

CAPRONI

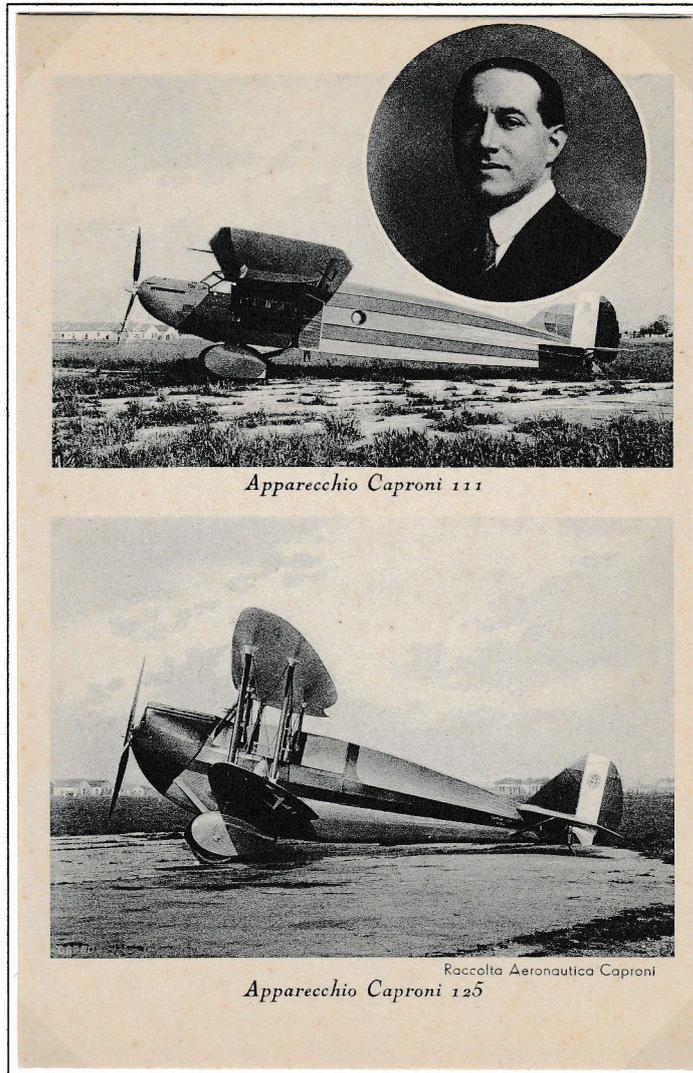
Storia della nascita dell'industria aeronautica

parte quarta

di Luciano Salari

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.111

Lunghezza	15,30 m	Altezza	3,85 m
Apertura alare	19,68 m	Equipaggio	3 persone
Peso a vuoto	3418 kg	Peso max al decollo	5418 kg
Motore	1 Isotta Fraschini Asso 750 CV	Velocità max	337 km/h



Apparecchio Caproni 111

Apparecchio Caproni 125
Raccolta Aeronautica Caproni

Monoplano monorotore da bombardamento-ricognizione CAPRONI Ca.111 (sopra)

Biplano monorotore biposto CAPRONI Ca.125 (sotto)

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.125

Lunghezza	7,25 m	Altezza	2,55 m
Apertura alare	8,85 m	Equipaggio	1 - 2 persone
Peso a vuoto	545 kg	Peso max al decollo	815 kg
Motore	1 Colombo S.63 130 CV	Velocità max	230 km/h

Il **Ca.114** era un biplano monomotore da caccia progettato dalla Caproni nel 1933 per competere alla fornitura della Regia Aeronautica di un nuovo caccia monoposto.

Si trattava dello sviluppo del biplano acrobatico Ca.113, seguendo il metodo di costruzione, consueto per il periodo, con il telaio della fusoliera costituito da tubi d'acciaio saldati molibdeno e rivestito con lamiera di metallo e tessuto, per la parte anteriore e le superfici posteriori rispettivamente.

La struttura dell'ala era costruita interamente in legno con rivestimento in tessuto, così come tutte le superfici di controllo erano costruite in legno e rivestite in tessuto.

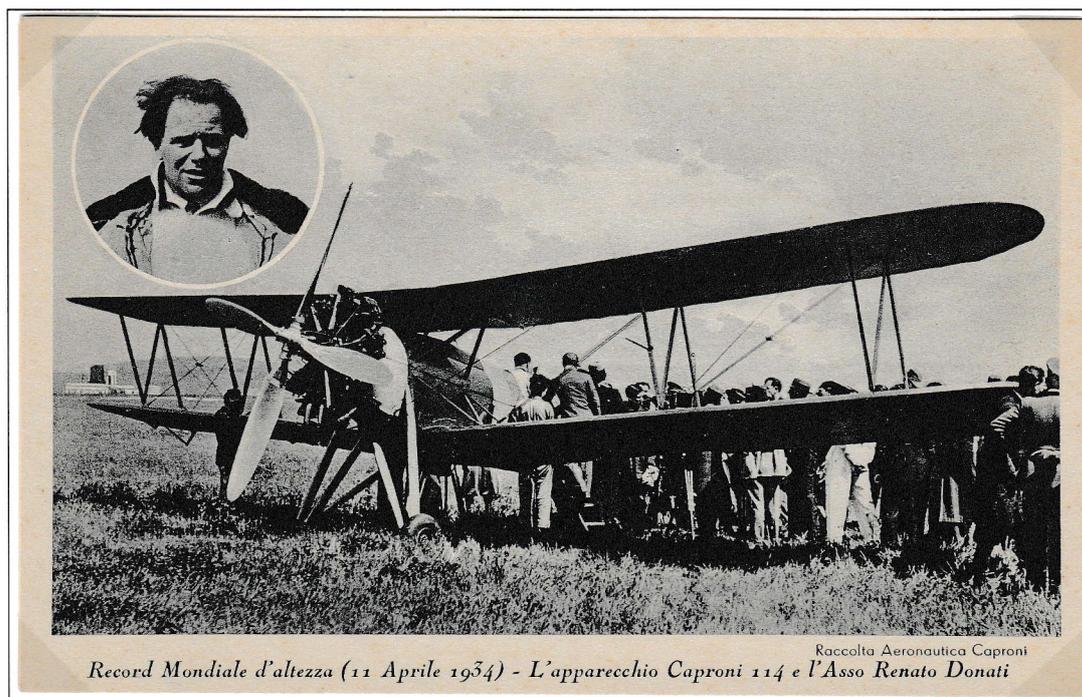
Il prototipo MM 233 ha volato per la prima volta nell'estate del 1934, alimentato da un motore Piaggio Stella IX RC di 1460 CV. Questo sarà l'unico velivolo a motore Piaggio in quanto le successive 12 macchine, costruite per il Perù, utilizzarono motori Bristol Mercury IV costruiti su licenza da Isotta Fraschini.

Dopo le prove ufficiali, la Regia Aeronautica respinse il Ca.114 a favore del Fiat CR.32.

Tuttavia Caproni trovò un acquirente nel Peruvian Aviation Corps, che ordinò 12 esemplari nel mese di aprile 1934.

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.114

Lunghezza	7,46 m	Altezza	2,64 m
Apertura alare	10,50 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	1050 kg	Peso max al decollo	1400 kg
Motore	1 Mercury o 1 Piaggio P.IX	Velocità max	337 km/h
Armamento	2 mitragliatrici Vickers da 7.7 mm con 550 colpi		



Biplano monomotore da caccia CAPRONI Ca.114 (nel riquadro Renato Donati)

Il **Caproni Ca.133** era un trimotore multiruolo prodotto dall'azienda italiana Aeronautica Caproni negli anni trenta, impiegato in servizio civile nella compagnia aerea Ala Littoria, e nelle versioni belliche principalmente come aereo da trasporto, bombardamento e collegamento.

Aereo coloniale italiano di riferimento la "*Caprona*", così soprannominato affettuosamente dai suoi equipaggi, venne impiegato sia durante la guerra d'Etiopia che nella Seconda Guerra Mondiale. Benché le sue caratteristiche e la sua bassa velocità massima lo rendessero vulnerabile per le esigenze di una guerra moderna, venne utilizzato con buoni profitti nel teatro dell'Africa Orientale Italiana ed al seguito dei reparti di caccia in Unione Sovietica e sui Balcani.

