

# “NULLA-VIA-INVIA”

Paolo Zerlotto



La Fondazione Jonathan Collection ha organizzato presso la sua sede sull'aviosuperficie “Francesco Baracca” un emozionante incontro che ha permesso ai partecipanti di conoscere, sino nei dettagli, la storia del Caproni Ca.3 Replica raccontata dalla viva voce dei protagonisti

“Nulla-Via-Invia” si può tradurre con “Nessuna strada è impossibile” o “Nessuna strada è impercorribile”. Questa frase è scritta su entrambi i lati della parte anteriore del Caproni Ca.3 Replica, e credo che non esistano parole migliori per descrivere l'incredibile impresa della realizzazione di questo aeroplano da parte di Giancarlo Zanardo e del suo team. Ed è proprio per parlarci di questa meravigliosa avventura che lo scorso 6 ottobre, presso l'Aviosuperficie “Francesco Baracca” di Nervesa della Battaglia, Giancarlo ha organizzato un magnifico evento intitolato “Nulla-Via-Invia” - Progetto, costruzione e voli del Ca.3R I-ZANA - Incontro con i protagonisti: Zanardo, Consoli, Beltrame. Nel corso della sua vita Giancarlo Zanardo ha seguito la sua grande passione per gli aeroplani storici costruendo e facendo volare un'intera flotta di velivoli straordinari (Wright Flyer 1 R, Blériot XI R, Fokker Dr.1 R, Spad XIII R, Jurca MJ-77 Mustang Gnatsum R, SE.5A R, Sopwith Camel R, Fokker Eindecker R, Caproni Ca.3 R, De Havilland DH.82A Tiger Moth originale, ecc.), per poi donarli

nel 2011 alla “Fondazione Jonathan Collection”, da lui fortemente voluta. La Fondazione ha lo scopo di far volare gli aerei che hanno fatto la storia dell'aviazione mondiale ed è l'unica Onlus di questo genere in Italia, contando tra i soci anche il Comune di Nervesa della Battaglia e la Provincia di Treviso. Volendo citare una bella frase pronunciata durante la conferenza: “La Jonathan Collection è l'unica realtà in Italia che consente ai giovani d'oggi di far vedere come volavano i giovani di allora”.

## GIANCARLO ZANARDO - LA COSTRUZIONE DEL CA.3

Ma come nasce l'idea di costruire il Caproni Ca.3? Giancarlo ci racconta che nasce in modo casuale durante un incontro serale dalle parti di Firenze in cui si parlava del Flyer I dei Fratelli Wright. Alla fine della conferenza il Colonello Paciaroni, Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica di Firenze, gli chiede: “Ma tu lo sai che vicino a te è caduto l'aeroplano di Maurizio Pagliano e Luigi Gori?”. Al tempo

Zanardo non conosceva bene la storia del Caproni di Pagliano e Gori, ma Paciaroni gli mostra una lettera dei Carabinieri datata 1919 con la quale si richiede di perlustrare la zona dove presumibilmente era caduto l'aereo, per averne conferma e catalogare gli eventuali resti. Sulla lettera ci sono dei riferimenti abbastanza precisi del luogo di impatto, che dista circa 3 km in linea d'aria dal Campo di Nervesa della Battaglia. Giancarlo si dà quindi da fare, consulta dei cartografi, sorvola ripetutamente la zona, e dopo un po' di tempo ritrova i pochi resti rimasti. In particolare trova dei bossoli di mitragliatrice (una F 14, all'epoca imbarcata sui Caproni) non sparati, ma esplosi molto probabilmente in seguito all'incendio dell'aeroplano. E da questo ritrovamento nasce l'idea di costruire una replica del Caproni Ca.3, pensando che fosse anche più facile riprodurre un grande aereo rispetto ad uno piccolo. Giancarlo contatta quindi la Contessa Maria Fede Caproni, figlia del pioniere dell'aviazione Gianni Caproni, illustrandole l'idea e ottenendo così i disegni utilizzati all'epoca per la co-



Giancarlo Zanardo, giustamente orgoglioso, accanto al Ca.3R a Pratica di Mare in occasione dell'Airshow del Centenario (giugno 2023)

struzione del bombardiere, oltre a due ali originali.

