

# MUSEO DELL'AERONAUTICA GIANNI CAPRONI



La spettacolare replica del bombardiere  
Caproni Ca.3 costruita da Giancarlo Zanardo

Il Museo dell'Aeronautica di Trento, fondato dal pioniere dell'aviazione Gianni Caproni, raccoglie ed espone una collezione di aeromobili storici originali di rilievo mondiale. Lo abbiamo visitato recandoci sul posto nel modo più "naturale": in volo

**Report e foto  
di Paolo Zerlotto**

**N**ella valle attraversata dal fiume Adige, poco a sud della città di Trento, incorniciato da splendide montagne, si trova il bellissimo aeroporto di Trento Mattarello intitolato al pioniere dell'aviazione Gianni Caproni. Con una pista in asfalto lunga 1.130 metri e larga 30, l'aeroporto è molto accogliente ed aperto anche agli ultraleggeri avanzati. Ma ciò che lo rende speciale è la presenza sul sedime aeroportuale del Museo dell'Aeronautica "Gianni Caproni", una meta irrinunciabile per gli appassionati della storia dell'aviazione italiana. Non è la prima volta che visito questo museo, ma il 2023 è un anno speciale per l'Aeronautica Italiana, perciò sono tornato anche per vedere una mostra allestita proprio in occasione del Centenario AM, e che ha per titolo "Il dominio dell'aria genesi e realtà del bombardiere Ca.3". Sì, avete letto bene: il mitico Caproni Ca.3, la cui replica costruita da Giancarlo Zanardo abbiamo potuto ammirare in volo durante la grande manifestazione aerea dello scorso giugno a Pratica di Mare.

## **GIANNI CAPRONI**

Pioniere dell'aviazione, Giovanni Battista Caproni, "Gianni" per gli amici, nasce a Massone di Arco in provincia di Trento il 3 luglio 1886. Ottenuta nel 1908 la laurea in ingegneria civile, rimane affascinato dal

volò e avvia assieme al fratello Federico un'impresa per la progettazione e la produzione di aeroplani. A partire dalla Grande Guerra, il legame con lo Stato italiano diviene indissolubile e favorisce la progressiva crescita dell'azienda e la sua trasformazione in gruppo industriale con numerosi stabilimenti in Italia e all'estero. Una storia industriale di successo quella di Gianni Caproni, che si va progressivamente esaurendo nel secondo dopoguerra, in un contesto economico e politico profondamente mutato, ma che rimane una delle testimonianze più importanti nella storia dell'aviazione mondiale.

## **IL MUSEO**

Il Museo Caproni è il primo museo aziendale italiano e tra i primi a esporre una collezione aeronautica di livello mondiale. Sin dai suoi primi anni di attività, Gianni Caproni e la moglie Timina decidono di conservare all'interno delle officine alcuni degli aerei più importanti tra quelli prodotti, anziché procedere alla loro dismissione. Nel corso degli anni la collezione si arricchisce di velivoli realizzati da altre aziende e di una cospicua raccolta di opere d'arte. Questa scelta, nel 1929, porta alla fondazione del Museo di Taliedo, in provincia di Milano. La sede di Trento viene inaugurata nel 1992 ed ospita un'importante collezione di velivoli con alcuni pezzi d'i-



In primo piano la fusoliera del Macchi C.200, in fondo lo splendido S.79 "Sparviero"

nestimabile valore. Partendo dalla documentazione che il Museo mette a disposizione dei visitatori, passiamo ora in rassegna i velivoli della collezione.

**CAPRONI CA.6:** realizzato nel 1911, è l'ultimo biplano realizzato da Gianni Caproni prima della Grande Guerra. Le ali hanno un caratteristico profilo semi-spesso a doppia curvatura, con longheroni tubolari in legno sgusciato e bordo d'entrata in alluminio. Degna di nota è l'elica metallica a passo variabile a terra, tra le prime al mondo. Il velivolo è esposto senza il rivestimento alare per mostrarne la struttura.

**ANSALDO SVA 5:** progettato nel 1916 da Umberto Savoia e Rodolfo Verduzio, e prodotto dall'Ansaldo di Genova, lo SVA 5 vola per la prima volta il 19 marzo 1917. L'esemplare esposto è stato pilotato da Gino Allegri il 9 agosto 1918 durante il volo su Vienna. L'impresa, organizzata da Gabriele D'Annunzio, vede gli italiani volare nel cielo della capitale austriaca, lanciando volantini tricolore e fotografando tutta la città.