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.133

Lunghezza	5,45 m	Altezza	4,00 m
Apertura alare	65,00 m	Equipaggio	3 persone
Peso a vuoto	4000 kg	Peso max al decollo	6500 kg
Motore	3 radiali Piaggio P.VII C.15	Potenza	475 CV (349 kW) ciascuno
Velocità max	260 km/h a 1600 m		
Armamento	4 mitragliatrici Lewis calibro 7,7 mm		



Trimotore multiruolo CAPRONI Ca.133

Annullo Piacenza 24-01-2020 "Mostra giocattolo vintage"

Il progetto si deve ad una iniziativa del proprietario e progettista Gianni Caproni che, coadiuvato da Agostino Caratti e dall'Ufficio Tecnico, decise di sviluppare ulteriormente il concetto di velivolo multiruolo medio ad ala alta e costruzione mista, avviato alla produzione con il monomotore Ca.97 nel 1927. Il nuovo modello derivava direttamente dal Ca.101E trimotore e ne riproponeva le caratteristiche salienti

Il primo prototipo matricola MM.283 venne portato in volo da Mario de Bernardi sull'aeroporto dell'azienda, a Taliedo (TN), il 16 settembre 1934, ed immediatamente messo in produzione con alcune modifiche, contrariamente alle abitudini imposte dal Ministero dell'Aeronautica. Era caratterizzato dall'adozione di tre motori Piaggio Stella P.VII, come nel precedente Ca.101, racchiusi in anelli Townend bugnati in corrispondenza delle teste.

Inoltre erano presenti dei finestrini posti ai lati della fusoliera in corrispondenza di quelle che dovevano essere le postazioni dei mitraglieri e un'altra mitragliatrice era situata in una gondola integrata nella parte inferiore della fusoliera. Il carrello d'atterraggio era fisso e dotato anteriormente di una generosa carenatura aerodinamica

Il **Caproni Ca.134** era un monomotore da ricognizione biplano realizzato dall'azienda Aeronautica Caproni negli anni trenta e rimasto allo stadio di prototipo.

Nel 1936 il Ministero dell'Aeronautica emise una specifica per la fornitura di un nuovo velivolo ricognitore strategico terrestre. Al bando di concorso partecipò anche la Caproni con un progetto a cui venne assegnato la designazione Ca.134.

Il Ca.134 venne valutato a Guidonia il 23 gennaio 1937 dalla commissione esaminatrice della Regia Aeronautica ma non ottenne alcuna commissione. Non si hanno notizie certe dell'impiego che ne venne fatto, ma risulta essere stato messo definitivamente a terra l'11 maggio 1939, radiato per vetustà.



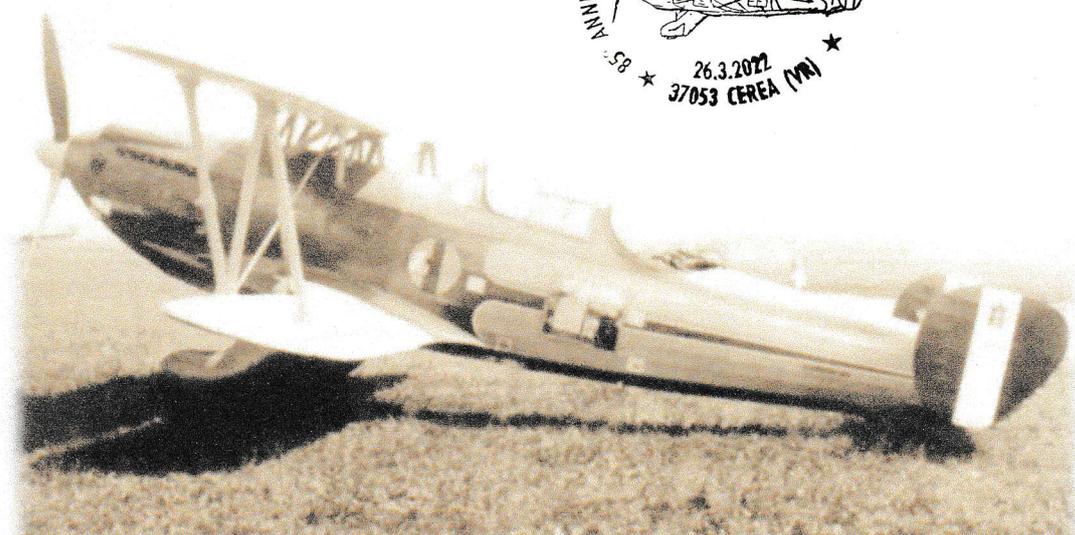
CAPRONI Ca.134

Annullo figurato Cerea (VR) 26-03-2022 "85° anniversario Primo Volo CAPRONI Ca.134"

CARATTERISTICHE *Caproni Ca.134*

Lunghezza	9,60 m	Altezza	3,40 m
Apertura alare	12,32 m	Equipaggio	2 persone
Peso a vuoto	1020 kg	Peso max al decollo	2380 kg
Motore	1 Isotta Fraschini Asso XI RC.40	Potenza	900 CV (662 kW)
Velocità max	486 km/h	Autonomia	1800 km
Armamento	1 Breda-SAFAT calibro 12,7 mm in caccia 1 Breda-SAFAT calibro 7,7 mm brandeggiabile posteriore		

85° ANNIVERSARIO
PRIMO VOLO
CAPRONI Ca.134
CENTRO SPERIMENTALE
GUIDONIA MONTECELIO



Annullo figurato Cerea (VR) 26-03-2022 "85° anniversario Primo Volo CAPRONI Ca.134"

Il Ca.134 era un velivolo dall'aspetto convenzionale, monomotore biplano, biposto a carrello fisso.

La fusoliera, realizzata con struttura metallica ricoperta di pannelli anch'essi metallici, incorporava i due abitacoli in tandem dotati di parabrezza, l'anteriore destinata al pilota ed il posteriore all'osservatore, quest'ultimo dotato di finestrate laterali per agevolare la localizzazione degli obiettivi e di una mitragliatrice brandeggiabile difensiva. Posteriormente proseguiva in una coda caratterizzata dall'impennaggio biplano bideriva con doppi piani di controllo dall'accentuato angolo di diedro positivo.

La configurazione alare era biplano-sesquiplana invertita, con l'ala superiore di apertura inferiore a quella montata bassa sulla fusoliera. Le due ali erano collegate tra loro da un montante interalare ad N per lato integrato da tiranti in filo d'acciaio, con la superiore collegata alla fusoliera tramite un castello tubolare centrale.

Il carrello d'atterraggio era un semplice biciclo con gambe di forza ammortizzate dotate di carenatura "a pantalone", integrato posteriormente da un ruotino d'appoggio.

La propulsione era affidata ad un motore Isotta Fraschini Asso XI RC.40 posizionato all'apice anteriore della fusoliera, un 12 cilindri a V raffreddato a liquido in grado di erogare una potenza pari a 900 CV (662 kW), coperto da una cofanatura metallica ed abbinato ad un'elica tripala.

L'armamento consisteva in una coppia di mitragliatrici Breda-SAFAT di diverso calibro, quella più pesante da 12,7 mm montata in caccia e quella più leggera da 7,7 mm montata su supporto brandeggiabile e posizionata nell'abitacolo posteriore.

Il Caproni **Ca.161** era un monomotore biplano sperimentale realizzato dall'azienda italiana Aeronautica Caproni nella metà degli anni trenta per battere il precedente primato mondiale di quota massima.

Per poter affermare la superiorità tecnica dei propri velivoli e per spirito di competizione, l'ingegner Gianni Caproni decise di realizzare un velivolo appositamente studiato per riuscire a battere il primato mondiale di quota massima. Per il progetto si affidò a Rodolfo Verduzio il quale si basò sul Caproni Ca.113, un biplano monomotore da addestramento avanzato con capacità acrobatiche, prodotto negli stabilimenti di Taliedo dall'inizio degli anni trenta.

CARATTERISTICHE CAPRONI Ca.161 Bis

Lunghezza	8,25 m	Altezza	3,54 m
Apertura alare	14,25 m	Equipaggio	1 persona
Peso a vuoto	1205 kg	Peso max al decollo	1650 kg
Motore	1 radiale Piaggio P.IX RC72 da 700 CV		
Velocità max	337 km/h	Record in altezza	17.083 m (22 ottobre 1938)



Biplano monomotore sperimentale da primato CAPRONI Ca.161 Bis

Il Ca.161 presentava un'impostazione convenzionale, come il Ca.113 dal quale derivava, ovvero un biplano monomotore in configurazione traente e carrello fisso.

La fusoliera aveva una struttura in tubi saldati ed era dotata di un singolo abitacolo aperto modificato per contenere l'attrezzatura necessaria per raggiungere l'alta quota. La parte posteriore terminava in un impennaggio classico monoderiva dotato di piani orizzontali controventati.