Un filmato ci illustra le varie fasi della costruzione dell'aeroplano e Giancarlo lo commenta aggiungendo informazioni, e descrivendo alcune delle modifiche introdotte a differenza dell'originale per rendere più sicuro e gestibile l'aereo. La costruzione del Ca.3 inizia nel 2008. Ovviamente Giancarlo non ha fatto tutto da solo, ma si è avvalso di alcuni fidati collaboratori e di aziende specializzate in lavorazioni che richiedevano macchinari di precisione o il taglio al laser di componenti specifici. Anche l'Istituto Tecnico di Motta di Livenza ha collaborato con alcune lavorazioni. Fondamentale è stato l'aver a disposizione due ali originali del Ca.3, perché questo ha consentito di capire le tecniche di lavorazione dell'epoca. Naturalmente si è rivolto ad aziende che

I due motori anteriori provengono da un Cessna 310. Su entrambi i fianchi cabina il motto “Nulla-Via-Invia”



Il pannello è piuttosto complesso, specialmente per i motori: i due anteriori hanno gli strumenti originali a doppia lancetta, il posteriore ha gli strumenti nella sezione con il riquadro bianco, sotto il quale sono allineati i tre manometri della pressione del carburante



avessero a disposizione i tipi di legno necessari per le costruzioni aeronautiche, che devono essere senza nodi, con venature inferiori al millimetro, privi di umidità e con il peso specifico previsto dai regolamenti. Per esempio i longheroni sono in frassino, un legno molto resistente, mentre la fusoliera è fatta di compensato di betulla o mogano a seconda della zona. Gli attacchi delle ali sono stati tagliati al laser, ma saldati in casa. Il tessuto di rivestimento delle ali non è esattamente quello dell'epoca, ma è più resistente e non ammuffisce. Grazie ad un amico, e per pura casualità, Giancarlo è riuscito a trovare dei tenditori d'epoca per la controventatura delle ali, mentre i volantini si è divertito a costruirli di persona. Le ruote sono state fornite da Mario Marangoni e poi adattate inserendo i raggi come si faceva allora. I mozzi delle ruote hanno dovuto essere modificati per utilizzare bronzine al posto dei cuscinetti. All'e-

poca il Caproni non appoggiava la ruota anteriore, ma era seduto sul pattino posteriore. È stata necessaria una modifica per farlo appoggiare sul carrello anteriore, perché altrimenti sarebbe stato quasi impossibile poterlo controllare in rullaggio sulle piste in asfalto. Inoltre, nell'originale le due ruote anteriori erano fisse, mentre con un'altra modifica sono state rese sterzanti. I comandi di volo sono stati realizzati in modo innovativo: non più un cavo unico di acciaio che gira per tutto l'aeroplano, ma una serie di pulegge dentate con catene per evitare i giochi. Giancarlo ha ideato e progettato personalmente lo snodo cardanico per il comando degli alettoni, creando prima un modellino e poi facendolo costruire dalle officine meccaniche Da Pos, specializzate in lavori di alta precisione. Anche i sedili sono stati fatti artigianalmente. Alla costruzione dei timoni di direzione ha collaborato anche il fratello Paolo, lavorando nel garage di casa (perché, si sa, i veri costruttori amatoriali fanno gli aeroplani in garage!). Il timone di profondità è stato riprogettato per essere neutro, al fine di avere maggiore stabilità nel beccheggio. È stato aggiunto anche un trim sul timone di profondità per rendere meno pesante la condotta dell'aeroplano. In origine i serbatoi si trovavano alle spalle dei piloti, ma si è deciso di riposizionarli dietro ogni motore, per evitare di dover gestire travasi di benzina e rendere il tutto più semplice e sicuro. Come riserva di carburante sono stati inseriti anche due serbatoi da 60 litri nelle semiali superiori (complessivamente i cinque serbatoi possono contenere fino a 700 litri di carburante). Per quanto riguarda i motori, al fine di ridurre i costi sono stati installati tre Ford da 180 CV con riduttore di derivazione automobilistica. Molte parti dell'aeroplano sono state realizzate nello stabilimento dell'azienda di Zanardo a Conegliano, dove un'area è appositamente attrezzata per la costruzione di aeroplani. L'assemblaggio finale è avvenuto nell'hangar "Gianni Caproni" presso il campo di volo. L'apertura alare di 22 metri con-