**CAPRONI CA.9:** dalla primavera 1911 Caproni costruisce diversi monoplani sul modello di quelli sperimentati con successo da Louis Blériot, con fusoliera scoperta a traliccio e ali svergolabili. La struttura in legno è rivestita in tela. Pilotato da Enrico Cobioni, il 20 gennaio 1912 il Ca.9 conquista il record mondiale di velocità per apparecchi di potenza inferiore ai 40 HP.

**ANSALDO A.1 "BALILLA":** sviluppato nel corso del 1917, l'A.1 è il primo progetto dell'ingegner Giuseppe Brezzi per l'Ansaldo. È l'unico aereo da caccia interamente italiano che riesce a entrare in servizio negli ultimi mesi del conflitto. Ne restano oggi due soli esemplari donati a celebri piloti, uno ad Antonio Locatelli e uno a

Natale Palli, qui esposto. Gli intelleggi alari del velivolo conservano la colorazione mimetica originale e l'emblema sulla fusoliera opera di Amos Nattini.

**GABARDINI G.51 BIS:** nel 1913 il pittore e ingegnere Giuseppe Gabardini fonda l'omonima scuola di volo a Cameri che, tra il 1915 ed il 1918, addestra oltre 2.000 piloti. Il biplano G.51 è costruttivamente analogo ai suoi predecessori monoplani, il traliccio di fusoliera è in tubi e tiranti in acciaio; i longheroni sono metallici e le centine in legno. Il rivestimento è in tela e, per la sola fusoliera anteriore, in pannelli metallici. Costruito nel 1928, questo aereo presta servizio presso la scuola Gabardini sino al 1935, quando è acquisito dal Museo Caproni. Restaurato nel 1990, è l'unico biplano Gabardini esistente.

**CAPRONI CA.100 IDRO:** noto come "Caproncino", questo velivolo è stato costruito alla fine degli anni '20 ed impiegato come aereo da turismo nelle

Lo studio personale di Gianni Caproni, con la sua scrivania e il tavolo da disegno





**Il biplano**

Caproni Ca.6,  
l'elica metallica  
aveva il passo  
variabile a terra

**Il monoplano**

Caproni Ca.9 con il  
motore 3 cilindri  
Anzani



**L'elegantissimo**

**Caproni Bristol**,  
progettato  
dall'Ing. Coanda,  
volò nel 1912



scuole di volo. Ha una fusoliera in legno rivestita in compensato e tela, adattabile a usi e motorizzazioni diverse. L'apparecchio esposto è stato costruito inizialmente con carrello fisso e successivamente trasformato in idrovolante. Nel 1964 è stato radiato in seguito ad un incidente e donato al Museo Caproni nel 1970.

**BREDA 19:** concepito per l'alta acrobazia, vola per la prima volta a Milano nel 1928 ed è costruito fino al 1932 in circa 50 esemplari, compresi alcuni biposto. Ha la fusoliera in tubi d'acciaio, le ali in legno rivestite in tela, mentre il carrello è fisso. Assegnato alle pattuglie acrobatiche del 1° e 4° Stormo, è tra i più celebri aerei degli anni '30. Con un Breda 19 il Capitano Raffaele Colacicchi stabilisce il primato mondiale di volo rovescio nel 1933. L'aeroplano qui esposto, restaurato nei colori con cui il tenente Andrea Zotti partecipa nel 1932 alle National Air Races americane, è l'unico esistente.

**CAPRONI CA.163:** il Caproni Ca.163 è un prototipo

da addestramento acrobatico realizzato nel 1938 dalla Caproni Taliedo con fusoliera in tubi d'acciaio, ali in legno e rivestimento in tela. Non è prodotto in serie, ma è il modello per il successivo biposto Ca.164, costruito in 280 esemplari. Uscito miracolosamente indenne dalla Seconda Guerra Mondiale, l'unico Ca.163 realizzato è oggi conservato nel Museo Caproni.