La configurazione alare era biplana a scalamento positivo, con l'ala superiore ed inferiore di ugual misura, con l'inferiore disassata verso la parte posteriore, collegate tra loro e la fusoliera da una serie di montanti in tubi metallici.

Il carrello d'atterraggio era un triciclo classico molto semplice, fisso, integrato posteriormente da un ruotino d'appoggio.

La propulsione era affidata ad un motore Piaggio P.XI RC.72, un radiale 14 cilindri a doppia stella raffreddato ad aria dotato di riduttore e compressore con quota di ristabilimento di 7.200 m, collegato ad un'elica quadripala, soluzione già adottata dalla versione Ca.113AQ (Alta Quota) e studiata per diminuire gli effetti della rarefazione dell'aria.

Il 22 ottobre 1938 il ten. col. pil. Mario Pezzi stabiliva il record mondiale di altezza per aeroplani con motore a pistoni nell'ambito della sfida che, in particolare, contrapponeva italiani e britannici nella gara per chi avesse raggiunto la quota più alta volando, a quel tempo, in condizioni di estreme difficoltà a causa della bassissima temperatura e della rarefazione dell'aria.

Per conseguire tale primato erano state appositamente studiate e realizzate varie soluzioni tecniche relative al volo ad alta quota come scafandri, cabine stagne, inalatori di ossigeno per i piloti e speciali miscele di carburante per i motori degli aerei da impiegare in tale impresa. In Italia, per queste attività, il 1° giugno 1934 la Regia Aeronautica costituì, nell'ambito del Centro Sperimentale di Guidonia-Montecelio, il Reparto Alta Quota al quale venne assegnato l'allora magg. Pezzi che il 7 maggio 1937 conquistò il primato di altezza raggiungendo la quota di m 15.655 a bordo di un biplano Caproni Ca.161.



50° anniversario record alta quota ten. col. Mario Pezzi con Ca.161 Bis - Guidonia (RM) 22-10-1938
Annulli figurati Guidonia (RM) - Anguillara Sabazia (RM) 22-10-1988 - Volo rievocativo con AB 212

Il record venne però superato nel giugno successivo dal pilota britannico M.J. Adams che, a bordo di un monoplano Bristol 138, appositamente modificato, raggiunse i 16.440 metri. L'allora ten. col. Pezzi tentò di battere quel record il 22 ottobre 1938 con lo stesso Caproni Ca.161 modificato in "speciale **Ca.161 Bis**", dotato, oltre che di un motore Piaggio P XI, 14 cilindri a doppia stella con doppio compressore centrifugo da 700 CV azionante un'elica quadripala, di una cabina stagna, antesignana delle moderne cabine pressurizzate, riuscendo ad arrivare a 17.083 metri di altezza.

Per tale occasione il pilota italiano indossava una speciale tuta scafandro, pressurizzata e riscaldata elettricamente ed un casco a tenuta stagna, molto simile a quello degli odierni astronauti.

Per aver conseguito questo storico primato, che a distanza di anni rimane ancora imbattuto nella categoria degli aerei a pistoni, Pezzi venne decorato con la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico e promosso al grado di colonnello.

Lo **Stipa-Caproni** o **Caproni-Stipa** fu un velivolo sperimentale italiano degli anni trenta, che può essere considerato un precursore dei successivi aviogetti.

Caratterizzato da una sorta di fusoliera-carlinga-tunnel che racchiudeva un motore ed elica per aumentare l'efficienza del sistema propulsivo, dando all'aereo il nome caratteristico di *ala a turbina* poi chiamato *elica intubata*. Scherzosamente venne etichettato come "aereo botte", o "aereo barile".

Venne ideato dall'ingegnere Luigi Stipa, e fu realizzato come prototipo presso la Caproni di Milano Taliedo; effettuò pochi voli di collaudo prima di essere demolito nel 1933.

Esso è stato una tappa importante nell'evoluzione della propulsione a jet in aeronautica; ne può essere, infatti, considerato il precursore.

CARATTERISTICHE STIPA-CAPRONI

Lunghezza	6,04 m	Altezza	3,20 m
Apertura alare	14,30 m	Equipaggio	1-2 persone
Peso a vuoto	595 kg	Peso max al decollo	850 kg
Motore	1 De Havilland Gipsy III	Potenza	120 CV (89,5 kW)
Velocità max	133 km/h	Autonomia	40 minuti



Velivolo sperimentale con "elica intubata" **STIPA-CAPRONI** (tre viste)

Il velivolo in questione doveva servire come linea di sviluppo di una nuova idea per la propulsione aerea e avrebbe potuto portare al compimento pieno della turbina a reazione.

Era frutto della mente dell'ingegnere Luigi Stipa, nato il 30 novembre del 1900 ad Appignano del Tronto (AP), ufficiale dei servizi tecnici della Regia Aeronautica alla fine della I^a Guerra Mondiale e in possesso di due lauree (in ingegneria civile idraulica ed in ingegneria aeronautica).

Il tecnico-inventore aveva ideato tutta una serie di mezzi con la nuova conformazione del motore e delle eliche; il *motore intubato* era una concezione basata sull'idea che l'aria spinta dalle eliche e scaldata dal propulsore, oltre che compressa nel tunnel metallico della fusoliera, dovesse portare a vantaggi dinamici, anche perché il getto d'aria, uscendo dal condotto, investiva direttamente piani di coda e timone. Un aeroplano basato su questo principio è stato proposto, per esempio, dal Ceco pioniere dell'aviazione Gustav Viktor Finger nel 1893.

Fu raggiunto un accordo con la Caproni Taliedo e fu realizzato il primo esemplare: un traliccio in tubi metallici saldati racchiusi da un largo tunnel. Il motore fu un De Havilland Gipsy III da 120 CV, con cilindri in linea, carenato. L'elica, bipala, stava sull'asse centrale del tunnel e l'estremità delle pale stesse doveva quasi sfiorare il bordo d'entrata della larga fusoliera cava.

L'aereo venne completato nel 1932 a Milano Taliedo e il primo volo fu effettuato il 7 ottobre dello stesso anno, ai comandi il pilota collaudatore Domenico Antonini. Il collaudatore scrisse poi che il decollo fu facile dopo una corsa di 180 metri, l'aereo prese quota rapidamente senza vibrazioni e fu difficile portarlo fuori rotta. Il velivolo era capace di una velocità massima di 131 km/h.

Quando fu completato il collaudo iniziale, la Regia Aeronautica prese il controllo dell'aereo e lo trasferì a Guidonia Montecelio (RM) per una breve serie di voli di collaudo ulteriori, assegnandogli il numero di registrazione MM.187.

Riproduzione consentita citando la fonte

Spazio riservato annulli postali



**VOLO RIEVOCATIVO
«URBE-VIGNA DI VALLE»**
A CURA DELLA "ELITALIANA SPA"
Pilota: Com.te Gaetano D'AMATO
«30.10.82»

50° ANNIVERSARIO VOLO A REAZIONE
STIPA
-CAPRONI
1932 - 7 OTTOBRE - 1982



ITALIA 200

**AEROPORTO VIGNA DI VALLE
MUSEO STORICO A. M.**

Cartolina emessa in occasione del 50° anniversario del volo del velivolo a reazione Stipa-Caproni

Volo d'officina effettuato sul campo di Taliedo il 7 ottobre 1932 dal pilota Domenico Antonini collaudatore della Società Caproni

Caratteristiche del velivolo:

Lunghezza	m. 6,04
Apertura alare	m. 14,30
Altezza	m. 3,20
Motore	De Havilland « Gipsy » - HP 120

Risultati di volo:

Velocità max.	km/ora 133
Velocità min.	km/ora 68
Salita a 3000 m.	40'
Atterraggio	in 180 m. S.F.
Decollo	in 180 m. S.F.
Tangenza	m. 4.150



TUTTI I DIRITTI RISERVATI
TIPO - OFFSET ANGUILLARA

**Alla Direzione del Museo Storico
Aeronautica Militare
00062 VIGNA DI VALLE - Idroscalo**

MUSEO STORICO A. M. 1982

50° anniversario 1° volo aereo a reazione STIPA-CAPRONI del 7-10-1932
Annulli figurati Roma 30-10-1982 - Volo rievocativo con Aerospatale Lama 315 B

Il governo italiano utilizzò solamente a fini propagandistici il progetto Stipa-Caproni, mostrandolo come un esempio del livello raggiunto dalla tecnologia aerea italiana, ma non volle, in modo miope, andare oltre nel suo sviluppo. Nessuno degli altri progetti che Stipa aveva ideato fu mai realizzato. Ciò malgrado le esperienze raccolte con lo Stipa-Caproni dettero influsso importante per lo sviluppo del Caproni-Campini N.1 a propulsione jet.

