



Cesare Baj

# *Il “Caproncino” torna a volare*

Un piccolo aereo dalla grande storia,  
riportato alla vita da Gerolamo Gavazzi

Introduzione di Gerolamo Gavazzi

Postfazione di Enrico Guggiari

Commenti di Federico Nosedà e Paul D. Sharman



Dicembre 2021, il Caproncino torna a volare

## L'Araba Fenice di Como



capace di rinascere dalle proprie ceneri dopo la sua morte (il suo motto è *post fata resurgo*, cioè “dopo la morte torno ad alzarmi”).

L'Araba Fenice era un favoloso uccello sacro, dal collo, piumaggio ed ali dorate, di porpora, azzurre e rosse, becco affusolato, lunghe zampe, due piume che scivolavano dal capo e tre che pendevano dalla coda.

Per i greci diventò la Fenice. Nessun esempio e paragone sarebbe più appropriato per il nostro Caproncino.

1. La prima e vera nascita fu quella tra marzo e giugno del 1935, presso l'Aeronautica Macchi di Varese, quando fu costruito.

2. Nella lunga fase di aereo scuola per i piloti di Como ebbe una prima rinascita nel 1947, che durò un paio di anni, dopo la guerra, quando l'aereo venne acquistato dall'Aero Club Como.

Era in condizioni pessime dopo tanti anni di volo e fu praticamente ricostruito e rigenerato con

un'accurata revisione.

3. Più o meno 10 anni dopo subì un'ulteriore revisione generale.

4. In seguito, a causa di un incidente avvenuto nel 1962, fu oggetto di un'altra ricostruzione, durata più di due anni.

5. Nel 1985, con l'acquisto del rudere, come nuovo proprietario impiegai ben sei anni per ricostruirlo e rimetterlo in condizioni di volo. Quindi nel 1991, restaurato e riportata l'originale livrea militare,

l'I-ABOU riottenne il certificato di navigabilità e tornò finalmente all'Idroscalo di Como.

6. Purtroppo le vicissitudini e le traversie dell'aereo non erano finite; infatti nel luglio 2006 subì un incidente con semi-affondamento nel corso di un decollo. Altri anni di tribolazioni, altro restauro e dopo quattro anni l'aereo fu rimesso in perfetta efficienza di volo.

7. Da ultimo, nel 2018, come accennato sopra, l'aereo ha investito in flottaggio un oggetto galleggiante, rovinando l'elica, di conseguenza il motore, e le traverse dei galleggianti. Nuovo ed ennesimo restauro, molto complicato.

Il motore è stato completamente revisionato da una ditta in Inghilterra e gli ottimi specialisti dell'officina di manutenzione dell'Aero Club Como hanno completamente ricondizionato l'aereo.

Ora è più bello che mai, più nuovo che mai, più attraente che mai, più spettacolare.

In genere i mezzi di trasporto (auto, aerei, moto), quando

hanno la disavventura di subire incidenti gravi vengono inviati alla rottamazione.

Nel caso del Caproncino, come abbiamo visto, è stato sempre il contrario. Forse la “simpatia” di questo aereo ha sempre convinto proprietari e responsabili a sostenere spese di ricostruzione ampiamente superiori al valore del velivolo stesso.

Non avrebbe alcun senso economico spendere un multiplo del valore di mercato, ma ciò non toglie che, come abbiamo visto,

in passato in ogni occasione lo si è sempre riportato in volo. Così oggi ci si può vantare di avere nella città di Como un vero capolavoro, un pezzo da museo, un documento storico, un gioiello.

Come attuale proprietario sono orgoglioso e contento delle scelte fatte, nonostante qualcuno possa dire: «Chi te l'ha fatto fare? Perché butti via i tuoi soldi?»

No, sono di parere opposto. L'aereo è unico al mondo e fa parte di una storia, quella aeronautica, che ha cambiato il modo di vivere dell'umanità; fa parte di un importante momento di sviluppo

dell'Aviazione e di una fase significativa della storia dell'Aeronautica Italiana.

Lo rifarei sempre.

Il Caproncino ha una sua peculiare vitalità, come un castagno che, quando viene tagliato, rigermoglia, rinasce dalle sue radici e nella successiva primavera si sviluppa in modo straordinario, veloce e rigoglioso.

Piace pensare che il Ca. 100 I-ABOU abbia un'anima. Quando si entra nella cabina 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 il motore si mette in moto diffonde un rumuore inconfondibile, incomincia a vibrare; la strumentazione si attiva e dai tubi di scarico escono fiammate e fumo. Sembra proprio un essere vivente: un drago che si risveglia.

Gerolamo Gavazzi

*Mi iscrissi all'Aero Club di Como nel 1962 ed iniziai a volare proprio con il Ca. 100 I-ABOU.*

*Feci più di venti voli, e totalizzai 5 ore e 38 minuti di volo sul Caproncino fino a dicembre del 1963, come risulta dal mio primo libretto di volo.*

*Sono passati tanti anni.*

*Ho fatto tante esperienze e ora è il momento di abbandonare questa bella passione che non può protrarsi all'infinito.*

*Ma sono felice di pensare di poter registrare sul mio ultimo libretto di volo, l'ultimo di tre fittamente compilati, ancora voli con lo stesso aereo con il quale ho iniziato a volare sessant'anni fa.*

*Lo considero una fortuna, un privilegio, una peculiarità unica e straordinaria.*



## Un po' di storia

In Europa esiste un solo idrovolante degli anni Trenta tutto originale e in condizioni di volo. Si tratta del Caproni Ca. 100 idro I-ABOU, un tipo di aereo noto a generazioni di piloti come "Caproncino".

La storia della resurrezione dell'aereo è narrata nel libro *Vecchie ali sul lago*, scritto da Gerolamo Gavazzi. È una storia affascinante, una vera avventura di vita per il proprietario e che ha portato a un risultato che rimarrà impresso per sempre nella memoria collettiva del popolo dei piloti e degli appassionati di aviazione.

