

SULLE ALI DELLA STORIA: IN VOLO SUL CAPRONI Ca.3 R DI GIANCARLO ZANARDO



VFR Aviation vi propone un volo emozionante come nessun altro: siamo saliti a bordo dell'unica replica di Caproni Ca.3 esistente al mondo, in uno dei luoghi dove questo bombardiere è stato impiegato durante la Prima Guerra Mondiale

Paolo Zerlotto

Nel corso dell'ultimo anno ho frequentato spesso la 'Jonathan Collection' di Giancarlo Zanardo, straordinaria Fondazione basata sul campo di volo 'Francesco Baracca' a Nervesa della Battaglia (TV) che ha lo scopo di mantenere viva la memoria dei tempi eroici dell'aviazione, dal primo volo dei fratelli Wright, alla Grande Guerra e gli anni che seguirono. Vista la mia passione per gli aeroplani, ed in particolare per quelli storici, potermi avvicinare ad icone come il Wright Flyer I R, Blériot XI R, Fokker Dr.I R, Spad XIII R, SE.5A R, Sopwith Camel R, Fokker Eindecker R, Caproni Ca.3 R ed un De Havilland DH.82A Tiger Moth originale del 1941 è stata un'esperienza unica. Grazie ai numerosi incontri con Giancarlo Zanardo e con il suo staff, e partecipando ad eventi e conferenze, ho potuto conoscere meglio la storia di alcuni straordinari aeroplani che fanno parte della collezione e di condividerla con i lettori di VFR Aviation. Al campo Jonathan posso

proprio dire di aver vissuto emozioni straordinarie, Cosa potevo desiderare di più? In effetti una cosa c'era, la più straordinaria di tutte: volare sul Caproni Ca.3! Ero consapevole di fare una richiesta assolutamente eccezionale, ma dovevo provare. Contatto quindi Giancarlo chiedendogli se è possibile fare un volo sul Caproni Ca.3, magari sfruttando l'opportunità di un trasferimento, per esempio da Nervesa a Thiene per l'airshow del 19-20 settembre. Mi risponde a stretto giro, dicendomi che sarebbe stato meglio volare a Nervesa e che mi avrebbe fatto sapere. E Giancarlo è un uomo di parola: l'indomani mi propone di fare il volo venerdì 19 settembre, prima del trasferimento a Thiene del Ca.3 per le prove dell'airshow. L'appuntamento a Nervesa è alle 8:30 del mattino con l'obiettivo di decollare alle 9, e consentire poi al Caproni, allo SPAD XIII ed al Fokker Dr.I di partire per Thiene in tempo per il briefing dei piloti dell'airshow, programmato alle 10:30. Inutile

dire che l'adrenalina è a mille, la notte precedente ho dormito pochissimo, ed alle 8:15 del venerdì sto già imboccando la strada sterrata che conduce al campo di volo 'Francesco Baracca', preceduto da Giancarlo Zanardo a bordo della sua Jeep Willys della Seconda Guerra Mondiale. Nel giro di pochi minuti arrivano anche i piloti e lo staff della Jonathan Collection, ci salutiamo, si respira il clima di un bel gruppo affiatato, ci si scambia qualche battuta, ma il tempo stringe e ci rechiamo nell'hangar 'Francesco Baracca' a 'svegliare' il Caproni Ca.3.

IL CAPRONI Ca.3 N. 2378 'NULLA-VIA-INVIA'

Il Caproni costruito da Giancarlo Zanardo rappresenta il Ca.3 matricola 2378 'Asso di Picche' pilotato dal Capitano Maurizio Pagliano e dal Tenente Luigi Gori, battezzato con il motto 'Nulla-Via-Invia', traducibile come 'Nessuna strada è impossibile', dipinto su entrambi i lati della fusoliera. Infatti Pagliano e Gori furono dei pionieri dell'aviazione da bombardamento italiano durante la Prima Guerra Mondiale, insigniti di quattro Medaglie d'argento e una di bronzo al valor militare. Il Tenente Pagliano venne assegnato al pilotaggio dei trimotori Caproni Ca.3 ed entrò in servizio nel dicembre 1916 presso la 8ª Squadriglia, dove fece la conoscenza con il suo secondo pilota, il Tenente Luigi Gori, e poi da Capitano, sempre con Gori, passò alla 1ª Squadriglia del IV Gruppo aeroplani. In meno di due anni la coppia compì numerose missioni su basi militari molto ben difese, aeroporti e porti austriaci. Nella notte dell'11 maggio 1917 i due decollarono da Pordenone a bordo del Ca.3 spingendosi fin sulla rada di Pola, dove sganciarono dieci bombe tipo '162' (ognuna da 25 kg), ritornando poi alla base. Tale missione venne ef-