I voli di prova dello Stipa-Caproni suscitavano molto interesse nel mondo accademico dell'epoca. Il motore *turbofan* moderno è considerato da alcuni storici dell'aviazione come un discendente diretto dell'elica intubata dell'aeromobile sperimentale Stipa-Caproni.

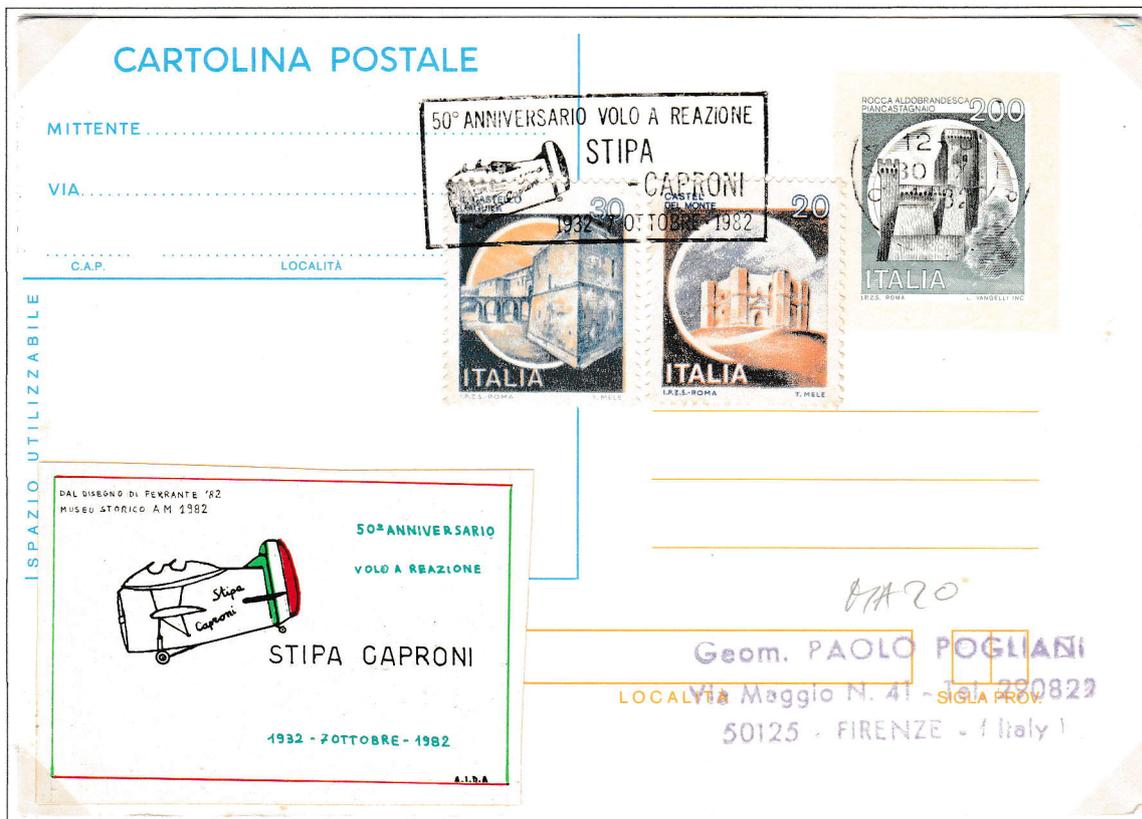
Questo velivolo permise di verificare l'equivalenza alare della fusoliera tubolare, la quale permette di ridurre la superficie alare a parità portanza.

L'aspetto del velivolo risultava fortemente condizionato dalla nuova conformazione, tanto che fu chiamato scherzosamente *l'aereo botte* o *aereo barile*; infatti, il risultato di questa idea rivoluzionaria per l'epoca, era un grosso cilindro/fusoliera con un diametro di circa tre/quattro volte più ampio rispetto a quello di una fusoliera di un aereo normale, proprio perché doveva contenere al suo interno il motore e l'elica.

Questo largo tubo, in virtù della sua particolare conformazione e profilo, poteva essere considerato come un'ala circolare.

I posti di pilotaggio erano due, disposti aperti in tandem sopra la struttura della fusoliera e godevano di un'ottima visibilità.

Strutturalmente lo Stipa-Caproni era una macchina molto semplice, costruita prevalentemente in legno, con la fusoliera che aveva la forma tipica di un tubo di Venturi, con le superfici interne ed esterne rivestite di compensato e incollate allo scheletro interno. L'ala del monoplano, posizionata proprio a metà della fusoliera, era a sezione sottile e rinforzata da tiranti collegati alla fusoliera.



50° anniversario 1° volo aereo a reazione STIPA-CAPRONI del 7-10-1932
Annulli figurati Roma 30-10-1982

Gli organi di coda erano collegati direttamente ai bordi posteriori del tubo di Venturi che costituiva la fusoliera. Erano completamente immersi nel flusso in uscita dalla fusoliera, per migliorare la manovrabilità.

Il motore, da 120 CV, era montato su una struttura di tubi d'acciaio all'interno del tubo di Venturi, e spingeva un'elica che sporgeva appena dal bordo anteriore del tubo della fusoliera.

Il velivolo era basso, con carrello principale fisso ed un ruotino di coda, e appariva come se fosse accovacciato sul terreno. Era dipinto con i tipici colori blu e crema in uso sugli aeromobili da corsa del periodo in Italia. Sul timone portava i colori della bandiera italiana. Durante lo sviluppo e i voli che seguirono, fu deciso di carenare le ruote e aumentare le dimensioni di timone e piani di coda.

Come tutti i piloti dei test riferirono, l'aereo era molto stabile in volo, tanto che era difficile operare cambiamenti di rotta. Inoltre i piloti collaudatori furono favorevolmente sorpresi dalla velocità di atterraggio molto bassa e dalla conseguente possibilità di piste di atterraggio molto brevi. Malgrado ciò si decise che nel complesso i vantaggi non ne giustificavano lo sviluppo.

L'unico esemplare costruito venne demolito nel 1933 ma attualmente esiste una replica.

In Australia nel 1998 Lynette Zuccoli e la Aerotect Queensland progettarono una replica in scala 3/5 dello Stipa-Caproni, del tutto simile all'originale, che nell'ottobre 2001 è riuscito a fare due voli di prova con Bryce Wolff ai comandi. La replica non venne più riportata in volo ed è tuttora esposta in mostra statica presso l'Aeroporto di Toowoomba, nel Queensland.

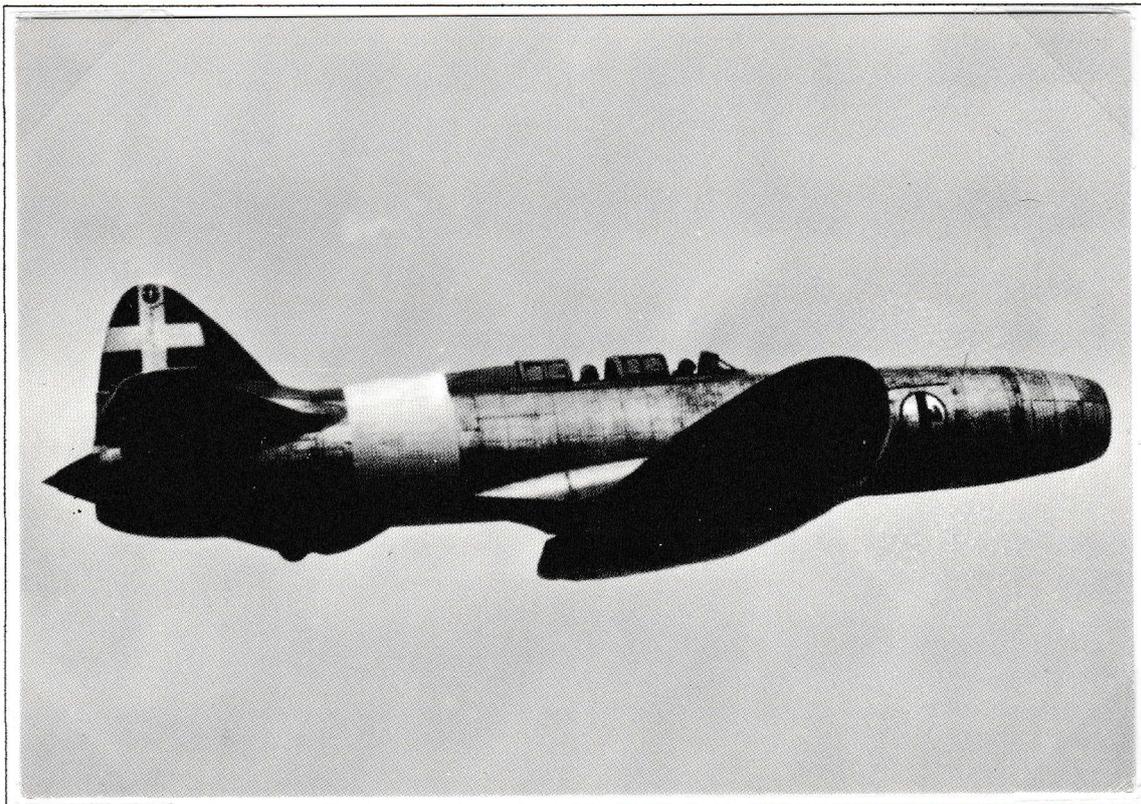
Il **Campini-Caproni C.C.2** fu uno dei primi aerei a getto del mondo.

