

Due antichi Caproni ritornano a volare Due restauri più belli al mondo

Uno ha 86 anni, l'altro 88, sono gli unici aerei della famosa industria Caproni in efficienza di volo, e sono gli unici due aerei anteguerra volanti in Italia.

Uno è idrovolante, l'altro è terrestre.

L'idrovolante è il più antico al mondo in efficienza di volo e l'unico esistente con gli scarponi (galleggianti) in legno.

Sono entrambi autentici e originali. Hanno una lunga storia.

Il Caproni 100

Il CA 100, il famoso "Caproncino", nasce nel 1928 quando venne lanciato un concorso per realizzare un aereo da turismo e addestramento per le scuole di pilotaggio dei piloti e della riserva, pre militari e militari in seno all'Arma Aeronautica ed agli enti civili, quali gli Aeroclub e la R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) I prototipi sarebbero stati valutati da una commissione di tecnici e le ditte costruttrici dovevano realizzare un aereo biposto in tandem mono o biplano con determinate caratteristiche.

L'invito fu accolto con entusiasmo per la posta in palio: vincere il concorso significava assicurarsi la produzione in gran serie.

Ben 10 prototipi furono presentati per il concorso.

Solo 4 superarono l'esame della commissione presieduta da Italo Balbo. Tra questi il CA 100 ottenne i maggiori consensi.

In Italia non si ebbe mai più, come allora, una così vasta concentrazione di interesse verso l'Aeronautica.

Protagonista degli eventi di quel periodo fu appunto il CA 100 chiamato familiarmente "Caproncino".

Nell'intento di Italo Balbo e nella filosofia dell'epoca, si voleva avere un aereo con ali ripiegabili, in modo da ridurre l'ingombro e consentire il traino su strada e il ricovero nello spazio di un box-garage.

Ma l'idea, tuttavia, dell'aereo "parcheggiato sotto casa" rimase utopia e Balbo propose un altro programma: mettere in grado gli ufficiali piloti di acquistare aerei personali con uno speciale pagamento rateale. Come per gli ufficiali di Cavalleria esisteva il "cavallo di agevolezza", così il pilota avrebbe potuto avere "l'apparecchio di agevolezza".

Il CA 100 risultò, come abbiamo detto, essere il migliore tra tutti quelli presentati al concorso e quindi nacque così uno di quei rari aeroplani destinati a sopravvivere molto a lungo.

La sua attività si protrasse per oltre trent'anni!

Ebbe anche gli onori della cronaca con primati e con avventure aeronautiche di famosi personaggi.

Non solo: i CA 100 furono gli antesignani delle Frecce Tricolori poiché nelle manifestazioni aeronautiche furono utilizzati per le pattuglie acrobatiche nelle esibizioni delle "Giornate dell'Ala".

Ne furono costruiti circa 2000 esemplari con diversi tipi di propulsori, radiali o in linea, di potenza compresa tra gli 80 e 145 CV.

Dal 1930 fino al 1938/9 le scuole civili con aerei dell'Aeronautica fornirono l'addestramento di primo periodo con il CA 100. Solo nel 1938 lo Stato Maggiore decise di sostituire gradualmente nelle scuole questi velivoli con il Breda 25, più moderno e complesso.

Il Ministero allora agevolò la vendita dei propri CA 100 a privati, e un buon numero di questi continuò a volare nel dopo guerra. Molti furono distrutti durante il conflitto; sia dai bombardamenti degli aeroporti, sia dai tedeschi in ritirata,

Nel 1945 appena finita la guerra un Caproncino accuratamente smontato e ben nascosto per quasi due anni, rivide la luce.

Riportato a Linate, venne rimontato e immatricolato I-ZUCC. Il 15 ottobre 1945 questo CA 100 dipinto di azzurro e con impennaggio tricolore si alzò in volo pilotato dal Comandante Leone Piccolo collaudatore della Caproni.

Il Caproncino eseguì alcuni passaggi sopra il Duomo di Milano. Fu il primo aereo da turismo che si alzasse in volo in Italia dopo la fine della guerra.

Il motore COLOMBO

Nell'annuario dell'Aeronautica del 1932 si leggeva che le Officine Meccaniche COLOMBO, Società Anonima di San Cristoforo di Milano, erano tra le più antiche case di produzione di motori.

Già nell'aprile del 1915 allestivano il loro primo motore, il D.110 che ancora negli anni '30 era in servizio presso le Scuole di pilotaggio.

La ditta divenne ancora più famosa e conosciuta con i due motori S.53 e S.63. Negli anni 30 fu acquisita dall'Alfa Romeo che voleva sviluppare la tecnica e ampliare la gamma di motori aeronautici.