SCHEDA TECNICA CAPRONI Ca.3 R I-ZANA

Apertura alare m 22,74

Lunghezza m 11,65

Altezza m 4,02

Superficie alare mq 95,64

Peso a vuoto kg 2.900

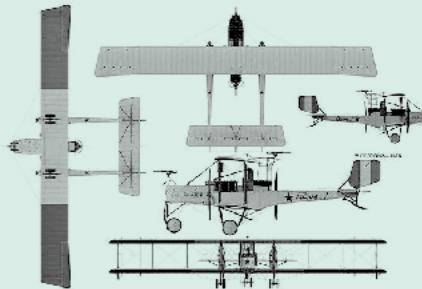
Peso max al decollo kg 3.800

2 motori Continental IO-470 da 260 hp

Un motore Lycoming O-360 da 180 hp

Potenza totale 700 hp

Velocità di salita 110 km/h



Velocità di crociera 125 km/h

Velocità massima 140 km/h

Velocità di stallo 80 km/h

Rateo di salita 1 m/s

fettuata in condizioni di scarsa visibilità, senza scorta caccia, e contro gli ordini ricevuti, ma dimostrò la possibilità di svolgere missioni notturne a lungo raggio. A partire dalla seconda metà del mese di luglio il coraggio e l'abilità dei due piloti non passarono inosservate e Gabriele D'Annunzio scelse i due aviatori, insieme al Tenente osservatore Giovanni Battista Pratesi, per formare l'equipaggio del bombardiere Ca.3 matricola 2378. Insieme effettuarono dapprima delle audaci missioni di bombardamento notturno sulla piazzaforte di Pola, quindi una serie di mitragliamenti e bombardamenti a bassa quota sull'attuale Carso triestino. L'affiatamento raggiunto fece sì che D'Annunzio scegliesse Maurizio Pagliano e Luigi Gori come equipaggio per effettuare un volo su Vienna. Il Comando Supremo chiese che venisse dimostrata la capacità del velivolo con un volo a lunga durata ed il 4 settembre i due aviatori, con D'Annunzio a bordo, decollarono alle ore 8:10



Maurizio Pagliano e Luigi Gori davanti al loro Ca.3 "Nulla Via Invia"

La delicata
movimentazione per
estrarre il Ca.3 R
dall'hangar



della mattina dal campo d'aviazione La Comina (PN), raggiunsero Torino e rientrarono alla base alle ore 17:23 dopo un volo senza scalo di oltre 1.000 km. Nonostante il successo della prova, la missione su Vienna con i Caproni Ca.3 non ebbe mai luogo per un ripensamento comunicato all'ultimo istante dal Comando Supremo. Alla fine di settembre Maurizio Pagliano insieme a Gori, D'Annunzio e Pratesi, si rischierarono a Gioia del Colle per prendere parte allo storico bombardamento della base austriaca del Cattaro, effettuato il 4 ottobre 1917 con un difficilissimo volo notturno sul mare. Il rientro al Reparto avvenne nel periodo del nefasto esito della battaglia di Caporetto. Pagliano e Gori lasciarono per ultimi la Comina il 4 novembre, incendiando gli aerei non in grado di partire in volo e seguendo il rischieramento del loro reparto sul campo d'aviazione di San Pelagio (PD).