Fu costruito dall'ingegnere bolognese Secondo Campini, proprietario dell'azienda meccanica VENAR, e dalla Società Aeroplani Caproni presso le Officine Caproni di Taliedo.

Fu un aereo sperimentale monoplano dotato di un motore alternativo che azionava un compressore assiale, con in coda un vaporizzatore ed un bruciatore, con spina Peleton.

Furono costruiti due esemplari (NC4849_MM487 - NC4850_MM488) ed una terza fusoliera fu trattenuta presso le Officine Caproni per prove sperimentali.

Il 27 agosto 1940 l'esemplare NC4850, secondo prototipo, ma primo esemplare ad essere completato, fu mandato in volo per 10 minuti: a pilotarlo vi era Mario De Bernardi. Il 16 settembre dello stesso anno fu provato in volo per altri 5 minuti; l'esemplare NC4849 fu provato l'11 aprile 1941. Il primo volo ufficiale per la consegna al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica di Guidonia risale al 30 novembre 1941 quando Mario De Bernardi e l'ing. Giovanni Pedace volarono dall'aeroporto Milano-Linate a quello di Guidonia-Roma, percorrendo 475 km alla velocità media di 209 km/h pilotando l'esemplare NC4849.



Aereo sperimentale a getto **CAMPINI-CAPRONI C.C.2**

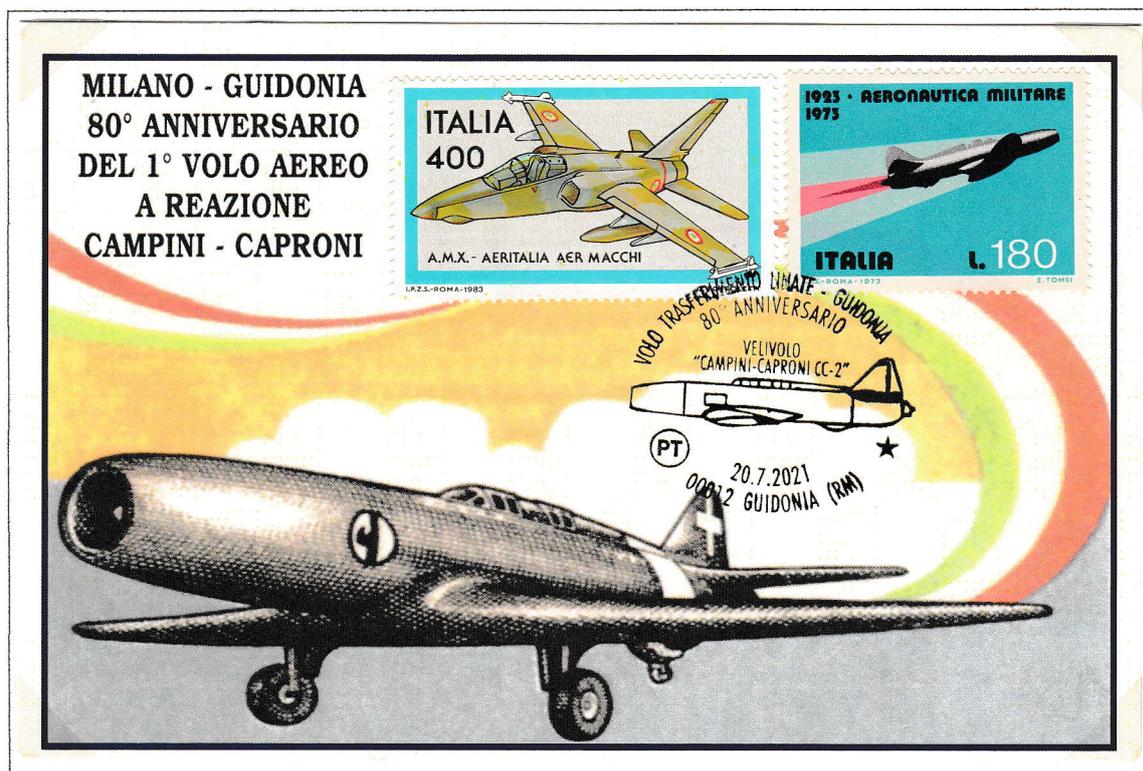
Il tutto rappresentò un grande successo per la nazione italiana. I voli del Campini-Caproni CC2 furono omologati dalla Federazione Aeronautica Internazionale come i primi al mondo per un aereo a reazione. Ancora non si era a conoscenza dei tentativi segreti di Hans von Ohain e del gruppo Heinkel che circa un anno prima avevano fatto volare l'Heinkel He-178.

L'esemplare NC4849, una volta consegnato al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica presso l'aeroporto di Guidonia, ricevette la matricola militare MM487 e fu provato in volo dal 13 gennaio 1942 al 27 agosto 1942. Fu quindi sistemato in un hangar dell'aeroporto di Guidonia dove rimase gravemente danneggiato da un bombardamento il 24 ottobre 1943. Dopo la liberazione fu recuperato da una commissione inglese che lo trasferì a Farnborough per essere studiato. Fu quindi demolito.

L'esemplare NC4950 non fu mai consegnato alla Regia Aeronautica. Rimase conservato presso le Officine Caproni di Taliedo e quindi preso in carico dalla Aeronautica Militare Italiana che lo espose presso il Museo dell'Aria di Torino negli anni '60 e quindi al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle dove è tuttora conservato.

CARATTERISTICHE Campini-Caproni C.C.2

Lunghezza	12,10 m	Altezza	4,70 m
Apertura alare	14,63 m	Equipaggio	2 persone
Peso a vuoto	3640 kg	Peso max al decollo	4217 kg
Motore	1 motogetto Campini azionato da 12 cilindri a V Isotta Fraschini Asso L.121		
RC	40 raffreddato a liquido		
Potenza	900 CV (662 kW)		
Spinta	7,3 kN (750 kgf) (con postbruciatori)	Velocità max	500 km/h a 5800 m



Annullo figurato Guidonia (RM) 20-07-2021 “80° anniv. volo trasferimento Linate-Guidonia CC2”



“Maximum Italia 1946 Lire 10 con CC2”
Annullo Foligno (PG) 30-08-1970 “V^a Manifestazione Aerea Nazionale”



Italia (1946) Lire 1



Italia (1946) Lire 10



Italia (1946) Lire 50



Italia (1973) Lire 180

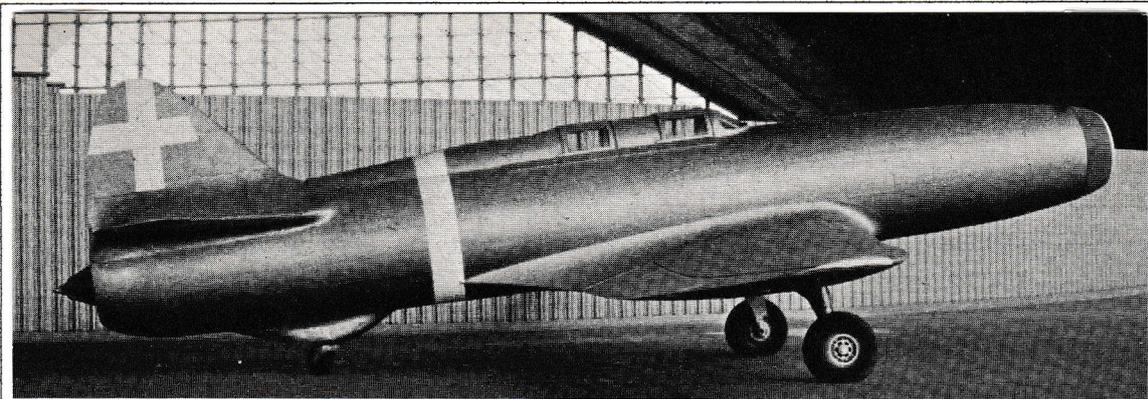
Aerogramma
Poste Italiane 30-11-1991
"50° anniversario
Campini-Caproni CC2
1° volo velivolo
a reazione italiano"