Il punto di partenza è un mucchio di legna mezza marcia e di ferro arrugginito. Ai limiti della riconoscibilità come aereo, quel materiale, che un tempo era stato l'I-ABOU, si trovava in un prato da quindici anni, esposto alle intemperie. Il Club, proprietario di quel "materiale", lo aveva dato a un socio, industriale della Brianza, per pochi spiccioli, in uno di quei momenti di sconforto in cui tutto appare perduto.

Altri Caproncini, come alcuni Macchi MB 308, ormai inservibili, negli anni sessanta e settanta erano finiti nella stufa a legna che riscaldava l'aula didattica.

Più o meno nello stesso periodo il Club ha ceduto il Caproncino I-DISC, per qualche motivo ritenuto non più economicamente sfruttabile, alla famiglia Caproni. La contropartita doveva essere un nuovo aereo o la rimotorizzazione di un aereo del Club, ma la cosa non ha avuto seguito. Diciamo che abbiamo la soddisfazione di sapere che il bellissimo I-DISC, esposto al Museo Caproni di Trento, è stato "donato" dall'Aero Club Como, anche se ciò non è scritto sui cartellini.

L'I-DISC, per la cronaca, dopo essere stato acquisito e restaurato come simulacro dalla famiglia Caproni, ha fatto una bellissima figura al centro della Galleria di Milano, negli anni Ottanta, ove è rimasto esposto per parecchie settimane.

I primi anni Settanta erano un periodo particolare per il Club. Basti pensare che ai semiacrobatici "Macchini" MB 308, ai Caproncini, al magnifico ed esuberante Piper Super Cub I-OLMO,

*In copertina, Gerolamo Gavazzi in decollo sul Lago di Como.*



*Allievi all'Idroscalo di Como nel 1932. Sul bordo di attacco del Caproncino, le alette Handley-Page.*

acquisito nel 1966, era preferito da molti soci del Club il minuscolo e – detto tra noi – carciofesco Cessna 150, solo perché era dotato di volantino, radio e strumentazione moderna, che evocava un ambiente di cabina simile a quello degli aerei di linea. Le fatiche per far decollare quell'aereo con il suo motore da 100 HP e due persone a bordo sono mitiche, ma bisogna anche dire che ha formato generazioni di piloti avvezzi al decollo sull'acqua in condizioni di alta marginalità. Insomma, c'era una gran voglia, tipica degli anni sessanta e settanta, di farla finita con il passato e di evolversi verso il "nuovo", anche se poi chi si stava muovendo verso il "nuovo" spesso non si accorgeva di buttare al vento preziosissimi pezzi, per non dire interi patrimoni di "vecchio".

Per ritornare al filone principale della nostra storia, bisogna dire che Gavazzi e l'aviazione

*Un Caproni Ca. 100 idro presso la spiaggia di Ostia, negli anni trenta del secolo scorso. Il Caproni è stato l'aereo delle scuole di volo e della diffusione dell'aviazione privata nell'Italia di quel decennio.*



*A fianco e sotto, immagini dell'impiego di Caproncini negli anni trenta. Sopra, l'I-ABOU all'Idroscalo di Como nel dopoguerra, acquisito dall'Aero Club Como. La storia dell'acquisto è narrata nel libro *Volare a Como*. Sullo sfondo, una Vespa, disegnata dall'ingegnere aeronautico Corradino D'Ascanio.*

tutta hanno avuto la fortuna che l'I-ABOU non è finito in una stufa o nel museo di un'importante famiglia di costruttori aeronautici, ma nel cortile del già citato industriale della Brianza, che al momento giusto ha restituito senza troppe





resistenze ciò che aveva preso e malamente conservato.

La storia del restauro è una storia di amore tra Gerolamo Gavazzi e quell'opera dell'arte e dell'ingegno umano che è il Caproncino. Rimandiamo al suo libro chi desidera conoscere i particolari della vicenda.

Solo ricordiamo un dettaglio curioso, che riguarda il motore. Dopo aver recuperato cinque o sei motori originali Colombo, seguendo piste da vero detective, Gavazzi si era trovato in uno stato di sconforto, non avendo speranza di poter riportare in vita quella feraglia ormai inservibile. Ma la fortuna aiuta gli audaci. Scopri infatti che a Roma, precisamente a Cinecittà, un motore Colombo, asportato decenni addietro da un Caproncino, era usato come "macchina del vento". Attraverso una serie di peripezie, che lo portarono negli scantinati di Trastevere a trattare con incredibili personaggi, riuscì a impadronirsene, facendo la bella scoperta che l'uso ininterrotto aveva fatto sì che il motore fosse in buono stato (a conferma della vecchia regola che i motori si conservano bene quando sono usati).

Gavazzi, in cinque o sei anni di lavoro e con un ingente investimento economico, giunse a rimettere un Caproncino in condizioni di volare. Un'impresa ciclopica, che riscosse un meritato plauso generale.

All'inaugurazione, nel 1991, giunse all'Aero Club Como il Gotha dell'aviazione italiana. Rappresentanti di case costruttrici, generali, sottosegretari, la contessa Maria Fede Caproni, giornalisti e altre personalità, in tutto 800 persone a osservare ammirati le evoluzioni del rinato Ca. 100, pilotato dal collaudatore Carlo Zorzoli.



Fu proprio un giorno di gloria per l'Aero Club Como e per l'aviazione italiana. Negli anni successivi Gavazzi usò il Caproni in modo saltuario e infine, poco considerato dall'amministrazione

*Il magnetino, ancora presente, ma non più usato. Originariamente era destinato a fornire un'extracorrente alle candele durante l'avviamento.*



*Immagini degli anni trenta del piazzale dell'Idroscalo di Como, con i Caproncini militari e civili schierati.*

dell'epoca del Club e invece implorato dall'Aeronautica Militare Italiana, lo portò al museo di Vigna di Valle, ove fece bella mostra di sé per alcuni anni.

Infine, nel 2004, fortemente incoraggiato da un nuovo Consiglio direttivo sensibile alla storia del volo idro, lo riportò a Como, sua culla e sede naturale.