Visto che sul Ca.3R il mitragliere non c'è, troviamo il sedile centrale per un passeggero. Sulla fiancata sinistra un termometro CHT che in realtà rileva la temperatura cilindri



do. Zorzoli, essendo istruttore, avrebbe poi abilitato Zanardo a volare sul Ca.3. Come tutte le prove di collaudo si inizia con dei rullaggi lenti, poi rullaggi più veloci e di seguito si inizia a fare qualche salto per verificare se l'aeroplano è controllabile secondo quanto previsto. Con un aeroplano così grande ed una pista di soli 1.000 metri fare anche dei piccoli "salti di pulce" non è cosa facile, perché bisogna sempre tener conto dello spazio necessario a fermarsi. Dopo varie prove, il 3 Marzo 2015 si decolla per il primo vero volo di collaudo, volo che è durato pochissimo, circa 7-8 minuti, a causa dell'avaria al motore di sinistra che ha costretto ad un immediato rientro alla

Le ali sono realizzate con la tecnica dell'epoca, sia pur con alcune migliorie. I tenditori sono originali

sentiva di posizionare l'aereo solo di traverso, perciò sono stati costruiti anche degli speciali carrelli per poter spostare l'aereo dentro e fuori dall'hangar. La costruzione del Caproni Ca.3 Replica è durata circa cinque anni ed ha richiesto 15.000 ore di lavoro. Ad oggi è la più grande costruzione amatoriale mai realizzata in Italia ed una delle più grandi realizzate al mondo. L'aeroplano rappresenta il Ca.3 2378 "Asso di Picche" pilotato dai Tenenti Maurizio Pagliano e Luigi Gori in numerose missioni contro obiettivi austro-ungarici durante la Prima Guerra Mondiale.

base con soltanto due motori funzionanti, rientro avvenuto però senza grosse difficoltà. In tutto si è potuto effettuare un solo circuito intorno al campo. Il primo volo aveva messo in evidenza due cose: i motori Ford 300 da 180 CV di derivazione automobilistica non garantivano la necessaria affidabilità e la potenza massima dei tre motori insieme (540 CV) era insoddisfacente.

### DANIELE "AUTOPILOTA" BELTRAME - IL TECNICO DEI NUOVI MOTORI

All'inizio del 2020 l'Aeronautica Militare, in vista delle celebrazioni del centenario della Forza Armata, chiede a Giancarlo Zanardo di rimettere il Ca.3R in condizioni di volo. L'impegno viene confermato e nel gennaio 2022 nasce il progetto per poterlo portare in volo nel giugno del 2023 a Pratica di Ma-

### GIANCARLO ZANARDO - IL PRIMO VOLO DEL CA.3

L'aeroplano è stato ultimato nel 2015 e le prove di volo sono state effettuate da Zanardo e dal Comandante Carlo Zorzoli, il quale si occupò anche di ottenere le necessarie autorizzazioni per il collau-



Ogni motore (in foto il posteriore) dispone di un proprio serbatoio, cui si aggiungono due serbatoi alari per un totale di 700 litri

**Compatto e filante:** è lo SPAD XIII pilotato da Fabio Iannaccone, fedele scorta del Ca.3R

re. Per far fronte alle ingenti spese, l'A.M. procura alla Fondazione una importante sponsorizzazione da parte di MBDA, principale consorzio europeo costruttore di missili e tecnologie per la difesa per i settori dell'aeronautica. Bisogna quindi darsi da fare per trovare ed installare tre nuovi motori sul Ca.3, e per questo lavoro è stato fondamentale il contributo del collaboratore tecnico della Jonathan Collection Daniele Beltrame, famoso per essere stato il pilota dell'Aerogallo, scenografico aeroplano a forma di gallo. Ma quali motori acquistare e da chi? La prima idea è stata quella di rivolgersi a Sorlini per acquistare dei motori usati, ma essendo periodo di post-Covid i tempi di consegna dei motori revisionati erano triplicati e non garantiti per la difficile reperibilità dei pezzi di ricambio, e poi i costi erano elevati. Zanardo e Beltrame pensano ad una soluzione alternativa



team e stabilire il fondamentale rapporto di fiducia tra chi costruisce l'aeroplano e chi lo pilota. Mentre nelle esperienze precedenti il rapporto di fiducia con la manutenzione era automatico, perché la manutenzione era programmata ed effettuata da specialisti, volando su aeroplani di costruzione amatoriale era indispensabile costruire tale rapporto. Il collaudo dell'aeroplano con i nuovi motori è iniziato come da prassi con i rullaggi veloci e poi con dei piccoli salti. Non ci si aspettava niente di diverso di quanto già sperimentato in precedenza nel 2015. La sostanziale differenza per Fabio era che si trovava ai comandi di un aeroplano di un'altra epoca e non aveva nessuna esperienza del genere. Durante i primi test era affiancato da Daniele Beltrame che, un po' agitato, cercava di spiegargli con le mani quello che non capiva a voce, indicando gli strumenti e parlandogli in dialetto trevigiano stretto (Fabio è siciliano!). L'aeroplano è estremamente rumoroso, e nonostante indossassero i caschi e le cuffie, era difficile parlarsi e sentirsi (questa difficoltà l'avrebbero avuta anche in seguito sia con le comunicazioni tra di loro, sia con quelle tra loro e gli enti di controllo del traffico aereo, per effettuare le quali era spesso necessario ridurre i giri dei motori). L'aeroplano scodava sensibilmente ed ha sempre avuto caratteristiche di