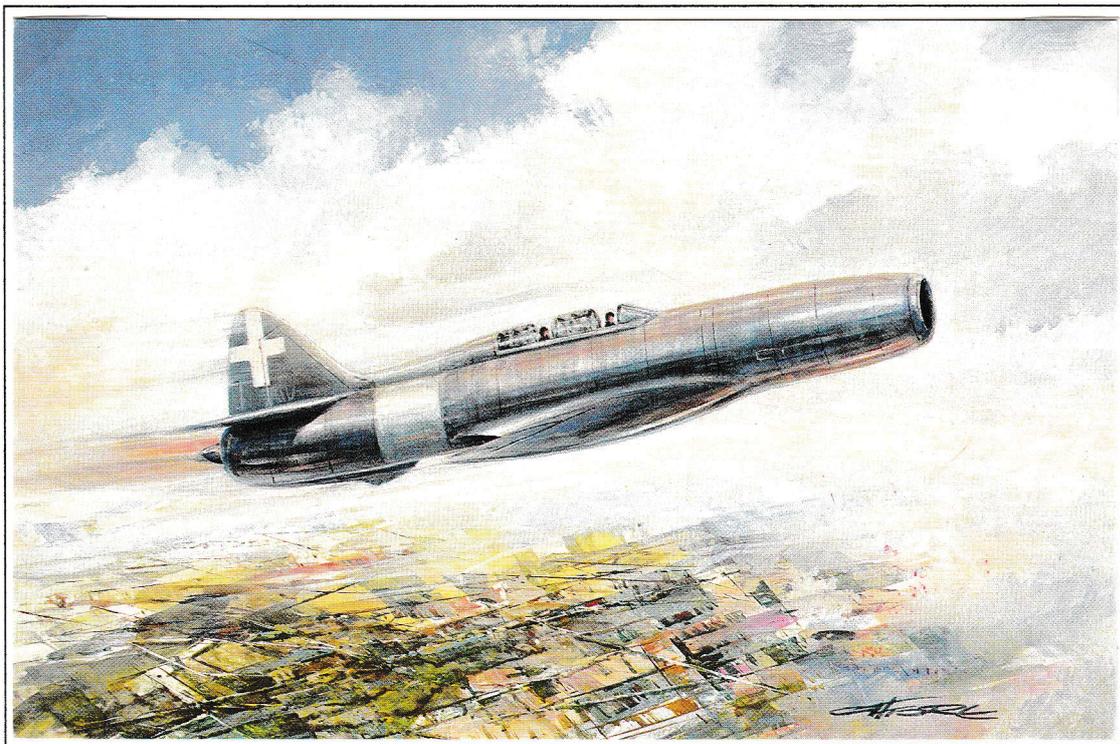
Annullo figurato Guidonia (RM) 20-07-2021 "80° anniv. volo trasferimento Linate-Guidonia CC2"



CAMPINI-CAPRONI C.C.2 secondo prototipo MM488
Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle (RM)



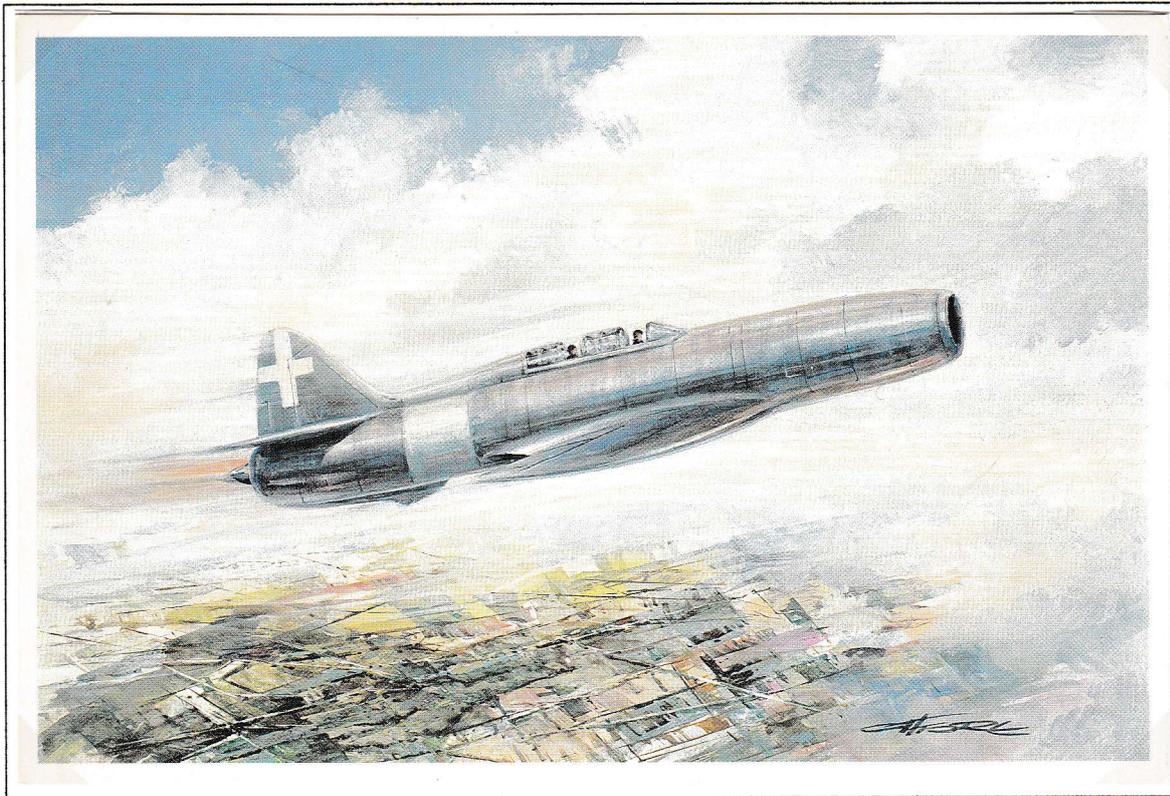
CAMPINI-CAPRONI C.C.2
Annullo figurato Frosinone 28-03-1973 "50° anniversario Aeronautica"



CAMPINI-CAPRONI C.C.2 (acquarello)



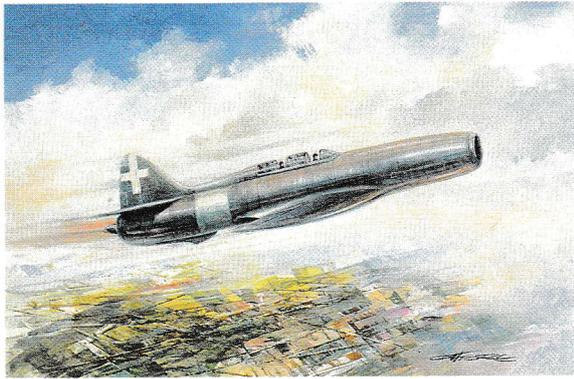
Annullo manifestazione 21-06-1973 Vizzola Ticino (VA)



CAMPINI-CAPRONI C.C.2 (acquarello)



Campini-Caproni C.C.2 aerogramma Lire 800 emesso dalle Poste Italiane il 30-11-1991
 Annullo manifestazione "Le ali del secolo" 22-11-2003 Busto Arsizio (VA)



CINQUANTENARIO PRIMO VOLO A REAZIONE
 CAMPINI - CAPRONI
 MILANO - GUIDONIA
 NOVEMBRE 1941 - 1991



AERONAUTICA MILITARE
 VOLO POSTALE RIEVOCATIVO
 Aerop. LINATE - Aerop. GUIDONIA
 con MB - 329 - Pil. Col. CERRETO
 29 nov. 1991

FERMO POSTA
 AEROPORTO
 00012 GUIDONIA

50° anniversario Primo Volo aereo a reazione CAMPINI-CAPRONI C.C.2
 Dispaccio Linate Aeroporto (MI) - Guidonia (Roma) annullo 29-11-1991