Gavazzi decise nobilmente di adottare una politica di apertura e mise a disposizione l'aereo dei soci del Club per brevi voli sul lago. Gradi an-

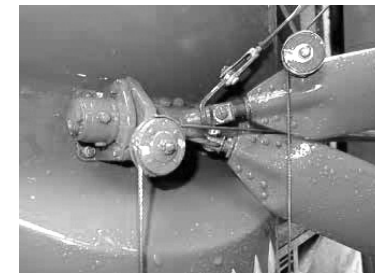
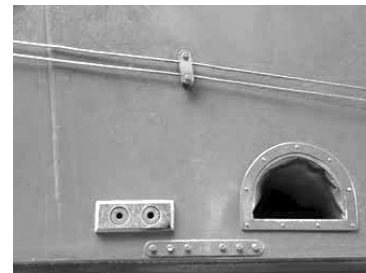


che che alcuni piloti del Club si abilitassero alla macchina. Tra essi lo scrivente, che considera l'aver pilotato e poter tuttora pilotare quell'aereo il vertice della sua vita di pilota, e recentemente Carlo Novati, istruttore all'Aero Club Como.

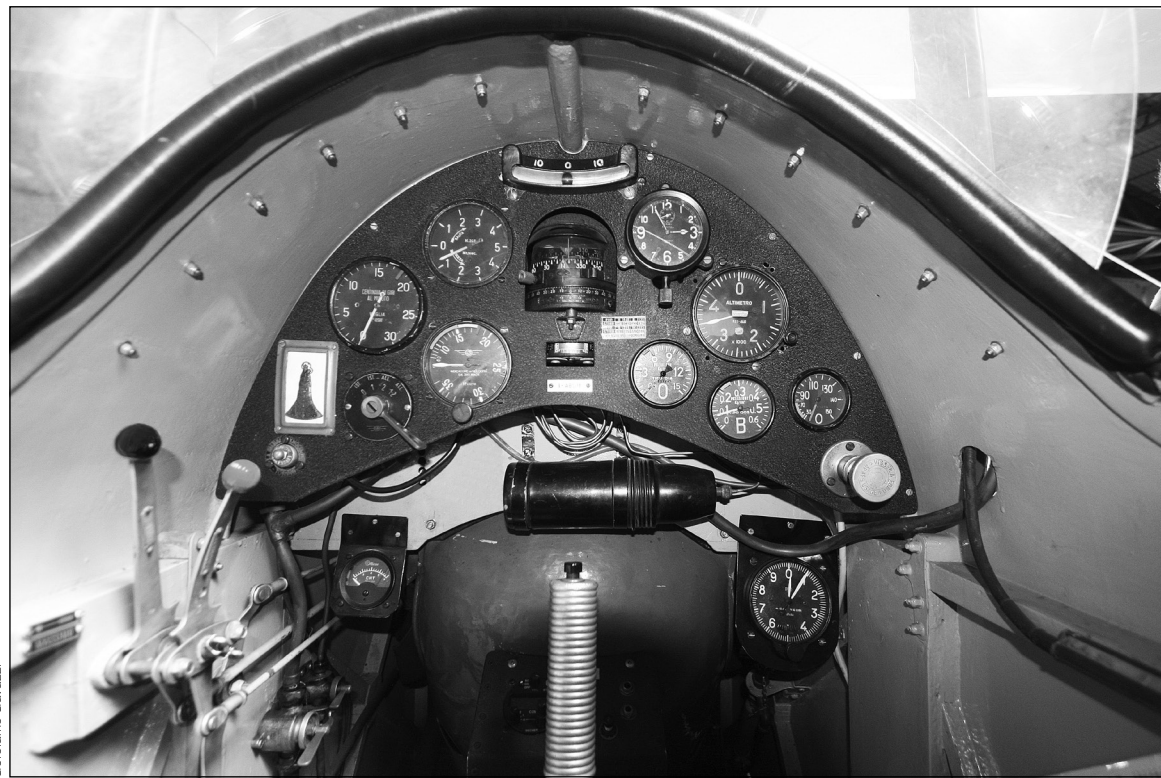
Nel corso dei tre decenni seguenti alla rinascita, la macchina subì importanti revisioni generali, l'ultima negli anni 2019-2021 ad opera dell'officina dell'Aero Club Como (vedi più avanti).

*A sinistra, presa delle spine della batteria esterna, usate all'avvio del motore, e nicchia poggiatesta per la salita in cabina.*

*Al centro, timoncino, che è fisso, sempre immerso in acqua. A destra, attacco dei galleggianti.*







Gerolamo Gavazzi

## Pilotare il "Caproncino"

Non è facile descrivere l'emozione di pilotare un Ca. 100 del 1935 come pilota responsabile del volo. È come per un violinista suonare uno Stradivari. È come poter sfogliare sulla poltrona di casa il Codice Atlantico di Leonardo (oggi prerogativa del solo Bill Gates).

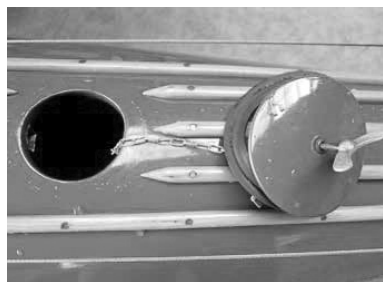
Ma quando ci si trova ai comandi l'emozione passa immediatamente. Si tratta di pilotare al meglio un aereo, con le sue peculiarità, le sue caratteristiche, i suoi pregi e difetti. Un pilotag-

gio sicuro richiede freddezza e calma assoluta. La sola cosa che conta è riportare l'aereo integro sulla superficie. Che sia una replica del *Flyer* dei fratelli Wright, dell'*Hydravion* di Henri Fabre, uno *Space Shuttle* o un Cessna 172 poco importa. Quel che conta è concludere il volo in bellezza. Trattandosi di un velivolo storico, è inevitabile che parecchi voli si svolgano su specifica richiesta, in presenza di pubblico e dei media, ma per il pilota il pubblico è come se non ci fosse, l'attenzione dovendo concentrarsi sulla sola conduzione dell'aereo.