**Semplice ed essenziale** l'abitacolo dello SPAD XIII, il pilota è protetto da un minuscolo parabrezza



e hanno l'idea di acquistare un bimotore che avesse ancora un certo numero di ore utili prima della revisione dei motori. Daniele Beltrame chiama subito Fabio Iannaccone, anche lui pilota del team della Jonathan Collection, per chiedere se conosceva un amico pilota che vendeva un bimotore. Prima ancora di arrivare a Nervesa, Fabio richiama dicendo che ha trovato un amico che vende un Cessna 310 bimotore e Zanardo, prima ancora di sapere il prezzo, gli dice: "Compralo!". Così l'aeroplano è arrivato in volo a Nervesa della Battaglia ed è stato possibile, oltre ai due motori, espantare anche tutti gli strumenti, i cavi ed i vari impianti da riportare, riadattati, sul Caproni Ca.3. Beltrame è però abituato a lavorare con i motori Continental, mentre questi sono due Lycoming da 264 CV. Come fare? Daniele non si perde d'animo e scrive alla Cessna dicendo che avevano acquistato un 310 e che dovevano installare i motori su questo aeroplano (e allega la fotografia del Caproni!), chiedendo gli schemi elettrici e quelli dell'impianto carburante. Dopo quattro giorni la Cessna risponde con tutti gli schemi dettagliati degli impianti richiesti, aggiungendo: "Teneteci informati perché voi siete matti". Si procede quindi alla riprogettazione degli impianti, tenendo conto che il terzo motore, quello centrale, sarebbe stato un Lycoming da 180 CV con circuiti a 12 volt, mentre i due Lycoming ed i relativi strumenti sono alimentati a 24 volt. I tempi sono strettissimi perciò si lavora ininterrottamente per mesi, senza feste e senza ferie (sante mogli!), superando di volta in volta tutti i problemi, fino al completamento dell'opera, terminata nel mese di maggio 2023.

### FABIO "DUCA" CONSOLI - IL PILOTA COLLAUDATORE DEL CA.3

Una volta finito l'aereo era necessario trovare un pilota collaudatore, perché nel frattempo la licenza di Zanardo era scaduta. Grazie agli amici dell'Aeronautica Militare è stato contattato Fabio Consoli: Fabio entra in Accademia Aeronautica con il Corso Zodiaco III, lo stesso dell'attuale Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Luca Goretti; effettua vari corsi negli Stati Uniti, poi torna in Italia al 3° Stormo di Villafranca - 28° Gruppo e vola sull'F-104; successivamente viene scelto per diventare pilota collaudatore e va a Edwards alla USAF Test Pilot School; al rientro in Italia viene assegnato al 311° Gruppo del Reparto Sperimentale Volo e lì inizia la fase di collaudo di vari aeroplani; è stato anche pilota presentatore del G.222; in seguito decide di lasciare la Forza Armata e diventare pilota commerciale dell'Alitalia volando dall'MD-80 al Boeing 777, fino alla pensione. Quando gli è stato chiesto se voleva entrare nel gruppo piloti della Jonathan, pur conoscendo la Fondazione, Fabio non era al corrente di tutta la storia del Ca.3, ma non ha esitato un solo istante ad accettare. Venendo dall'Aeronautica Militare e dall'Alitalia, la prima cosa che ha dovuto fare è stata quella di imparare a conoscere il