FLORENTIA 91



50° ANNIVERSARIO
 PRIMO VOLO POSTALE A REAZIONE
 MILANO - GUIDONIA
 CON IL CAMPINI - CAPRONI CC2
 1941 NOVEMBRE 1991

AEROPORTO PERETOLA
 FIRENZE
 30 NOV. 1991
 U. TRANSITO POSTA E MERCI

AERoclub DI ROMA
 COLLEGAMENTO SPECIALE AEROPOSTALE
 per "FLORENTIA '91"
 Aerop. GUIDONIA - Aerop. PERETOLA
 con AVIA FL. 3 "I - OPES" Pil. Sandro COSTA
 30 nov. 1991

FERMO POSTA
 AEROPORTO PERETOLA
 50100 FIRENZE

50° anniversario Primo Volo aereo a reazione CAMPINI-CAPRONI C.C.2
 Volo celebrativo Guidonia (Roma) - Firenze annullo 30-11-1991



CAMPINI-CAPRONI C.C.2
(aeropittura di Aldo Brovarone)

Annullo figurato 11/06/2011 Torino - "XIX raduno Associazione Nazionale Arma Aeronautica"

1940 - 2010

Il 30 aprile 1940, ai comandi di Mario De Bernardi, vola il Caproni Campini primo aereo a reazione italiano secondo al mondo -

Disegno di Aldo Brovarone

RIP. VIETATA



Velivolo CAMPINI-CAPRONI a reazione n° 1
30-11-1941

FESTA DEL VOLO
MERCATALE 5/13-07-2003

CAMPINI CAPRONI C.C.2

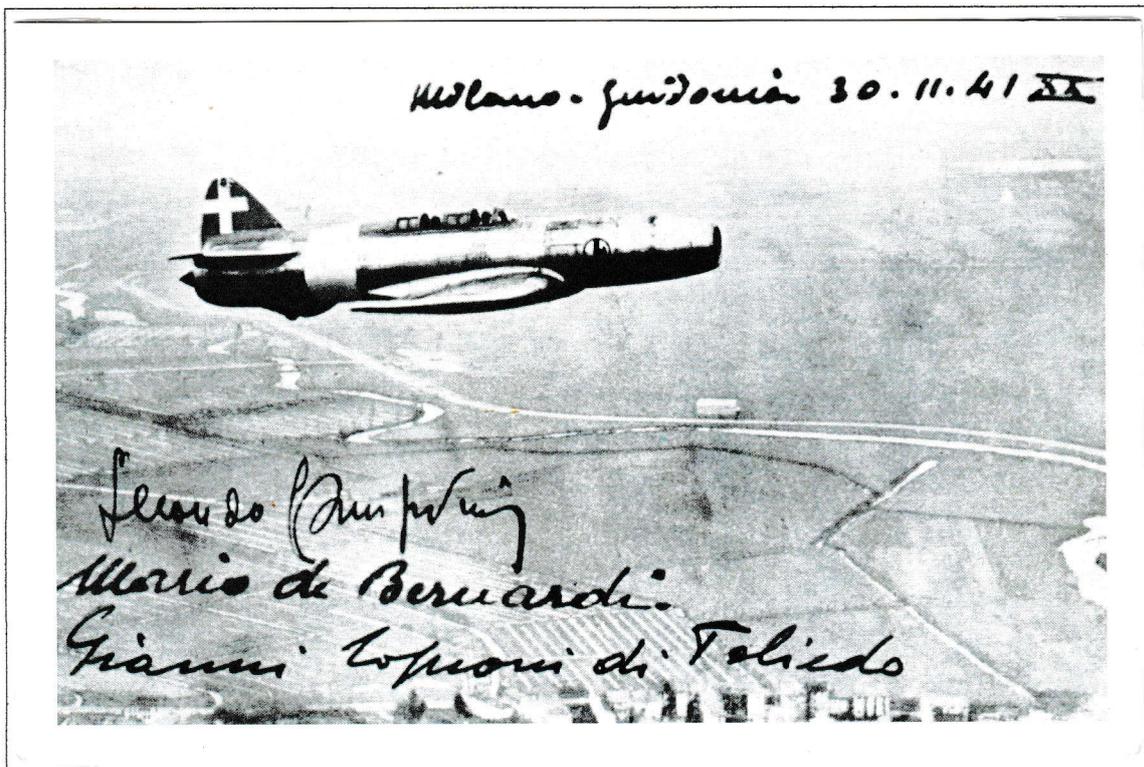
Grafica di FOTOS



Via dell'Industria, 15
61020 MERCATALE (PS)
Email: segreteria@sim.it
Tel. e Fax 0722.769267-769626

sim segnaletica montefeltro

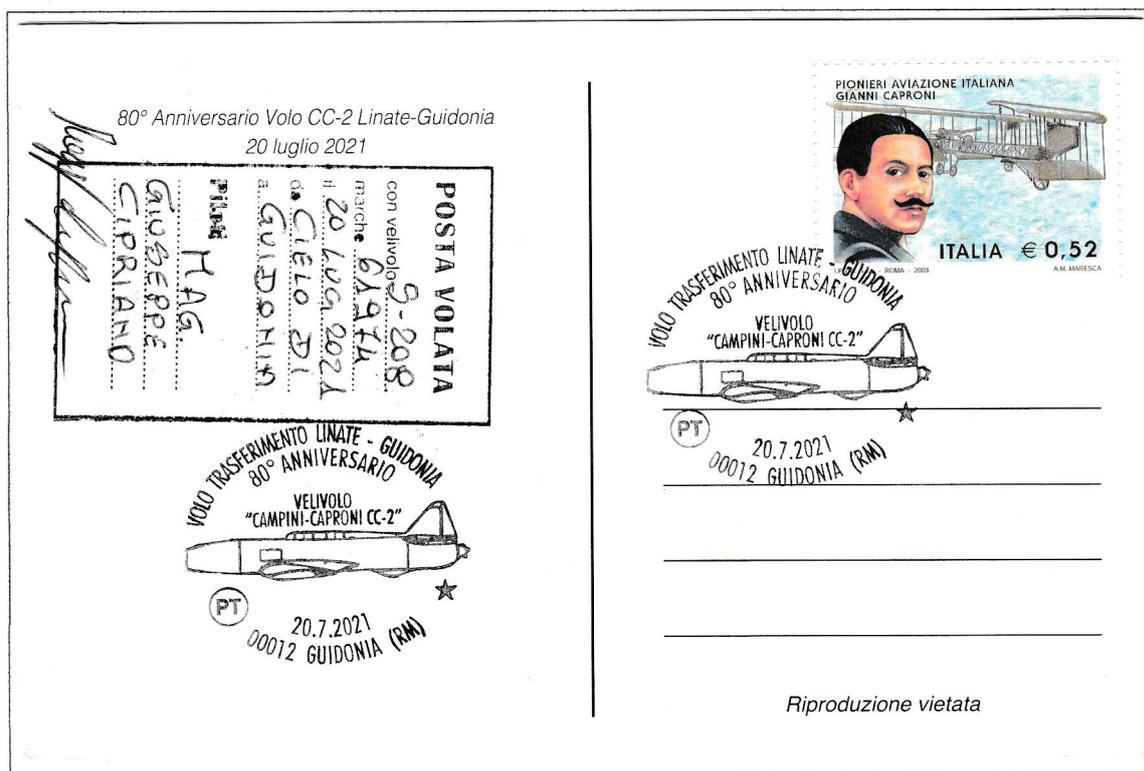
Annullo manifestazione "Festa del volo" 05-07-2003 Mercatale di Sassocorvaro (PU)