IL PILOTA DEL CAPRONI Ca.3

Quando nel 2023 si è trattato di riportare in volo il Ca.3 dopo una completa rimotorizzazione, l'allora Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Luca Goretti, che ha fortemente voluto la presenza del Caproni per i festeggiamenti dei 100 anni dell'AM, ha suggerito che a farlo fosse un pilota con un background da collaudatore e con esperienza su plurimotore, sostenendo di avere il nome giusto: Fabio Consoli. Classe 1961, Fabio Consoli entra in Accademia Aeronautica nel 1980 con il Corso Zodiac III, lo stesso di Goretti. L'addestramento per diventare pilota militare lo effettua presso la Sheppard AFB in Texas (USA), tra i primi italiani a frequentare l'Europa-Nato Joint Jet Pilot Training Program. Torna in Italia e viene assegnato al 3° Stormo di Villafranca, 28°

Sul grosso
volantino il
riferimento di
nastro verde
“alettoni a zero”
e il pulsante
rosso PTT

Gruppo, sull'F-104 'Starfighter'. Nel 1988 il Reparto Sperimentale Volo lo seleziona per diventare pilota collaudatore e ritorna negli Stati Uniti per il corso presso la Test Pilot School di Edwards. In questo periodo vola su una invidiabile quantità di aerei: A-37 'Dragonfly', T-38 'Talon', F-4 'Phantom', A-7 'Corsair', F-16 'Fighting Falcon', F-15 'Eagle', F-18 'Hornet', F-5 'Tiger', C-130 'Hercules', C-141 'Starlifter', B-52 'Stratofortress', e altri ancora. Rientrato in Italia viene assegnato al 'Team Eurofighter' e nel 1996 è il primo pilota italiano a volare sul nuovo caccia europeo. Tra le attività dell'R.S.V. c'è anche quella delle presentazioni in volo e Fabio lo farà volando sul G.222 nelle manifestazioni aeree. Nel 1997 diventa comandante del 15° Gruppo del 2° Stormo di Rivolto sul velivolo AMX 'Ghibli'. Nel 1999 si congeda dall'AMI ed inizia una carriera in Alitalia lunga 22 anni volando su MB-80, A-319, A-320, A-321 e B-777. Fabio è anche un pilota VDS e vola presso l'aviosuperficie 'Il Falco' (LIFM) in provincia di Torino. Ha all'attivo 16.970 ore



di volo, di cui 60 ore e 15 minuti sul Caproni Ca.3 (dato riferito al 24/09/2025). Attualmente Fabio Consoli è l'unico pilota di Caproni Ca.3 al mondo, e Daniele Beltrame è l'unico co-pilota. Daniele ha un'esperienza pluriennale nelle costruzioni amatoriali ed è un collaboratore tecnico della Fondazione Jonathan. Il suo contributo è stato fondamentale nella recente rimotorizzazione del Caproni ed è famoso nel mondo per essere stato il pilota dell'Aerogallo, lo scenografico aeroplano a forma di gallo.