team e stabilire il fondamentale rapporto di fiducia tra chi costruisce l'aeroplano e chi lo pilota. Mentre nelle esperienze precedenti il rapporto di fiducia con la manutenzione era automatico, perché la manutenzione era programmata ed effettuata da specialisti, volando su aeroplani di costruzione amatoriale era indispensabile costruire tale rapporto. Il collaudo dell'aeroplano con i nuovi motori è iniziato come da prassi con i rullaggi veloci e poi con dei piccoli salti. Non ci si aspettava niente di diverso di quanto già sperimentato in precedenza nel 2015. La sostanziale differenza per Fabio era che si trovava ai comandi di un aeroplano di un'altra epoca e non aveva nessuna esperienza del genere. Durante i primi test era affiancato da Daniele Beltrame che, un po' agitato, cercava di spiegargli con le mani quello che non capiva a voce, indicando gli strumenti e parlandogli in dialetto trevigiano stretto (Fabio è siciliano!). L'aeroplano è estremamente rumoroso, e nonostante indossassero i caschi e le cuffie, era difficile parlarsi e sentirsi (questa difficoltà l'avrebbero avuta anche in seguito sia con le comunicazioni tra di loro, sia con quelle tra loro e gli enti di controllo del traffico aereo, per effettuare le quali era spesso necessario ridurre i giri dei motori). L'aeroplano scodava sensibilmente ed ha sempre avuto caratteristiche di

**Daniele Beltrame e Fabio Consoli** concentrati sulla messa in moto dei tre motori Lycoming, due da 264 hp e uno da 180 hp per un totale di 708 hp di potenza massima





Il ruotino anteriore sterzabile ha molto semplificato la gestione in rullaggio del Ca.3R

poca stabilità sul piano direzionale. Non esistono relazioni su come volasse l'aeroplano originale, e quindi non sappiamo se questa sia sempre stata una sua caratteristica particolare o meno. Probabilmente il fatto che la fusoliera sia un po' più lunga davanti al baricentro ha un po' accentuato questo compor-

tamento. Man mano che procedono con i vari salti, Fabio e Daniele imparano sempre più a controllare una macchina non facile. Fabio, il pilota, seduto a sinistra, non può permettersi di lasciare il volante, mentre Daniele si occupa dei motori. Col tempo si è riusciti ad affinare la tecnica di decollo e di at-



terraggio, imparando che l'aeroplano può tenere il ruotino alzato fino a 50 km/h. Il decollo si effettua a 80-90 km/h. Il primo volo vero e proprio avviene l'8 giugno 2023 e l'aeroplano conferma la tendenza a sbandare a destra e a sinistra continuamente, però i nuovi motori vanno benissimo e sono potenti

(parliamo di una potenza massima di 708 CV totali, contro i 450 CV dei motori precedenti). Fabio ci racconta che dopo 10-15 minuti di volo voleva tornare giù perché l'aeroplano era molto difficile da controllare in imbardata. Poi però ha trovato che lasciando stare la pedaliera, l'aeroplano ondeggiava di qua e di là, ma era controllabile (più o meno!). Da buon pilota collaudatore Fabio aveva pianificato un "Test Plan" di 20 missioni. Purtroppo non c'era il tempo per procedere in tal senso ed in due giorni sono stati effettuati sei voli, cioè quelli strettamente necessari per ottenere dall'ENAC il permesso di volo necessario a portare l'aereo a Pratica di Mare. Infatti è stato sufficiente dimostrare che l'aereo poteva decollare, che era controllabile in volo, che avesse l'autonomia ed il range dichiarati (circa 3,5 ore per 300 km), che raggiungesse la quota massima di volo (6.000 piedi al fine di superare gli Appennini, per raggiungere i quali impiega 35 minuti) ed infine che atterrasse in sicurezza. Vista la rumorosità della macchina e le vibrazioni, Fabio e Daniele sono stati costretti ad usare maschere e caschi, e per questo sono stati un po' criticati, perché considerati anacronistici. Inoltre, visto l'abitacolo aperto, i caschi forniscono una protezione dai possibili "bird strike", non avendo un'elica davanti che possa eventualmente "triturare" un uccello.

I tre motori consentono al grosso biplano una corsa di decollo contenuta e un buon rateo di salita



In rullaggio il Ca.3R con i suoi 22.7 metri di apertura alare (e più di 3 tonnellate) è decisamente impegnativo

### FABIO "BOCIA" IANNACCONE - IL PILOTA DELLO SPAD XIII

Il "Francesco Baracca" della Jonathan Collection è Fabio Iannaccone, pilota di Aviazione Generale bre-



viene diviso in tre tratte con tappa a Ravenna e Foligno. Inoltre lo Spad XIII, oltre a presenziare all'airshow, aveva un ruolo fondamentale nel volo di trasferimento: doveva fare da "scout" volando avanti e indietro al Caproni per verificare le condizioni meteo e aiutare nelle comunicazioni facendo da ponte con gli enti di controllo, visto che il Ca.3 aveva delle difficoltà legate al rumore dell'aereo. Il "Permit to Fly" si fa attendere e arriva soltanto nel pomeriggio di lunedì 12 giugno. Purtroppo in quei giorni è previsto il passaggio di una perturbazione che avrebbe attraversato il Nord ed il Centro Italia. Infatti un brutto temporale su Ravenna costringe a posticipare di un giorno la partenza, perciò la prima tratta verrà effettuata senza problemi solo il martedì, pur arrivando a Ravenna a mezzogiorno in coda ad un tem-