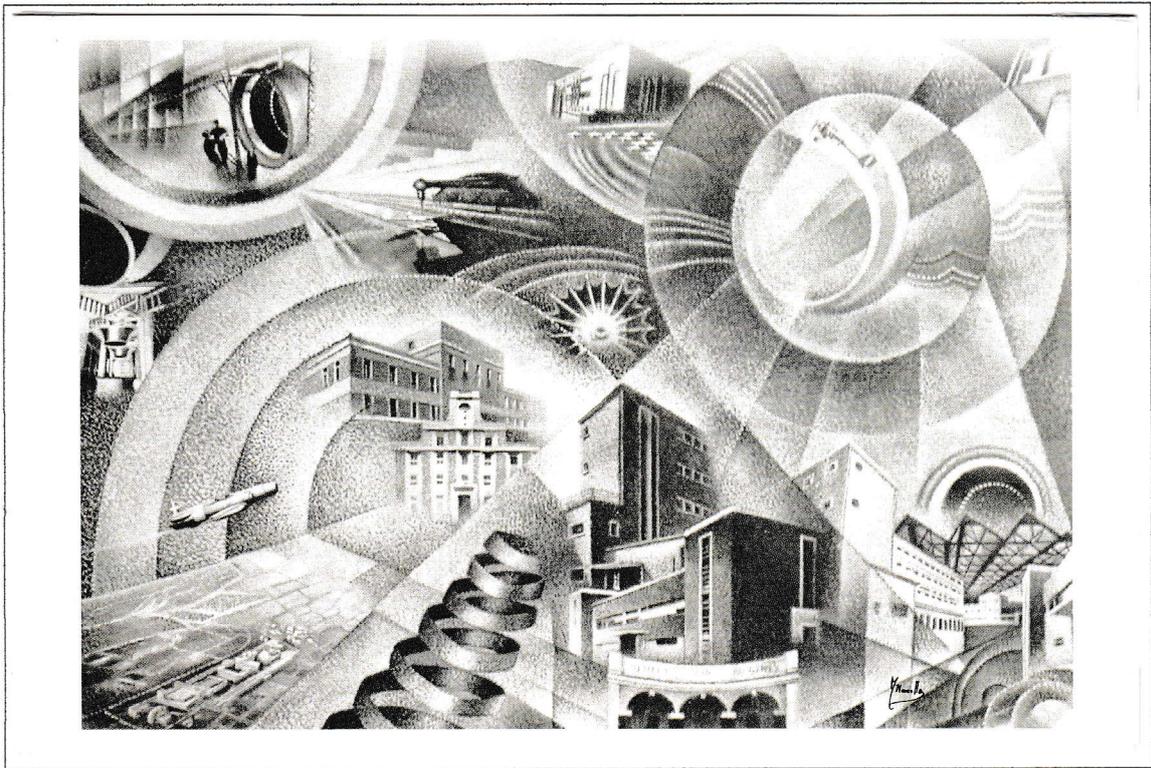
CC2 in volo - Riproduzione foto 30-11-1941

Posta aerotrasportata e autografata dal Pilota Magg. Giuseppe Cipriano

Annullo figurato Guidonia (RM) 20-07-2021 "80° anniv. volo trasferimento Linate-Guidonia CC2"



Riproduzione vietata



Aeropittura di Marcella Mencherini

Posta aerotrasportata e autografata dal Pilota Magg. Giuseppe Cipriano

Annullo figurato Guidonia (RM) 20-07-2021 "80° anniv. volo trasferimento Linate-Guidonia CC2"

Centro Studi e Ricerche di Guidonia
20 luglio 2021

VOLO TRASFERIMENTO LINATE - GUIDONIA
80° ANNIVERSARIO
VELIVOLO
"CAMPINI-CAPRONI CC-2"

PT 20.7.2021
20012 GUIDONIA (RM)

POSTA VOLATA
con velivolo S-208
marche 6294Eh
il 20 LUG 2021
da CIELO DI
a GUIDONIA
Piloti
MAG. GIUSEPPE
CIPRIANO

Riproduzione vietata

Aeropittura di **Marcella Mencherini**

Il **Caproni Vizzola C-22J**, monoplano bireattore biposto da addestramento, ultimo velivolo a portare il nome *Caproni*, fu realizzato alla fine degli anni settanta da un team di 14 persone, guidato da Carlo Ferrarin, della Caproni Vizzola produttrice di alianti e motoalianti.

Sviluppato dal motoaliante A-21J Calif, volò per la prima volta il 21 luglio 1980. Il suo sviluppo continuò fino al 1988, dopo che la ditta venne rilevata dalla AGUSTA, ma non venne mai prodotto in serie.

Il C-22J aveva due motori turbogetto installati nella fusoliera ed il carburante era immagazzinato nelle ali con serbatoi in punta ala.



Bireattore da addestramento CAPRONI VIZZOLA C-22J



Caproni Vizzola C-22J - Italia 28/03/1983 Lire 400

CARATTERISTICHE CAPRONI VIZZOLA C-22J

Lunghezza	6,26 m	Altezza	1,88 m
Apertura alare	9,20 m	Equipaggio	1 - 2 persone
Peso a vuoto	739 kg	Peso max al decollo	1255 kg
Motore	2 Microturbo TRS-18	Velocità max	530 km/h

Bireattore leggero - C 22J -
della Caproni Vizzola (1980)
dotato di due piccoli turboreattori
(con 110 kg. di spinta ciascuno) che gli
consentono una velocità massima di 530km/h.



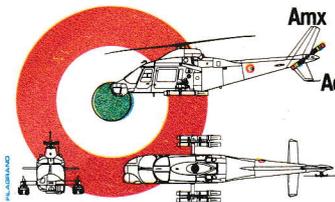
OMNIGRAF - 21019 Somma Lombardo (VA) - Tel. 0331 259630



A cura del G.L.A. - CAPRONI - Riproduzione Vietata
anno 2000 Tiratura n° 300 copie

Retro cartolina Caproni Vizzola C-22J
Annullo "90° ann. primo volo Caproni Ca.1" 27-05-2000 Malpensa 2000 (VA)

**COSTRUZIONI
AERONAUTICHE**



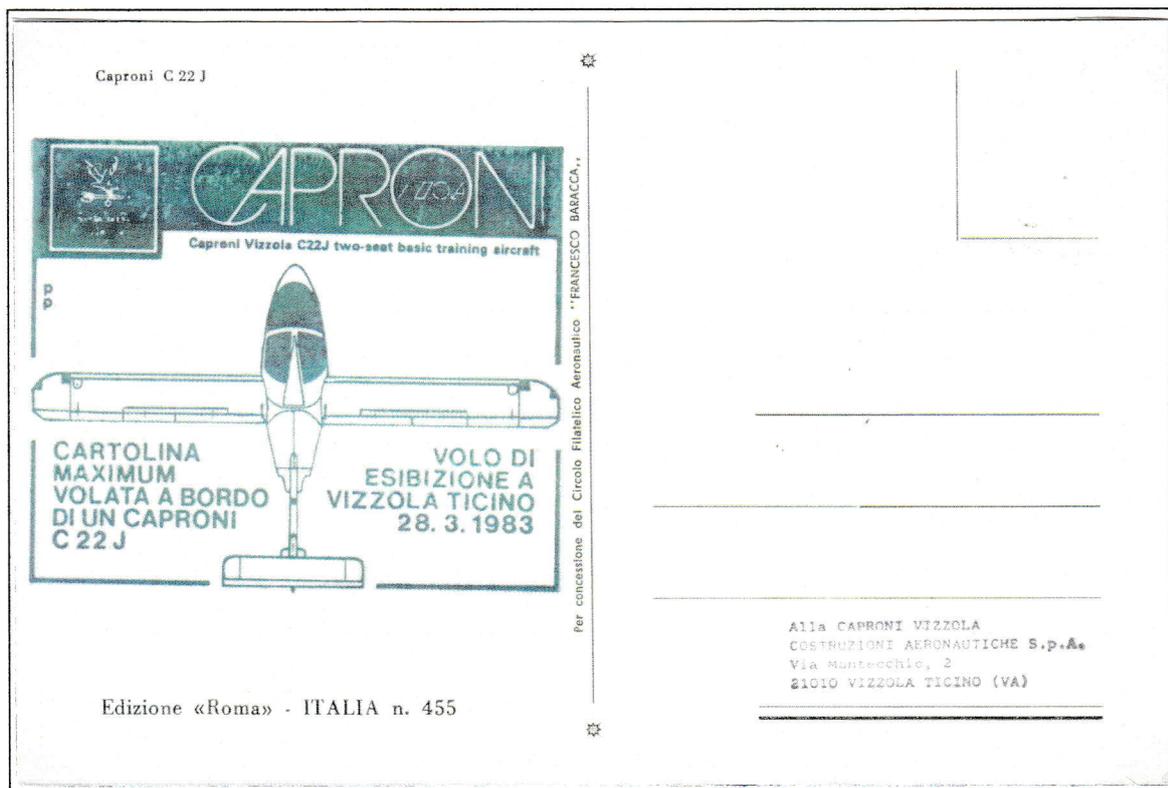
**Amx Aermacchi
Aeritalia
Caproni
Addestratore
Siai 211
Marchetti
Elicottero
Agusta**



Busta con annullo primo giorno emissione francobollo C-22J 28-03-1983 Vizzola Ticino (VA)



Cartolina "maximum" aerotrasportata con Caproni C-22J a Vizzola Ticino (impronta sul retro) affrancata con francobollo da lire 400 emesso dalle Poste Italiane e raffigurante C-22J. Annullo del 28-03-1983 Vizzola Ticino (VA) "giorno di emissione"



Copia retro cartolina "maximum" aerotrasportata con Caproni C-22J a Vizzola Ticino