**SIAS.79 "SPARVIERO":** progettato dall'ingegnere Alessandro Marchetti come aereo di linea e collaudato l'8 ottobre 1934, l'S.79 è in seguito convertito in bombardiere e aerosilurante. Ha una struttura tradizionale con fusoliera in tubi rivestita in tela e ali in legno, abbinata ad un carrello retrattile e ad un sofisticato sistema di ipersostentazione. L'Italia ne produce oltre 1.200 esemplari: quello esposto, uno dei due apparecchi integri ancora esistenti al mondo (l'altro si trova al MUSAM di Vigna di Valle), è costruito nel luglio del 1942 e successivamente venduto al Libano. Con i due siluri esposti è stato



**In questa foto**  
Gabriele D'Annunzio  
con il Caproni Ca.33  
"Asso di picche"

assegnato al Museo Caproni per concessione dell'Aeronautica Militare nel 1993.

**REGGIANE RE.2005 "SAGITTARIO":** il Reggiane Re.2005 è spesso citato come "l'aeroplano più bello della Seconda Guerra Mondiale" per le sue linee snelle. È prodotto nei primi anni '40 dalle Officine Meccaniche Reggiane di Reggio Emilia, a quell'epoca di proprietà del gruppo Caproni. A fronte di ordinativi per 600 esemplari, nel 1943 le Officine ne consegneranno solamente 32. Il tronco di fusoliera esposto è l'unico frammento oggi esistente di questo tipo di velivolo.

**MACCHI C.200 "SAETTA":** il Macchi-Castoldi 200 è stato progettato nel 1937 dall'ing. Mario Castoldi e adotta una struttura interamente metallica. Dal 1940 al 1943 il "Saetta" è ampiamente utilizzato su tutti i fronti operativi della Seconda Guerra Mondia-

le. Questo velivolo conserva ancora due colorazioni originali sovrapposte, che corrispondono agli impieghi operativi del 1942 e 1943. Lo strato inferiore con mimetica a tre toni a "uovo in camicia" identifica il 54° Stormo caccia, 86a Squadriglia nel 1942; quello superiore, verde oliva, si riferisce al 2° Stormo caccia, 92a Squadriglia nel 1943.

**CAPRONI BRISTOL:** progettato dall'ing. Henri Coanda, compagno di studi di Gianni Caproni in Belgio, il Caproni Bristol vola nel febbraio 1912. Ha una fusoliera con struttura in legno, ali con longheroni metallici, impennaggi in tubi d'acciaio, rivestimenti in tela e, per la parte anteriore, in alluminio. Caproni ne acquista la licenza in vista del Concorso Militare del 1913, senza però riuscire ad acquisire ordini di produzione. L'aereo esposto, costruito a Bristol nel 1912, è stato importato come prototipo per la serie



**Il biplano** Gabardini  
G.51 bis del 1928,  
unico al mondo



Il Caproni Ca.163, prototipo da addestramento acrobatico

tela, ala monoplana in legno a sbalzo in un solo pezzo. La fusoliera esposta, restaurata nel 1991-1992, è l'unica originale esistente e proviene da un aereo costruito nell'ottobre 1918 e ceduto nel dopoguerra all'Italia.

Ci sono anche altri aeroplani che fanno parte della collezione del museo, ma sono in una sala secondaria raramente visitabile, e cioè: Avia FL 3, Bücker Bü.131, Caproni Vizzola C-22J, Caproni Trento F5, Macchi MB. 308, Macchi M.20, Saiman 202M. Inoltre, come "gate guardian" all'ingresso del museo, trovate un Lockheed F-104G "Starfighter" che punta il suo muso verso il cielo. Oltre agli aeroplani, nel Museo Caproni sono esposti oggetti di grande valore come, ad esempio: il casco di Jorge "Geo" Chavez ed un frammento del suo Bleriot XI a bordo del quale ebbe l'incidente che gli fu fatale il 23 settembre 1910, al termine della trasvolata delle Alpi; un guantone appartenuto a Natale Palli, il pilota che volò su Vienna nel 1918 con Gabriele D'Annunzio; parte del castello motore dello SPAD VII di Francesco Baracca caduto sul Montello il 19 giugno 1918; una bandiera giapponese con firma autografa di Arturo Ferrarin, protagonista dello storico volo Roma-Tokyo del 1920; strumenti utilizzati sui Savoia-Marchetti S.55 durante la Trasvolata del Decennale nel 1933. Un locale del museo ospita anche un'accurata ricostruzione dello studio di progettazione dell'Ing. Caproni.

italiana ed è uno dei più antichi aerei inglesi esistenti. Il motore Gnome da 80 HP è concesso in prestito dall'Aeronautica Militare.