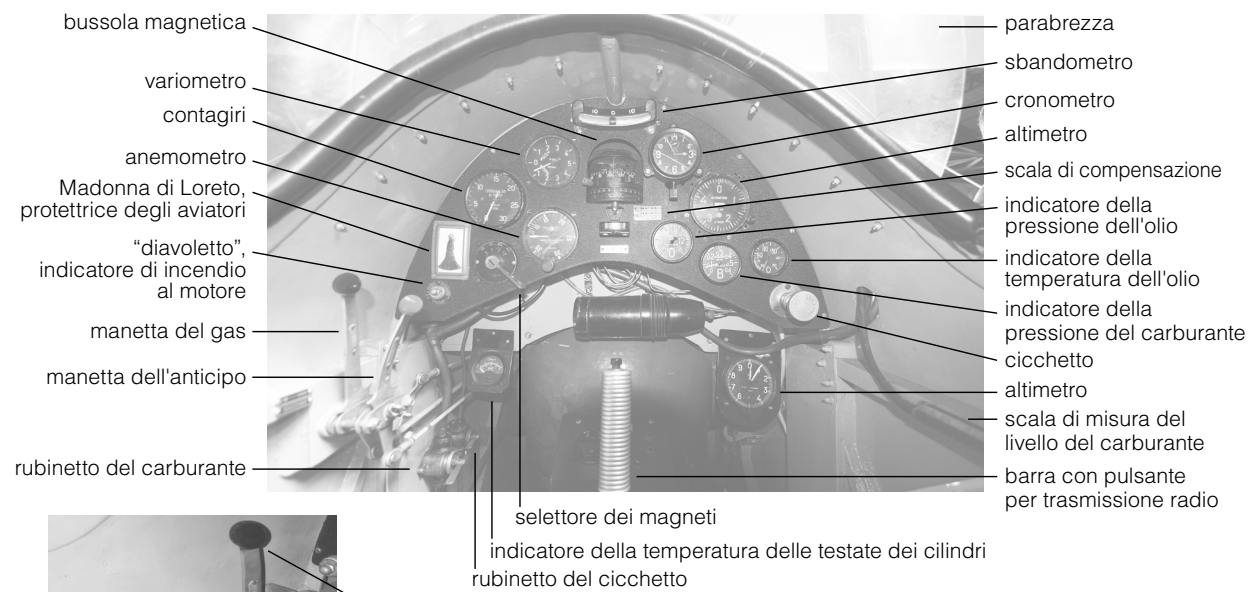
I controlli pre-volo sono quelli tipici che si fanno su qualsiasi aereo. La benzina, nell'unico ser-

*In alto, i comandi e gli strumenti del Caproncino. Il solo strumento moderno è l'indicatore della temperatura delle testate.*

*A sinistra, l'interno del galleggiante e l'esterno, con una delle aperture necessaria per lo svuotamento dei compartimenti e per l'ispezione degli stessi.*



Mark Twombly



manetta del gas  
manetta dell'anticipo  
manetta della miscela ("Alta Quota")  
trim

batoio posto tra le ali superiori (capienza 117 l), si controlla a vista, grazie a una stecca graduata di misura, oppure, più comodamente, azionando l'apposito misuratore posto sul fianco destro della cabina: lo si porta a fondo corsa all'indietro e poi in avanti, fino a che si blocca sul valore in litri della benzina presente nel serbatoio.

Ci si deve ricordare di rimuovere i cappucci metallici dei tubi di scarico; questi ultimi sono rivolti verso l'alto e, se lasciati liberi ad aereo fermo, potrebbero essere ostruiti da oggetti o animali. Un altro controllo peculiare è che le punterie, che sono allo scoperto sopra le teste dei cilindri, siano ben ingrassate.

Dopo aver sistemato l'eventuale passeggero nel posto anteriore, ci si siede in quello posteriore e si allacciano le cinture, che sono due spallacci, e si veste l'apposito caschetto e gli occhiali.

È il momento di avviare il motore. Bisogna dire subito che governare un vetusto motore Colombo, uscito dalla fabbrica quasi 90 anni fa, è una piccola impresa.

*Il pannello degli strumenti del posto anteriore, che consta - da sinistra - di contagiri, sbandometro e anemometro. In effetti per compiere manovre con il Caproni non c'è bisogno di altro. Nel posto anteriore sono presenti i comandi di volo per condurre l'aereo e le manette di controllo del gas e dell'anticipo.*



Gerolamo Gavazzi



*Alessandro Martinelli ai comandi dell'I-ABOU in un volo invernale su Como, durante uno dei "Caproncino Day" organizzati nei primi anni Duemila. Soci del Club e varie autorità, anche straniere, hanno potuto volare sulla storica macchina con un grande beneficio di immagine per l'Aero Club Como e in generale per l'aviazione italiana.*

L'avviamento, in alcuni modelli di Ca. 100, avviene a manovella, ad opera di un assistente, mentre nell'I-ABOU si attua grazie a un motore elettrico a 24 volt fissato al pavimento della cabina.

L'aereo non possiede batteria. Dunque una batteria esterna è collegata con due speciali spine ad altrettante prese poste sulla fusoliera. Un assistente, al momento giusto, stabilisce il contatto e il motore di avviamento aziona l'elica. Più facile da eseguire con l'aereo sul carrello, per un successivo alaggio con il motore in moto, l'operazione è più difficile con l'aereo al pontile. Infatti, appena il motore parte, l'aereo si muove e l'assistente deve essere lesto ad estrarre le spine dalle prese sulla fusoliera e poi ad evitare di essere colpito dai piani di coda dell'aereo, ormai in movimento.

Dal punto di vista del pilota, la procedura di avviamento prevede l'apertura del rubinetto della benzina, l'apertura del rubinetto del cicchetto, l'azionamento della pompa manuale del cicchetto, la chiusura del rubinetto del cicchetto, l'inserimento dei magneti, la regolazione della manetta del gas e di quella dell'anticipo.

Originalmente si azionava la manovella del cosiddetto "magnetino", che forniva alle candele un'extracorrente. Mentre si azionava il magnetino si faceva cenno all'assistente di stabilire il

contatto sulla batteria esterna. La manopola della manovella del magnetino era in metallo, con un nottolo di legno. Nel farla girare il pollice e l'indice della mano destra tenevano il nottolo di legno, ma venivano periodicamente in contatto con la parte metallica. In quei momenti una corrente di amperaggio bassissimo, ma di parecchie migliaia di volt, si trasmetteva al pilota. Per evitare la conseguente scossa si usava un guanto isolato. Oggi il magnete è stato modificato e il magnetino, pur presente, non si usa più.