LA PREPARAZIONE

Il Caproni Ca.3 sonnecchia tranquillo quando la squadra della Jonathan Collection spalanca le porte dell'hangar, appende una scala sul fianco destro ed inizia ad effettuare i controlli pre-volo. Viene tolto il copri pitot, si controlla l'integrità delle tele, che non ci siano perdite di olio o di benzina, si controllano i livelli, si verifica che le eliche e le ruote siano integre e che i tiranti, le carrucole ed i cavi di controllo delle superfici mobili siano a posto. La strumentazione del Caproni, pur moderna, è essenziale e completamente analogica. In buona parte è quella del Cessna 310 dal quale sono stati prelevati i due motori Continental da 264 CV. Il terzo motore, centrale spingente, è un Lycoming da 180 CV. Sul cruscotto troviamo a sinistra i sei strumenti di volo, in posizione centrale ci sono gli strumenti dei due Continental con gli indicatori a doppia lancetta, mentre più a destra, contornati da una riga bianca, troviamo quelli del Lycoming. Più in basso i manometri della pressione e del livello del carburante, gli interruttori dei magneti ed i vari 'circuit breaker'. In alto a destra è installata la radio, il transponder, un orologio e la famosa 'pallina'. Ci sono poi numerose spie luminose di segnalazione e vari interruttori... e tra questi ce n'è uno misterioso coperto da una protezione rossa scura sulla quale è stata posta la scritta in dialetto veneto 'So mi', come per dire: 'Lo so io a cosa serve'. Incuriosito chiedo a Daniele Beltrame (l'intero impianto elettrico è opera sua): si tratta di un circuito che serve ad alimentare la ricarica del cellulare di Daniele senza dover dare corrente all'intero quadro elettrico quando l'aeroplano è fermo! Sui entrambi i volantini, o forse sarebbe più corretto definirli "volantoni", c'è un pulsante rosso per parlare alla radio ed un nastro verde la cui funzione è fondamentale: dal cockpit dell'aeroplano è impossibile vedere la posizione degli alettoni ed un volantino rotondo non dà nessun riferimento, perciò Fabio ha pensato di mettere un nastro verde che quando si trova nella posizione verticale in alto indica che gli alettoni sono neutri, cosa fondamentale soprattutto in decollo. Tra i due sedili dei piloti c'è la leva per il comando dei freni a tamburo; quando l'aereo è in sosta assume anche la funzione di 'parking brake' mediante l'inserimento di un cuneo di legno colorato di rosso nella fessura alla base del pavimento (soluzione semplice e funzionale). Sul muso dell'aereo ci sono due piccole prese d'aria, una a destra ed una a sinistra, collegate con un tubo di plastica che arriva fino ai sedili dei piloti; prosegue poi con un tubo flessibile che viene agganciato alla maschera del casco; questa è un'altra soluzione geniale che ha lo scopo di far



respirare aria pulita ai piloti, non contaminata dagli scarichi dei motori, ma soprattutto protegge il microfono dall'assordante rumore dei tre propulsori.

ABORDO

Terminati i controlli, salgo sulla scala a pioli alta due metri e raggiungo il posto del passeggero, posizionato al centro della fusoliera, immediatamente dietro ai sedili dei piloti. Nel Ca.3 originale questa postazione non esisteva, perché dietro ai piloti c'erano due grandi serbatoi di benzina (su questa replica i tre serbatoi principali si trovano ciascuno dietro al proprio motore, mentre due ausiliari da 60 litri ciascuno sono posizionati sull'ala superiore, il tutto per una capacità complessiva di 700 litri). Indosso un caschetto di pelle sul quale sono state fissate due cuffie antirumore. Mi assicuro poi alla poltroncina con cinture di sicurezza a quattro punti. I due piloti indossano un casco di volo molto simile a quello usato dai piloti militari, con visiera e maschera per l'aria da respirare e per il microfono. Questo non è sicuramente un 'look' di cento anni fa, ma garantisce un buon comfort di volo a cabina aperta e soprattutto la protezione in caso di 'bird strike'. Una volta sistemati si accendono i motori: prima quello centrale, poi quello di sinistra e infine quello di destra.

Il misterioso
interruttore "So mi"
– "So io a cosa
serve"

Il sedile centrale
del passeggero



Il timone centrale è stato reso fisso per migliorare la stabilità direzionale



Motori al massimo, inizia la corsa di decollo

Raggiunta la temperatura minima dell'olio, rulliamo lentamente: questa replica del Ca.3 ha introdotto delle modifiche rispetto all'aereo originale che era fondamentalmente un taildragger e poggiava sul carrello principale e su due pattini di coda; il carrello anteriore serviva solo come antiribaltamento. Veniva spinto e posizionato controvento, e poi solo in fase di decollo appoggiava brevemente sul carrello anteriore. Il Ca.3, invece, ha la fusoliera anteriore un po' più lunga ed il baricentro spostato in avanti per essere a tutti gli effetti un aereo triciclo. Per facilitare la movimentazione a terra, soprattutto sulle superfici in asfalto, il carrello anteriore è stato reso sterzante. Inoltre, contrariamente all'originale, il carrello è dotato di freni a tamburo. Nel frattempo i

motori sono giunti in temperatura e quindi rulliamo lentamente fino a portarci in testata pista 33.

IN VOLO!