**FOKKER D.VIII:** apparso nel 1918, questo monoplano è per molti versi il miglior caccia tedesco della Prima Guerra Mondiale. La scarsa cura nella costruzione ne limitò l'impiego a causa dei numerosi incidenti, che poi ne decretarono la sospensione cautelativa dei voli. Torna in servizio troppo tardi per valutarne appieno la validità. Ha fusoliera e impennaggi in tubi d'acciaio saldati e rivestimento in

**Non poteva** che essere esposto in volo rovescio lo splendido biplano acrobatico Breda 19





Questo tronco di coda è tutto ciò che oggi rimane dei bellissimi caccia Reggiane Re.2005 "Sagittario"

## LA MOSTRA "IL DOMINIO DELL'ARIA"

Nell'ambito delle iniziative per il Centenario dell'Aeronautica Militare Italiana, il Museo Caproni presenta, fino al 21 aprile 2024, la mostra "Il dominio dell'aria: genesi e realtà del bombardiere Ca.3". Il progetto si articola in una parte introduttiva e cinque sezioni che affrontano l'evoluzione teorica legata al bombardamento strategico, a cavallo della Grande Guerra, e quella tecnica e storica relativa agli aerei Caproni. Dopo aver fornito un quadro generale iniziale, la mostra mette in luce il dibattito interno agli ambienti militari su dottrina e realtà della guerra aerea in Italia. Giulio Douhet nel 1911, durante la guerra italo-turca per il controllo della Libia, teorizzò che l'uso più efficace dell'aviazione in guerra era il bombardamento da alta quota. Nella seconda metà del 1914, Douhet si assunse la responsabilità di far avviare alla Caproni la costruzione del grosso bombardiere trimotore Ca.31, malgrado il parere contrario dell'Ispettore dell'Aeronautica Gen. Maurizio Mario Moris, al fine di ottenere il controllo dell'aria e privare il nemico delle difese. A partire dal 1917 verranno prodotti per l'Italia circa 270 Caproni Ca.3, che furono subito impiegati con successo in numerose missioni di bombardamento con l'impiego contemporaneo anche di 30 velivoli. La mostra illustra lo sviluppo tecnologico della serie Caproni Ca.3 (Ca.2, Ca.32, Ca.33), con un breve accenno alle serie successive (Ca.4 e Ca.5). Sono esposte parti di velivoli Ca.3 quali i motori Fiat A.10, i serbatoi della benzina e dell'olio, i radiatori alari e le eliche. Per evitare il ripetersi dei massacri del 1914-1918, Giulio Douhet pubblicherà nel 1921, a cura del ministero della Guerra, "Il dominio dell'aria", il suo libro più noto (ne trovate esposta una copia autografata da Douhet risalente proprio al 1921). La sezione conclusiva della mostra illustra il contesto postbellico e la conversione dei velivoli Caproni a uso civile e

sportivo. Con la collaborazione dell'Ufficio storico dell'Aeronautica Militare Italiana, il percorso allestito si avvale di immagini fotografiche, infografiche e video storici, nonché di importanti oggetti e opere d'arte della collezione Caproni e del Museo Storico Italiano della Guerra.

## CONCLUSIONE

Il Museo Caproni può sembrare piccolo se confrontato con altri musei dell'aeronautica in Italia e all'estero, ma la qualità e la concentrazione di pezzi unici e rari della nostra storia dell'aviazione è assolutamente eccezionale. Perciò se pensate di passare qualche giorno di vacanza sulle famose montagne del Trentino, oppure decidete di raggiungerlo in volo, non esitate a dedicare un paio d'ore alla visita di questo splendido museo. ✈️

[www.museostorico.it](http://www.museostorico.it)

La copia autografata del libro di Giulio Douhet "Il dominio dell'aria", tema della mostra che si concluderà il 21 aprile 2024