Per avviare si fa semplicemente un cenno all'assistente a terra, che aziona il pulsante di contatto. Se tutto va bene si ha l'accensione in uno o due cilindri e subito dopo negli altri.

Il motore del Caproncino fa un rumore molto tipico e "di soddisfazione", favorito dagli scarichi a tubo aperto. Il motore gira "rotondo" e senza le vibrazioni a cui siamo abituati sugli aerei a cilindri contrapposti. I suoi sei cilindri in linea gli conferiscono questa piacevole caratteristica.

L'anticipo si deve regolare per ogni diverso regime di giri utilizzato. Dunque con il motore al minimo l'anticipo è regolato circa a metà corsa, mentre con il motore a regime di volo o al massimo l'anticipo è massimo. Se l'anticipo è insufficiente, la miscela aria-benzina deve ancora terminare la combustione con la valvola di

scarico che si è già aperta, cosa indesiderabile. In pratica si porta avanti la manetta dell'anticipo unitamente a quella del gas e la si ritrae sempre assieme. In crociera la si lascia sempre in avanti.

Il riscaldamento richiede 8-10 minuti e si fa con leggeri aumenti progressivi della potenza erogata dal motore e quindi dei giri, tra i 500 giri al minuto iniziali a 1.000 giri al minuto nella fase finale del riscaldamento; al termine si prova per 5-6 secondi la potenza massima, con il motore che gira a 1.850 giri al minuto.

Dotato di timoncini fissi sempre immersi nell'acqua, il Caproncino si governa piuttosto bene sulla superficie a bassa velocità. Più critica la situazione se c'è vento, a causa della grande e multipla velatura e della relativamente piccola dimensione dei timoncini.

Il flottaggio si fa con il motore al minimo - ovvero a 700 giri - e, come con tutti gli idrovolanti a galleggianti, con la cloche tutta all'indietro. In presenza di onde l'ampia elica è colpita facilmente dagli spruzzi d'acqua, ma per fortuna la blindatura del bordo di attacco offre una notevolissima protezione.

Con questo aereo è comunque sconsigliabile dare tutto motore per il decollo su una superficie mossa, perché in quel caso gli spruzzi agiscono come mazze sulle povere pale e possono anche farle a pezzi. Meglio scegliere una superficie più calma o un altro momento della giornata.

Le manovre sull'acqua ad alta velocità presentano una certa difficoltà per la forma degli scafi dei galleggianti. Dotato di un redan (o gradino) basso e di parte posteriore dei galleggianti non

## «Senza cozzar dirocco»

Cinque grammi, tanto pesa questa medaglietta, un po' grezza nella fattura, ma densa di storia e significati.

La Caproni l'aveva fatta coniare negli anni Trenta affinché fosse data a ogni pilota che si fosse brevettato su un "Caproni 100".

Sul recto è effigiato l'aereo e la scritta "BREVETTO CAPRONI 100", mentre il verso riporta lo stemma della Caproni e la scritta, visibile a tratti, "SENZA COZZAR DIROCCO".

Questo motto fu coniato da Gabriele d'Annunzio al rientro del bombardamento di Pola del 3 agosto 1917 ad opera di bombardieri Caproni. Il significato si riferisce ai bombardieri, che senza "cozzar", ovvero senza affrontare frontalmente il nemico, come la fanteria, "diroccano", ovvero portano dall'alto la distruzione. Il vate "bombardiere" aveva avuto occasione di volare su quegli aerei in varie missioni.

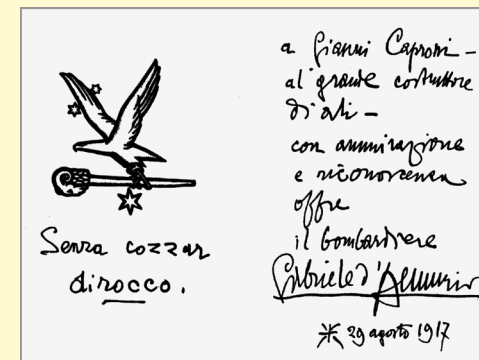


In basso, dedica di D'Annunzio a Gianni Caproni, in cui compare il motto, corredata dall'immagine di un'aquila che regge un ariete, strumento usato dalle legioni romane per abbattere le mura delle città assediate. Questa immagine è diventata un elemento dello stemma della Caproni,

riportato anche sul retro della medaglietta.

Ma veniamo a tempi più recenti. In occasione dell'inaugurazione dell'I-ABOU, nel 1991, la contessa Maria Fede Caproni regalò a Gerolamo Gavazzi un sacchetto di queste medagliette, le ultime che erano rimaste nelle mani della famiglia, come segno di apprezzamento per il lavoro di restauro dell'I-ABOU.

Arrivando ai tempi nostri, Gavazzi ha deciso di rinnovare la tradizione e ha consegnato una medaglietta a coloro che hanno pilotato l'I-ABOU e ai meccanici dell'Aero Club Como che lo hanno amorevolmente accudito.





troppo angolata, il Caproncino è lievemente critico nelle ultime fasi della corsa di decollo. Tenendo un assetto “piatto” l’aereo scivola bene sulla superficie, ma l’angolo di incidenza delle ali non è quello ideale per il decollo. Tenendo un assetto più cabrato si ottiene un angolo di incidenza delle ali più favorevole, ma si fanno toccare le code dei galleggianti in acqua, cosa che aumenta la resistenza e rende difficile accelerare fino alla velocità di distacco.

Dunque il decollo, soprattutto ad aereo carico e in assenza di vento, richiede l’adozione di espedienti particolari. Uno consiste nell’accelerare fino a una velocità un po’ superiore a quella del distacco e nel tirare decisamente la cloche. Ciò fa immergere le code nell’acqua, ma le ali ormai portano in modo esuberante e sono in grado di estrarre letteralmente l’aereo dall’acqua, vincendone la resistenza.