La sola Alfa Romeo costruì circa 1800 motori Colombo mantenendone il nome. La produzione cessò nel 1936. Sei cilindri in linea, 8.574 di cilindrata, potenza massima 145 cavalli, numero normale giri di motore al minuto 1.850, peso 156 kg, lunghezza mm 1.413, larghezza mm 510, altezza 797 mm sono le caratteristiche principali del motore Colombo S.63

Restauro motori

Per ottenere un aereo perfettamente originale e soprattutto per procurare ricambi per la manutenzione ci si impegnò per anni alla ricerca di parti, strumenti e soprattutto motori.

I motori originari erano oberati di ore di volo, non riuscivano più a raggiungere la potenza stabilita, trasudavano olio ed era quasi impossibile un restauro dopo decenni di duro lavoro.

Gavazzi interpellò prima l'Aeronautica Militare presso lo Stato Maggiore a Roma.

Quest'ultimo diede subito disponibilità e inviò un dispaccio a tutte le sedi e i magazzini della AM. Ma come era prevedibile, rispose che da decenni non c'era più nulla del motore Colombo.

Si tentò allora con gli Istituti Tecnici Aeronautici dove spesso si trovavano vecchi motori d'aereo ai fini didattici.

Fu trovato un motore Colombo S.63 in un istituto di Roma. Quando ci si attivò per prelevarlo, si scoprì che questo motore era in effetti di proprietà proprio della AM dato in uso gratuito all'Istituto a scopi didattici.

Si tornò allo Stato Maggiore, che rimase sorpreso della notizia e con varie difficoltà ulteriori, burocrazie e tempi lunghi si riuscì ad acquisire questo motore.

Non solo, dietro una segnalazione, si scoprì che anche a Cinecittà c'era un motore Colombo montato dentro un grosso tubo per creare il vento per gli effetti speciali nei film.

Anche qui l'operazione andò in porto sostituendo questo motore con uno più moderno e più leggero.

Si ebbe così la disponibilità di un altro Colombo S.63 funzionante con possibilità maggiori quindi di utilizzare parti ancora sane.

Infine, un terzo motore COLOMBO S.63 fu trovato e acquisito presso un altro Istituto Tecnico di Udine.

La disponibilità di questi motori consentì il restauro dei due motori originari.

Ricerca strumenti

Anche la ricerca di strumenti in alcuni casi è stata rocambolesca.

In particolare, gli altimetri, le bellissime e famose bussole Pezzani, i diavoletti (avvisatori di incendio motore, ad azione meccanica) e gli orologi.

Si era nel periodo dell'autarchia e tutta la strumentazione era rigorosamente di fabbricazione nazionale.

Altre avventure furono le ricerche delle eliche originali in legno.

Il Caproni CA 100 terrestre

Immatricolato I-ABMT fu costruito nel 1933 dalla Sa Aeroplani Caproni per la Regia Aeronautica, come aereo scuola di primo periodo. Portava la matricola militare MM55914.

Questo velivolo rimase militare fino al 1939 quando fu acquistato da un privato che lo immatricolò con l'attuale matricola e lo ricoverò all'Idroscalo di Pavia, dopo averlo trasformato in idrovolante.

Li rimase per tutto il periodo bellico; la sorta volle che nello stesso hangar fosse ricoverato negli stessi anni anche l'altro Caproncino di cui qui si parla.

Nel 1947 anch'esso sopravvissuto incredibilmente agli eventi bellici, fu venduto a una ditta di lavoro aereo con sede a Milano che lo ritrasformò in terrestre e lo utilizzò per traino di striscioni, o come si diceva all'epoca, di stendardi che allora venivano raccolti in un apposito baule aggiunto sotto la carlinga, che veniva aperto meccanicamente, come un bombardiere.

Nel 1953 fu utilizzato dalla stessa ditta ancora per pubblicità. Dotato di "fumogeno per segnalazioni" scriveva in cielo, con agili evoluzioni, il nome della ditta o del prodotto da reclamizzare.

Fu poi utilizzato per sperimentazioni di aerofreni di fusoliera noti con il nome di "sacche Ballerio".

Quando vecchio e stanco non gli fu più rinnovato il certificato di navigabilità, nel 1962 fu abbandonato in un angolo di un hangar di un aeroporto di Milano. Trasformato in rudere, fantasma di un aeroplano, nel 1996 fu acquistato da Gerolamo Gavazzi che lo restaurò e lo rimise in volo.

L'IDROVOLANTE

Immatricolato I-ABOU fu costruito nel marzo del 1935 dalla Macchi di Varese e consegnato alla Regia Aeronautica Militare nel giugno del '35, con matricola militare MM65156.

Fu destinato alla Brigata Aerea di Roma – Lido per la scuola di primo periodo. Li rimase fino al 1938 quando il Generale Valle chiuse la scuola spostata provvisoriamente a Pola- Puntisella a poi all'Idroscalo di Desenzano del Garda.

Rimase della Regia Aeronautica fino al 1940 quando venne venduto a Samuele Silvani, famoso motonauta, che lo trasferì all'Idroscalo di Pavia e lo immatricolò civile.

Questo trasferimento da militare a civile, in mano ad un privato, e l'ubicazione a Pavia, gli assicurò la sopravvivenza.

