

## GIANNI CAPRONI, PIONIERE DELL'AERONAUTICA

Se c'è un sogno dell'umanità, è volare. Lo realizzano per la prima volta nella storia i fratelli Wright, il 17 dicembre 1903 con un volo di 160 metri al quarto tentativo. Da quel momento, l'aeronautica diventa la nuova frontiera, e tra i pionieri che spiccano c'è anche l'ingegnere Gianni Caproni di Massone, frazione di Arco, laurea in ingegneria a Monaco nel 1907. Per lunghi anni è nel pieno centro della ricerca e della produzione di nuovi velivoli e anche della produzione di... nuovi piloti. La sua è la storia di un suddito di Francesco Giuseppe che costruisce il suo primo prototipo con le ali di legno nell'impero austro-ungarico nel 1910 poi lo smonta e lo trasporta per i voli di prova dalla brughiera della Malpensa, prosegue gli studi a Liegi e a Parigi, e torna in Italia quando è la guerra a far passare l'aviazione dallo stadio pionieristico a quello di industria. Quando molti avevano puntato le loro *fiches* sui dirigibili, capaci di voli a lunghissimo raggio, ma lenti e infiammabili, pieni come sono di idrogeno -come testimonia la tragedia Zeppelin Hindenburg- il progresso segue un'altra strada e Caproni è pronto all'appuntamento. La guerra funziona come un acceleratore formidabile di processi: le prime squadriglie francesi volano con velivoli Caproni e anche l'esercito italiano decide di investire su questa nuova tecnologia. Vengono costruiti sempre più velivoli: per dire, nel maggio del '16 279 aerei, ma a fine anno sono già 1195 con 568 piloti allievi. Arrivano dunque, generosissime, le commesse e l'ingegno del trentino sforna bombardieri biplani come il Ca33, e poi il Ca 36 e il Ca44, prodotti in centinaia di esemplari e su licenza anche negli Stati Uniti d'America: Fiorello La Guardia, che poi sarà il 99° sindaco di New York, li conosce bene perché a Foggia su quei velivoli si addestrano i militari americani, e ne conosce i pregi. Inizia così una collaborazione che fa delle industrie Caproni la prima multinazionale italiana. E' l'epoca del Barone Rosso, von Richthofen, e di Francesco Baracca: volare è un'impresa da eroi, le squadriglie romanticamente si scelgono degli stemmi da disegnare sulla fragile carlinga dei velivoli: i dadi, il quadrifoglio. Su questi emblemi volanti della modernità non può mancare Gabriele d'Annunzio, cui non difetta il fiuto per il palcoscenico: conosce Caproni e l'ammira, per lui o meglio per i suoi velivoli forgia il motto "senza cozzar dirocco" e lo stemma di un ariete rampante al rientro del bombardamento di Pola del 3 agosto 1917. "Senza cozzar dirocco", cioè distruggo dall'alto senza scontrarsi come gli eserciti. Caproni resta deluso però che D'Annunzio scelga altri velivoli per il famoso lancio di volantini su Vienna del 1918.

[parlare dei risultati in guerra?]

Finisce la guerra e si inceppa anche il meccanismo delle commesse: son tempi difficili, ma il talento di Caproni è funzionale anche al regime fascista, che non lo lascia tra le macerie della guerra - una vicinanza che sarà letale per Caproni, poi,

quando sarà il momento della Repubblica. Viene insignito del titolo di Conte di Taliedo, apre stabilimenti anche a Predappio, città natale di Mussolini. La sua azienda compra l'Isotta Fraschini e si espande perfino in Bulgaria e in Perù e per un soffio non produce per il Giappone e il Paraguay. Il modello di punta è in quel momento il Ca111, un caccia.

Pure un accordo commerciale con la Gran Bretagna svanisce quando era quasi già concluso, soffocato dalla politica estera italiana che si getta nelle braccia della Germania.

L'Air Ministry aveva già firmato le lettere in cui si ordinavano alla Caproni 300 aerei Caproni CA-313, 100 aerei Ca-311, 300 caccia Reggiane Re-2000, motori marini Isotta Fraschini ASSO, 1000 mitragliere da 20 mm Isotta Fraschini/Scotti, il tutto corrispondente a circa 5 miliardi di lire, una cifra enorme, ma arriva in ultimo il veto della Germania. Non si può produrre per la perfida Albione.

Caproni per la verità aveva provato a realizzare aerei civili: il più grande progetto fu il Transaereo, un vero e proprio gigante dell'aria.

Il volo inaugurale del Transaereo, il Ca 60, nel 1919, purtroppo, probabilmente per approssimazione dei piloti, finì in tragedia: doveva trasportare 100 passeggeri su rotte transatlantiche. Ma le autorità italiane, invece di far tesoro degli errori e sviluppare un sistema di controlli e una politica di sicurezza, decise di tagliare i fondi alla Caproni.

Alla Caproni nasce il primo aereo d'assalto, il Ca301 AP, capace di volare a 350km/h, leggero e particolarmente adatto per rapidi attacchi al suolo con bombe e mitragliatrici, diverso dai velivoli pesanti che si stavano producendo all'epoca.

Successivamente le industrie Caproni si lanciarono nella produzione di motosiluranti, i sommergibili tascabili Caproni CA e CB, di motori nautici, di tram, dal 1951 anche la moto Capriolo 75.

Ma la necessità per Caproni di appoggiarsi al regime fascista, come detto, costò a Caproni una sorta di marchio che lo rese impresentabile negli ambienti repubblicani. E quindi la sua impresa industriale, che più volte era riuscita a risorgere come un'araba fenice, declinò definitivamente nel secondo dopoguerra, non senza lasciare un segno indelebile nell'aeronautica mondiale.<sup>1</sup>

La storia dell'ingegno di Caproni annovera 170 progetti, oltre 160 brevetti, 170 tipi di aereo realizzati e 72 record conquistati, e novità assolute come il primo prototipo di aereo a reazione al mondo (il secondo a volare a causa dei ritardi e delle incertezze nelle commesse). Annovera anche un ruolo nei film di animazione di Miyazaki, l'inventore di cartoni come Lupin III: Conte Caproni è uno dei protagonisti del film "Si alza il vento", e il protagonista di Porco Rosso vola su un bimotore Caproni Ca.309, soprannominato Ghibli (come pure lo studio di produzione di Miyazaki).