Un altro espediente consiste, nella fase finale della corsa, nel dare qualche strappetto all’indietro alla cloche e rilasciandola subito dopo. Le code affondano per qualche istante, ma le ali si mettono a portare e tirano un po’ fuori i galleggianti dall’acqua, permettendo all’aereo di accelerare un poco (più di quanto sia rallentato dalle code in acqua). Dopo alcuni strappetti l’aereo, ormai leggero, ha accelerato a sufficienza e si stacca. Un’altra tecnica che si può adottare nelle ultimissime fasi della corsa sul redan, ma solo se la superficie è calma, è il far pesare l’a-

*Cesare Baj ai comandi dell'I-ABOU in fase di flottaggio ad alta velocità.*



ereo più su uno scarpone che sull’altro, dando la cloche decisamente su un lato (meglio a sinistra; altrimenti dalla parte del vento, se c’è una componente laterale significativa). Per tenere la direzione si dà piede dalla parte opposta. La parziale estrazione di uno scarpone dall’acqua fa diminuire la resistenza e favorisce il distacco.

Dal posto posteriore, che è quello del pilota, la visibilità in avanti è molto scarsa, per non dire pressoché nulla, in tutte le fasi del flottaggio, come in quelle del volo. Dunque per essere certi di non andare contro un ostacolo sulla superficie si devono fare leggere e continue “S”, cosa molto conveniente anche durante il volo.

Il Caproncino in volo è il più facile degli aerei. Docile, reattivo, non pare nemmeno un idrovolante. Fa un “180” in un fazzoletto, risponde ai comandi come una farfalla, scodinzola, sollecitato dalla pedaliera, che pare di andare sugli sci. Gli effetti asimmetrici consentono di fare una virata verso sinistra decisamente più rapida che verso destra.

È particolarmente emozionante vedere il passaggio scorrere dalla cabina aperta, con il vento che ti lambisce il viso in piccoli turbini. L’incastellatura delle due ali per lato, rese solide da un groviglio di tiranti, appare in tutta la sua complessità quando si alza il muso decisamente verso il cielo, per fare uno stallone o una delicata virata in cabrata.

Il Caproni non possiede doti di grande arrampicatore, soprattutto se è carico e fa caldo, ma i suoi 500 piedi al minuto li tiene.



In crociera, con il motore a 1.500-1.600 giri, viaggia a 130-140 km/h.

Sono da tenere bene d’occhio le temperature, che nelle fasi della salita e di volo lento tendono a raggiungere livelli critici per una buona conservazione del motore.

L’aereo è dotato di un trim a leva, ma non c’è molta necessità di usarlo nelle varie fasi del volo, una volta che sia regolato per la crociera.

Il consumo del Colombo S. 63 è dato dal costruttore: 24 litri/ora al 75% della potenza e 31 litri/ora a piena potenza.

È presente anche uno smagritore o “correttore di quota”, sempre a leva, il cui pomello riporta incisa, su ciascuna delle tre faccette, la scritta “ALTA QUOTA”. Da non usare mai a bassa quota.

Il Caproncino stalla in modo dolce e progressivo e la rimessa è facile applicando la tecnica standard.

Nel corso del volo si deve prestare sempre una grande attenzione al buon funzionamento del motore. Lo “strumento” più sensibile, che può evidenziare immediatamente un’irregolarità di funzionamento, è il proprio orecchio. Frequenti occhiate alla pressione dell’olio e ai termometri sono opportune.

L’aereo era usato negli anni cinquanta e sessanta dai nostri predecessori in modi molto

*Il Caproni in flottaggio. L'immagine mostra l'ottima visibilità verso l'esterno dal posto anteriore, quello del passeggero. Il pilota, che sta sul sedile posteriore, ha una visibilità nella direzione del moto ridotta.*

“decisi”, per fare ogni tipo di acrobazia. Ciò si spiega con il fatto che molti piloti erano reduci di guerra, abituati alla caccia con Macchi 200 o altri simili aerei.

Per non parlare dell’“asso” dell’aviazione comasco Giulio Rainer, che si racconta entrasse in volo negli hangar (non quello di Como) per poi uscirne dopo aver fatto un “180” o che faceva voli in formazione con una pattuglia acrobatica con gli aerei legati uno all’altro con un elastico lungo un metro, ovviamente atterrando dopo le acrobazie con gli elastici integri.

A Como si racconta di Caproni tornati alla base con un’ala mezza staccata dagli attacchi o con antenne infilate negli scarponi.

Al giorno d’oggi, pur essendo coscienti che la vetusta macchina è in perfetta forma, riteniamo sia bene usarla con particolare riguardo. Si fanno stalli in linea di volo, delicate virate in cabrata, ma contenendo al minimo i “G” e senza la minima sollecitazione anomala del motore.

Al termine dell’avvicinamento alla velocità di 120 km/h e di un delicato arrotondamento, l’am-





maraggio si fa con il redan e le code dei galleggianti che toccano contemporaneamente l'acqua. Questo assetto è tuttavia lievemente piatto per i normali standard. Non è grave se si toccano le code un pochino prima del redan: l'aereo picchia lievemente e, dopo un paio di oscillazioni, si stabilizza nella sua corsa di decelerazione. Il fatto che le code tocchino appena prima del redan è indice che l'assetto dell'aereo è un buon assetto cabrato di sicurezza e che la velocità è confortevolmente bassa. Se si esagera, ovvero se l'assetto è troppo cabrato, si ottiene però un effetto poco desiderabile: le code toccano e l'abbassamento del muso è pronunciato e fa tuffare la porzione medio-avanzata dei galleggianti nell'acqua, cosa che induce un indesiderato e sgradevole movimento oscillatorio, se non un affondamento pericoloso delle punte dei galleggianti nell'acqua. Grave sarebbe invece, come per tutti gli idrovolanti, un contatto in un assetto picchiato, che ingenera un'instabilità dinamica che al limite potrebbe portare al cappottamento.