Silvani nel 1947 lo vendette all'Aeroclub di Como.

Nel 1948 il Comandante Valzania con l'ing. Carlo Mantero con un suo petulante schnauzer nano, che però in volo rimaneva buono e zitto in grembo al padrone, lo ritirò in volo dall'idroscalo da Pavia, un tempo sede di noto Idroscalo da cui partiva anche una linea aerea per Venezia e l'Istria e per Torino.

Con quell'evento rinasceva l'Aeroclub Como, i cui aerei erano stati tutti distrutti e affondati durante la guerra e fu anche l'ultimo idrovolante a decollare dall'Idroscalo di Pavia, che da allora fu abbandonato ad un triste destino (ancora oggi il rudere è visibile)

L'aereo volò per decenni fino al 1967; poi abbandonato nell'hangar. Fu acquisito da un industriale brianzolo, che lo tenne nel proprio giardino per il piacere e il divertimento dei ragazzini.

Alla fine dell'85 fu acquistato da Gerolamo Gavazzi e dopo 6 anni di restauro venne rimesso in volo.

Conclusioni

I due restauri sono stati lunghi, laboriosi e costosi.

Gavazzi afferma che restaurare un aereo anteguerra italiano è oggi impresa quasi impossibile.

Non ci sono anzitutto aerei disponibili da cannibalizzare, né motori, né parti di ricambio.

Lui riuscì grazie ad un insieme di circostanze fortuite, oggi irripetibili.

Il Ca. 100 era un aereo molto diffuso, così come il motore Colombo. Quindi, con fatica, è riuscito a recuperare gli unici pezzi ancora esistenti.

I Caproni inoltre volarono fino alla fine degli anni Sessanta e ciò aumentava la probabilità di ritrovare qualcosa.

Altra circostanza fortunata fu che i due aerei non erano ancora stati radiati dal R.A.N. (Registro Aeronautico Nazionale) nonostante fossero ruderi da decenni. Evviva l'inefficienza della nostra pubblica amministrazione! Quindi fu possibile riottenere il Certificato di Navigabilità come se venisse fatta una normale revisione dopo la scadenza delle ore della cellula e del motore.

Infine, esiste ancora l'impresa costruttrice (la Caproni è stata incorporata dall'Agusta) e il R.A.I. (Registro Aeronautico Italiano) l'ha potuto considerare come velivolo non orfano della casa costruttrice.

Da un punto di vista tecnico, c'è stata la fortuna di trovare ditte certificate, che hanno accettato di restaurarlo, ma forse non accetterebbero di rifarlo. Anch'esse, non abituate a lavorare su simili antichità, hanno dovuto superare difficoltà continue per un lavoro che non rientrava nella loro routine.

Oggi si possono fare solo restauri statici per simili aerei.

Anche queste iniziative, dice Gavazzi, sono auspicabili, ma hanno un'altra poesia. Un aereo restaurato statico è un documento storico, ma ha odore di polvere, di stantio, di muffa. Suscita ricordi e sensazioni, ma sembra un fantasma.

Quando invece si entra nella cabina di un aereo volante, si sente una fragranza mista di olio, grasso, benzina, gomma e cuoio.

Il motore che trasuda e la goccia d'olio sul pavimento lo rendono vivo...

Quando l'aereo si mette in moto, si sente il rumore inconfondibile, comincia a vibrare, la strumentazione si attiva... sembra proprio che abbia un'anima.

È quindi lodevole l'uso inglese di indicare questi aerei storici, come per le navi significative, dando loro del "she" (lei) non "it"; come se si trattasse di una figura umana femminile e non come una cosa, un oggetto inanimato.

Il restauro non passò inosservato nel mondo dell'Aviazione Internazionale:

La FAI (Federazione Aéronautique Internationale) conferì all'autore di questo lavoro il diploma PHÉNIX per l'idrovolante con questa motivazione: *"per il restauro dal 1985 al 1991 di un aereo Caproni 100 che volò per la prima volta nel 1934 e fu abbandonato nel 1968"*.

Il restauro ha impiegato appunto 6 anni e richiesto più di 10.000 ore di lavoro oltre a quelle impiegate per la ricerca dei documenti d'epoca e di parti di ricambio originali.

Nel settembre 2002, dieci anni dopo, un nuovo diploma PHÉNIX fu consegnato a Gerolamo Gavazzi *"per la fedele ricostruzione del Caproni CA 100 e il suo restauro alle condizioni di volo di questo velivolo immatricolato I-ABMT"*.

Questi riconoscimenti sono preziosi e nel mondo dell'Aviazione sono considerati come gli Oscar per i film. Vengono rilasciati tutti gli anni, ma in molti anni non viene premiato nessuno per mancanza di restauri significativi.

Sembra che solo due o tre volte questi riconoscimenti furono assegnati a Italiani.

Entrambi gli aerei sono certificati A.S.I. e per entrambi è stato pubblicato un libro che ne racconta la storia e il restauro.