L'adrenalina sale, così come i giri dei motori portati alla massima potenza. I 700 CV complessivi scalpitano ed inizia la corsa di decollo, la velocità aumenta; Fabio mantiene il muso abbassato in modo da poter gestire lo steering fino a quando i timoni non diventano efficaci, poi raggiunti gli 80-90 km/h, dopo solo trecento metri di pista, effettuiamo la rotazione: il Ca.3 non alza prima il ruotino e poco dopo il carrello principale, ma stacca in maniera decisa e si invola subito. La pista di Nervesa è lunga 1.000 metri e larga 30. Per ragioni di sicurezza si è deciso di non

operare su piste di lunghezza inferiore ai 700-800 metri, perché se ci fosse la necessità di abortire il decollo serve spazio per poter fermare la corsa dell'aeroplano. Proseguiamo la salita alla velocità ottimale di 110 km/h, alla mia destra il fiume Piave che con la sua ansa abbraccia l'intero campo di volo. La giornata è splendida, il cielo limpido e l'aria fresca consentono una visibilità totale. Il nostro rateo di salita, nonostante i 700 CV, si aggira intorno ai 200 piedi al minuto. Quando l'aereo è scarico si può arrivare a 300 ft/min (nel 2023 per andare a Pratica di Mare sono serviti 35 minuti per arrivare alla quota di 6.000 ft necessaria per superare gli Appennini, ad una media di 170 ft/min), que-



sto a causa della grande resistenza aerodinamica offerta dall'aeroplano. In salita bisogna stare molto attenti perché è un attimo perdere velocità e finire in secondo regime; in questo caso bisogna abbassare il muso per riprendere quei 10-15 km/h e poi tirarlo su di nuovo con delicatezza fino a ritornare alla velocità ottimale. Viriamo lentamente a sinistra e continuiamo la salita fino a raggiungere la quota di circa 1.000 ft, livelliamo e proseguiamo verso sud alla velocità di 120 km/h. Mi guardo intorno e cerco di capire se è tutto vero, se non è solo un sogno e tra un po' mi sveglierò. Sto volando sull'unico esemplare di Caproni Ca.3 al mondo e lo sto facendo in una zona dal profondo significato storico. Le truppe italiane, credute vinte e moralmente distrutte dopo la

disfatta di Caporetto, opposero una tenace resistenza sulle rive del Piave che permise di bloccare l'avanzata dell'esercito austriaco. I nostri soldati furono supportati anche dall'aviazione che martellava il nemico con bombardamenti e mitragliamenti a bassa quota. Mi guardo intorno, è come essere seduti su un grande balcone che vola. Puoi toccare il cielo, senti l'aria sulla faccia e la temperatura esterna su tutto il corpo. Penso a cosa potevano provare quegli aviatori che più di cento anni fa solcavano i cieli di giorno e di notte, d'estate e d'inverno, spesso in condizioni metereologiche proibitive, con motori inaffidabili (tra l'altro la potenza complessiva dei tre motori era allora di soli 450 CV), sfidando i

colpi dei fucili e delle mitragliatrici che cercavano di abbatterli.

IL PILOTAGGIO: COMPLESSO E DELICATO

Il nostro volo prosegue in direzione di Nervesa della Battaglia. Vedo che Fabio non stacca praticamente mai le mani dal 'volante'; il suo compito è pilotare l'aeroplano, mentre Daniele controlla i motori e tutti i loro parametri, oltre ad occuparsi della navigazione. Pur essendo certificato single pilot, far volare il Ca.3 richiede molta attenzione e la suddivisione dei compiti tra pilota e co-pilota è quasi indispensabile. Al pilota per volare servono solo l'altimetro e l'anemometro, l'assetto si controlla guardando fuori.

