproncino"

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.100 "Caproncino"

Lunghezza	7,30 m	Altezza	2,73 m
Apertura alare	10,00 m	Peso a vuoto	500 kg
Peso max al decollo	760 kg	Equipaggio	1 – 2 persone
Motore	1 Colombo S.63 130 CV	Velocità max	180 km/h

Un esemplare del Caproni Ca.100 "Caproncino"
Turismo 1928

OMNIGRAF - 21019 Somma Lombardo (VA) - Tel. 0331/259.930
OMNIGRAF

A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione Vietata
1998 Tiratura n° 500 copie

Annullo manifestazione 25/04/1998 Somma Lombardo (VA)

UNA STORIA DI AZZURRO ...E DI AMICIZIA

Caproni Ca. 100

PIONIERI AVIAZIONE ITALIANA
GIANNI CAPRONI

04100 LATINA CENTRO
28.5.2016
PT

UNA STORIA DI AZZURRO... E DI AMICIZIA

CAPRONI Ca100

ITALIA € 0,52
AN. MARZESA

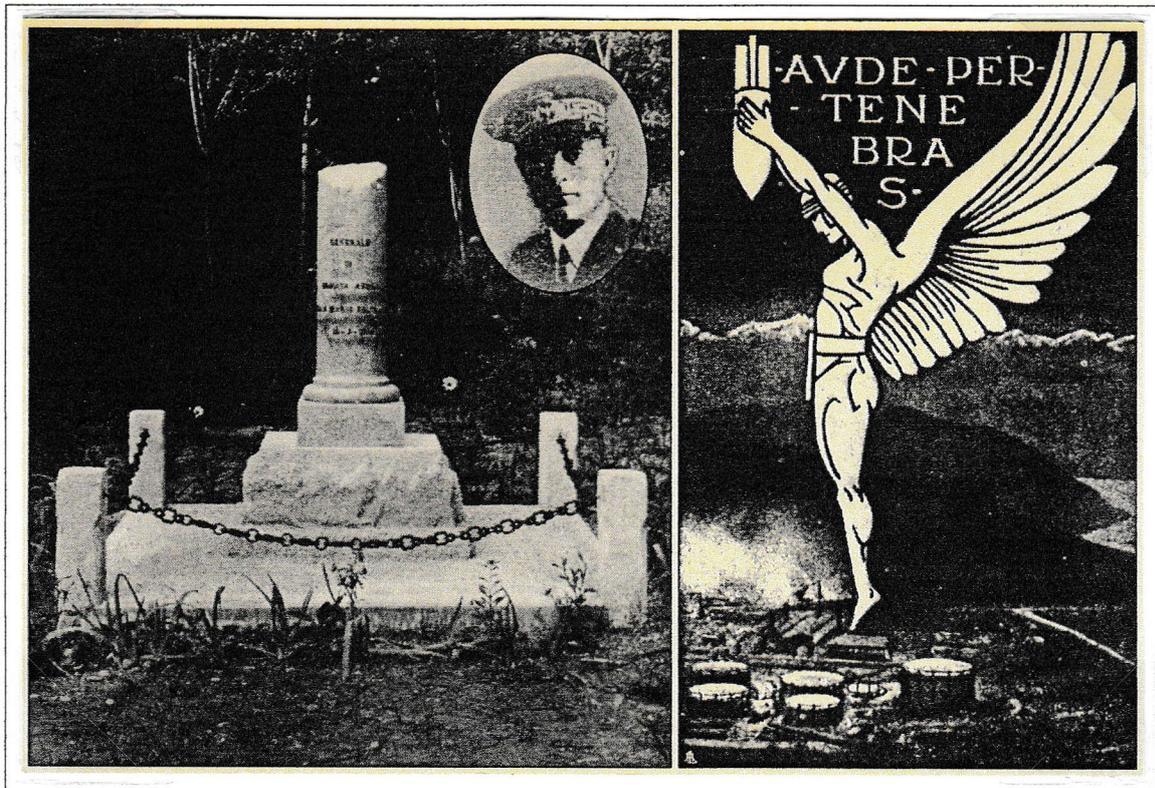
04100 LATINA CENTRO
28.5.2016
PT

UNA STORIA DI AZZURRO... E DI AMICIZIA

CAPRONI Ca100

I CAMPI DI FORTUNA
CISTERNA - SEZZE - TERRACINA

Annullo manifestazione 28/05/2016 Latina
"I campi di fortuna: Cisterna – Sezze – Terracina"



Monumento al Generale di Brigata Aerea Gian Mario Beltrami
 caduto nella notte del 10 aprile 1936 nei pressi del "Campo della Promessa" di Lonate Pozzolo (VA)
 pilotando un **CAPRONI Ca.100**
 Annullo figurato Lonate Pozzolo (VA) 14-04-2007