In tutti i casi, dopo il contatto, la cloche deve essere tenuta sempre più a cabrare, fino a quando

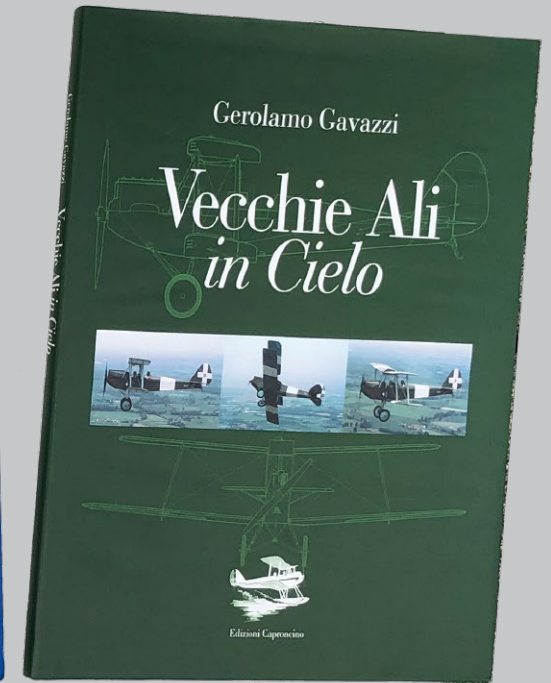
l'aereo sia sceso in modo completo dal redan, passando alla fase del flottaggio in dislocamento.

Come con ogni idrovolante, un ammaraggio assistito, ovvero con un po' di potenza, è più dolce, ma il Caproncino ammara facilmente anche con il motore al minimo, se si bada di fare un buon arrotondamento e di portare il rateo di discesa pressoché a zero nel momento del contatto.

L'ammarraggio a specchio viene benissimo. Non potendo contare sulla precisione dei vecchi strumenti, si fa tutto "a naso", ovvero basandosi sulla propria esperienza, sulle sensazioni di reattività dei comandi e con un occhio alla velocità. Si imposta a vista l'assetto ottimale per il contatto e si dà tanta potenza da avere il rateo che si percepisce come "naturale" per il contatto.

Inutile dire che un sostanzioso training per questa manovra va fatto ad alta quota, in modo da conoscere bene il comportamento dell'aereo a velocità basse con tutto l'agio offerto dalla possibilità di rimessa da un eventuale stallo.

Al contatto si deve badare bene di avere le ali livellate e quindi di toccare con i due galleggianti contemporaneamente.



## Documenti

Gerolamo Gavazzi ha donato al Club un fondo librario di rilievo, che comprende, tra il resto, materiale sul Caproni Ca. 100 e in particolare sullo specifico I-ABOU.

Tra questo materiale, che comprende anche una nutritissima rassegna stampa, spiccano i due libri scritti dallo stesso Gavazzi, uno sul Caproncino idro e l'altro sul Caproncino terrestre, l'I-ABMT, anch'esso di sua proprietà e tenuto all'aeroporto di Bresso.

Un'opera che tratta specificatamente di questo tipo di aereo è *Caproni Ca. 100 Caproncino*, di Paolo Franzini.

Ricordiamo che il Caproni Ca. 100 ha ispirato il titolo della rivista che l'Aero Club Como ha pubblicato negli anni cinquanta del secolo scorso.

Libri e riviste sono presenti in Biblioteca possono essere consultati a richiesta.

Della rivista "Il Caproncino" è stata realizzata una ristampa, prodotta e offerta dal *Corriere di Como*, che il Club possiede in un notevole numero di copie e che soci e appassionati possono richiedere.







Il Caproni svelato nel giorno dell'inaugurazione, il 19 ottobre 1991, dopo il primo restauro fatto da Gerolamo Gavazzi (a destra, in tenuta di volo invernale). Sotto, in caso di incendio una piastrina posta vicino al carburatore fonde e libera una molla, che fa estendere il "diavoletto".



In flottaggio, prima di giungere al pontile, si spegne il motore escludendo i magneti. In precedenza, lontani dalla riva, è bene aver fatto una prova istantanea di magneti a massa con il motore a regime ridotto, per essere certi che il motore si spenga nel momento desiderato.

Anche nell'approdo si devono usare precauzioni extra, sebbene alcuni possano giudicarle eccessive. Dunque, per fare l'esempio dell'Idroscalo di Como, è opportuno avvicinare i pontili sul lato che ha lo scivolo sullo sfondo e non sul lato che ha i muri sullo sfondo. Nel primo caso, infatti, se mai l'approdo non riuscisse nel modo desiderato, l'aereo finirebbe sullo scivolo, quindi senza danni.

Dopo il volo si deve lavorare parecchio: aprire i portellini dei galleggianti, rimuovere l'acqua nei compartimenti con la spugna, rimettere tutte le coperture all'aereo, ripulire i plexi-glass dai residui di combustione emessi dagli scarichi, rimettere le coperture dei tubi di scarico, ricaricare le batterie esterne e quella della radio.

Quando si pilota un aereo d'epoca con motore ugualmente d'epoca è bene essere sempre psicologicamente pronti all'emergenza.



### Caproncino Day

Il socio Gerolamo Gavazzi, proprietario del Caproni CA 100 I-ABOU, mette l'aereo d'epoca a disposizione dei soci dell'Aero Club Como per voli di prova e ambientamento in alcuni giorni dell'anno, i "Caproncino Days".

Il prossimo Caproncino Day è il giorno **giovedì 1 luglio 2004**

Per informazioni e prenotazioni rivolgersi in segreteria. I voli si svolgeranno se le condizioni ambientali lo consentiranno

Un'eventuale piantata di motore deve trovare il pilota preparato a un ammaraggio o atterraggio di fortuna nel sito che assicuri i minimi danni.

In caso di incendio l'aereo è dotato di un rilevatore che aziona il cosiddetto "diavoletto", un pistoncino metallico rosso che "spara fuori" dal cruscotto, e di un sistema di estinzione (oggi non in uso), che si aziona con una maniglietta posta sotto il cruscotto, a destra.

L'emergenza più probabile è quella idro-meteorologica, ovvero che le condizioni di vento e superficie non siano più adatte all'ammarraggio o al flottaggio, una volta che l'aereo sia già in volo. In questo caso il dirottamento su una superficie adatta, presumibilmente su un piccolo lago, è una scelta necessaria.

Se si ammara in un discreto vento, è bene non affrontare una virata sottovento per portarsi all'approdo, cosa che potrebbe determinare il danneggiamento dell'elica, colpita dagli spruzzi, ma lasciare l'aereo con il muso al vento e farsi trainare a riva, a motore spento, da una barca.