Uno sguardo al motore di destra e all'incredibile apertura alare

In finale su pista 15, l'assetto si controlla unicamente a vista





**L'enorme apertura
alare e l'assenza di
diedro spiegano la
complessità e la
delicatezza del
pilotaggio**

La condotta dell'aeroplano è impegnativa perché tutte le fasi del volo si svolgono in un range di velocità molto ristretto (appena 50 km/h!): decollo a 90 km/h, salita a 100/110 km/h, crociera a 120/125 km/h, velocità massima in leggera picchiata di 140 km/h, atterraggio a 100 km/h e stallo a 80 km/h. Si capisce quindi che già una variazione di soli 10 km/h fa una grande differenza. Le virate sono molto ampie con un angolo di bank di 25° al massimo, più a sinistra che a destra, perché a destra è più difficile uscire dalla virata. Il problema delle virate, oltre al fatto che l'aeroplano ha molta inerzia ed è molto lento perché ha un'ala enorme, è dovuto ai quattro grandi alettoni che producono una importante imbarbata inversa. Quando si entra nella virata è quindi necessario dare piede dentro la virata per far sì che il muso rimanga coordinato, e questo non è un problema. La difficoltà, invece, sta nell'uscire dalla virata: nel caso di una virata a sinistra per uscirne è necessario dare tutto volantino a destra, e così facendo il muso tende ad entrare ancora di più dentro la virata; è quindi necessario dare anche tutto piede destro. Arrivati in prossimità di Nervesa della Battaglia eseguiamo una virata di 180° in direzione del Montello per sorvolare il luogo dove è precipitato l'asso degli assi, Francesco Baracca. Proseguiamo poi lasciandoci sulla sinistra il Sacrario del Montello, uno dei principali ossari che raccolgono le spoglie dei caduti italiani durante la Grande Guerra. A questo punto puntiamo diritti sul campo di volo di Nervesa per un passaggio basso sugli hangar e sulla pista.

**IL SEGRETO DELLA STABILITÀ
DEL Ca.3 R**

Però c'è qualcosa che non mi torna: perché il Ca.3 vola tranquillo ed in modo stabile? Alla conferenza sulla 'Costruzione ed i primi voli del Caproni Ca.3'

(VFR Aviation - Novembre 2024) Fabio ci ha raccontato che durante il primo volo di collaudo, dopo 10-15 minuti, voleva tornare giù e finirla lì, perché l'aeroplano era molto difficile da gestire in imbardata, producendo un continuo ondeggiamento a destra e a sinistra, non controllabile con la pedaliera. Questa replica del Ca.3, poi, al fine di trasformare l'aeroplano in un vero triciclo con lo 'steering' ha comportato l'allungamento della parte anteriore della fusoliera di circa mezzo metro, in modo da spostare in avanti il baricentro. In un aeroplano la parte di fusoliera davanti al baricentro ha sempre un effetto destabilizzante, la fusoliera dietro al baricentro ha invece un effetto stabilizzante: se prende aria da un lato tende a riportare l'aereo in posizione di volo. Il fatto che questa fusoliera sia più lunga davanti ha sicuramente destabilizzato un po' l'aeroplano sul latero-direzionale, perciò quando la prua diverge la fusoliera dietro al baricentro tende a riportare l'aereo in l'equilibrio, generando così una continua oscillazione. Alla fine, si è capito che era controproducente contrastare queste oscillazioni con la pedaliera e conveniva lasciare che l'aeroplano volasse con questi ondeggiamenti che non arrivavano mai a mettere l'aeroplano di traverso. Per circa un anno si è volato in questo modo, poi Fabio ha avuto un'idea e discutendone con Giancarlo ha proposto questa soluzione: i timoni sono tutti e tre 'pivottanti' e quello centrale è collegato agli altri due, i quali ne comandano il movimento; il timone centrale è stato quindi scollegato ed è stato bloccato creando una deriva fissa che, essendo molto indietro rispetto al baricentro, ha un effetto stabilizzante tale da azzerare quasi completamente le oscillazioni. Si è guadagnato in stabilità direzionale, ma si ha a disposizione un timone in meno per controllare l'imbarbata inversa, cosa gestibile usando più decisamente il piede nelle virate. Dopo il sorvolo del campo di Nervesa diri-