**Un passaggio** in formazione con lo SPAD XIII il cui ruolo di "scout meteo" nei trasferimenti è stato essenziale

vettato all'Aeroclub Treviso e membro della Pattuglia su motoalianti Fournier "Blue Voltige" per più di vent'anni. Suo padre è un grande amico di Giancarlo Zanardo e quindi Fabio conosce e frequenta da sempre la Jonathan Collection, ed è proprio a lui che Giancarlo chiede di accompagnare il Ca.3 a Roma pilotando lo Spad XIII, incaricandolo anche di pianificare il volo di trasferimento. Bisognava essere a Pratica di Mare giovedì 15 giugno 2023. Lo Spad XIII è più veloce del Ca.3 (il Caproni vola in crociera a 120 km/h, più lento delle macchine in autostrada!), ma può percorrere una distanza minore (200 km contro i 300 km del Ca.3), perciò il volo di trasferimento

porale. Non è possibile proseguire oltre e quindi si rimanda la seconda tappa a mercoledì. L'indomani una perturbazione copre gli Appennini, con visibilità scarsa e nubi basse. Dopo un'attesa di alcune ore, Fabio Consoli decide di tentare, facendosi precedere dallo Spad XIII come ricognitore meteorologico. Sarà un volo difficile, con cambi di rotta, superando gli Appennini "quercia a quercia" e sbucando a nord di San Sepolcro per arrivare finalmente a Foligno. Ma la meteo non ha ancora finito di mettere i bastoni tra le ruote, perché un temporale su Terni-Viterbo-Roma li costringe ancora ad attendere. Alla fine Fabio decide di partire, valutando che sarebbero ar-



**In volo** la grossa ala rettangolare di grande apertura e la particolare fusoliera bitrave con cabina anteriore prolungata sono all'origine di una caratteristica instabilità direzionale

**I tappetini** sui sedili piloti: guai a scambiarli, e se mancano non si va in volo!

rivati a Roma in coda alla perturbazione. Dovendo comunque fare una deviazione a causa un violento temporale a nord di Roma, viene chiesto ai controllori di volo se è possibile effettuare un diretto su Pratica di Mare, al fine di evitare tutti i punti di riporto della zona. L'autorizzazione viene concessa a patto di effettuare un passaggio su Roma Urbe e su Ciampino! Ormai provati, Fabio, Daniele e l'altro Fabio atterrano finalmente a Pratica di Mare con grande emozione e sollievo di Giancarlo che li aveva preceduti in macchina e sapeva delle avverse condizioni meteo. Il resto è storia. Dopo il primo volo del venerdì con 20-25 nodi al traverso, il Ca.3R in formazione con lo Spad XIII, il Ca.3 ha volato due volte il sabato e due volte la domenica sotto gli occhi di 300.000 spettatori.



E con orgoglio si può dire che il Caproni Ca.3R è stato l'aeroplano che ha riscosso il maggior successo tra il pubblico. Un successo ottenuto grazie al grande lavoro di squadra, grazie ad un team che ha dato tutto perché questa fosse una cornice d'oro che Giancarlo doveva mettere alla sua carriera aviatoria unica in Italia e nel mondo. Al termine della presentazione Giancarlo non ci ha detto se ha in mente di stupirci con qualche futura realizzazione o impresa, ma una cosa è certa: per lui ed il suo team "Nulla-Via-Invia".

P.S. Ogni pilota vola con un portafortuna. Quando sono salito sul Ca.3R per fare le foto al cockpit, Daniele Beltrame mi ha fatto notare i due tappetini appoggiati sui sedili dei piloti, dicendomi: "Vedi questi tappetini? Sono su questi sedili fin dal primo volo del Ca.3. Ognuno ha il suo, e guai a scambiarli. E se non ci sono i tappetini non si va in volo!".



**Da sinistra:** Fabio Iannaccone, Fabio Consoli, Giancarlo Zanardo e Daniele Beltrame