giamo a nord-est verso il paese di Susegana per un ultimo doveroso omaggio a chi fu duramente impegnato nella difesa della linea del Piave. Il 30 dicembre 1917 su uno dei sette Caproni Ca.3 decollati da San Pelagio (PD) per compiere un bombardamento contro l'aeroporto austro-ungarico di Godega di Sant'Urbano (TV) si trovavano Pagliano e Gori con i mitraglieri Giacomo Caglio e Arrigo Andri. Ad un certo punto un caccia Albatros D.III pilotato dall'asso austriaco Benno Fiala von Fernbrugg attacca il Caproni Ca.3 matricola 4216 di Pagliano e Gori e lo abbattere. L'aereo precipita a sud di Susegana (TV), a circa tre chilometri in linea d'aria dall'attuale campo di volo di Nervesa. L'aereo si incendia e nessuno sopravvive. Sarà proprio Giancarlo Zanardo, dopo varie ricerche, a ritrovare i pochi resti rimasti dell'aeroplano, che gli faranno venire l'idea di costruire la replica di un Caproni Ca.3 per poi intitolarlo a Pagliano e Gori.

COME SI ATTERRA CON IL Ca.3 R

Viriamo a sinistra portandoci in base per pista 15. La velocità scende a 100 km/h. Poi altri 90° a sinistra e siamo in lungo finale. Il Caproni Ca.3 può atterrare con un massimo di 15 km/h di vento al traverso, unicamente con la tecnica del granchio che consente di tenere le ali livellate (le ali sono troppo lunghe per atterrare a comandi incrociati, si abbasserebbero troppo), per poi fare la flare e raddrizzarlo subito prima di toccare con un deciso calcio alla pedaliera. Oggi non c'è vento perciò ci dirigiamo con il muso dritto verso la soglia pista. Il 'touch-down' è morbido, quasi impercettibile. Fabio fa 'aero-braking' mantenendo il muso alto fino alla velocità di 50 km/h, poi Daniele spegne il motore centrale ed inizia a frenare con la leva posta tra i due sedili dei piloti. Sulle piste in erba bastano 500 metri per fermarsi. Rulliamo verso

l'hangar Bessonseau con solo due motori accesi. I freni a tamburo tengono fino ad un certo punto, poi cominciano a scaldarsi e perdono efficacia, per cui il rullaggio, soprattutto sulle piste in asfalto, si fa spesso con un motore spento, per poi arrivare al parcheggio anche con due motori spenti in modo da sollecitare i freni il meno possibile. Arriviamo al parcheggio, si spengono i motori, silenzio. Un silenzio rotto dal mio grido di gioia sentito da tutti i presenti. Luca Gallina aggancia la scala al lato destro dell'aeroplano. Mi tolgo il caschetto, slaccio e cinture, stringo le mani a Fabio e Daniele e scendo a terra. Bisogna fare presto perché l'aereo deve ripartire per Thiene.

**EMOZIONE, TAPPETINI
E SPAZZOLONE**

Mi è servito qualche giorno per metabolizzare questa fantastica esperienza. Giancarlo mi ha fatto un regalo che non ha prezzo. Pensate che, a parte lui stesso e quattro strettissimi collaboratori della Fondazione Jonathan, solo altre due persone hanno volato come passeggeri sul Caproni Ca.3: Nicola Pecile, pilota dello spazioplano Virgin Galactic che era presente allo scorso 'Baracca Day', ed io per VFR Aviation. Sono consapevole di questo privilegio ed una cosa è certa: il lento e maestoso incedere del Caproni Ca.3 nel cielo di Nervesa della Battaglia resterà per sempre nel mio cuore. Chiudo questo racconto con un tocco di goliardia. Oltre ai tappetini porta fortuna, sempre presenti sui sedili dei piloti e senza i quali non si va in volo, un nuovo oggetto è diventato parte integrante delle dotazioni del Ca.3: uno spazzolone da bagno, regalato a Fabio Consoli dall'associazione 'Amici del Reparto Sperimentale Volo', di cui anche lui è socio con il nominativo 'Willy 42', e questo perché Fabio chiama bonariamente il Caproni Ca.3 'La vasca da bagno con le ali'! 



Da sinistra:
Daniele Beltrame,
Giancarlo Zanardo,
Paolo Zerlotto e
Fabio Consoli