Pilotare un Caproni Ca. 100 a quasi un secolo dalla sua fabbricazione è un'esperienza unica, che molti hanno potuto fare e potranno fare negli anni a venire grazie alla magnifica realizzazione e alla generosità di Gerolamo Gavazzi.

Locandina che annuncia un "Caproncino Day", iniziativa generosamente voluta da Gerolamo Gavazzi per permettere ad altri di provare l'emozione di volare o pilotare il Caproni.

## Ore totali: due e mezza... solista sul Caproni

Generazioni di comaschi hanno imparato a volare su un Caproncino in dotazione all'Aero Club Como, dall'immediato dopoguerra alla fine degli anni Sessanta.

Riportiamo in questa pagina la testimonianza di chi ha vissuto l'impiego del Caproni quale normalissimo aereo della scuola. Ce la offre Federico "Chicco" Noseda. Appartenente a una famiglia comasca di piloti, si è avvicinato all'aviazione sugli idrovolanti di Como.

Chicco ha fatto una completa carriera in Ali-

talia, partendo da allievo sul Macchi 326 alla scuola di volo di Alghero, ai tempi felici in cui la nostra ex compagnia di bandiera formava autonomamente i suoi piloti ed esisteva quale affidabile e stimata primaria compagnia di livello mondiale. Scuola di Alghero che, da pilota di lungo corso, Chicco è giunto a dirigere.

Chicco è anche noto come "pilota del Papa", avendo trasportato regolarmente Carol Wojtyla in giro per il mondo, come pure fece in seguito suo fratello Lucio.

Il mio primo decollo da solista è avvenuto il 18 luglio 1962 con il Ca. 100 immatricolato I-ABOU, alle ore 13:03. L'ammarraggio è avvenuto dopo 14 minuti, alle ore 13:17. Allora il flottaggio non contava, venivano registrati i tempi dal decollo all'ammarraggio.

Ricordo che il controllo del volo dal motoscafo dell'Aero Club (l'I-ABOU era senza radio) l'hanno fatto gli indimenticabili Giuseppe Lozej ed Emilio Franceschini, mentre Riedo, Biraghi e Gorla [i meccanici dell'epoca, n.d.r.] mi hanno assistito sul pontile alla partenza e al rientro.



Federico Noseda in partenza per il suo primo volo da solista sull'I-ABOU, segnato alla prima riga di pag. 2 del libretto di volo; da notare il "TOTALE precedente".

Il vento era pressoché calmo, il cielo sereno e il ricordo di quei primi 14 minuti in volo da solo con il Caproncino lo porto sempre con me, indimenticabile.

Quel volo fu anche uno speciale record in quanto, pur prevedendo le norme allora vigenti per il brevetto di primo grado un'attività minima di sei ore di doppio comando, Giuseppe Lozej (Direttore della Scuola di Volo) si prese la responsabilità di mandarmi in volo da solo pilota dopo sole due ore e trenta minuti.

Federico Noseda

DATA		AEROMOBILE							LOCALITÀ DI PARTENZA		E DI ARRIVO		Durata del volo	Numero degli atterraggi	Bollo: Lettura al decollo - alla fine		
giorno	me	anno	tipo	matricola	nome	matricola	prezzo	posto a bordo	Scelta del volo	classe del volo	aeroporto di partenza	ora				aeroporto di arrivo	ora
18	7	1962	CA 100	I-ABOU	MONO	1080	nr. 130	A.P.	Sec.	TUR	COMO	13.03	COMO	13.17	14'	2	14'
19	"	"	"	"	"	"	"	"	Sec.	"	"	10.43	"	10.51	8'	2	8'
"	"	"	"	"	"	"	"	"	Sec.	"	"	10.53	"	11.05	12'	1	12'
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.10	"	16.25	15'	1	15'
"	"	"	"	"	"	"	"	"	D. G. S.	"	"	16.55	"	17.05	10'	2	10'
20	7	"	"	"	"	"	"	"	Sec.	"	"	11.35	"	11.57	22'	1	22'
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11.15	"	11.35	20'	1	20'
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18.15	"	18.25	10'	1	10'
21	"	"	"	"	"	"	"	"	Sec.	"	"	11.00	"	11.02	18'	1	18'
22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.33	"	10.46	13'	1	13'
23	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12.16	"	12.16	16'	1	16'
25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11.24	"	11.23	19'	3	19'
26	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.55	"	17.15	20'	1	20'
attività da esprimere											TOTALE di questa pagina		32.14'	18	32.55'		
attività da esprimere											TOTALE precedente		2.30'	16	2.07'		
TOTALE da riportare											TOTALE da riportare		5.44'	34	5.62'		
TOTALE da riportare											OSSERVAZIONI:						



## Di nuovo in linea di volo...

In aviazione non c'è nulla di semplice e non c'è inconveniente, seppure modesto, che non abbia strascichi nel tempo e che non richieda un grande impegno di personale specializzato e ovviamente costi, generalmente cospicui. Questo concetto vale in forma ancora più spinta quando l'inconveniente riguarda una macchina d'epoca unica, progettata e prodotta quasi un secolo prima, come è il caso del Caproni Ca. 100.

L'inconveniente, tutto sommato banale, è l'urto in flottaggio lento di un oggetto galleggiante sulla superficie, nella fattispecie una boa, il 25 giugno 2018. Un evento raro, ma tipico del volo idro, che ha precedenti illustri, come l'incidente occorso in flottaggio ad alta velocità ad Arturo Ferrarin nel porto di Genova, nel quale perse la vita Edoardo Agnelli, padre di Gianni. Ma va detto che non è il solo il volo idro ad essere affetto da questo tipo di inconveniente; infatti un oggetto sulla superficie di involo ha provocato il tramonto dell'era del *Concorde*, ennesima dimostrazione della cosiddetta "Legge di Murphy" (quella che dice che "Se qualcosa può succedere prima o poi succederà", anche se la probabilità dell'evento è infinitesima).

Ma torniamo al Caproni. Avvenuto il "fattaccio", l'aereo è stato recuperato, portato in hangar e, coinvolto Claudio Carnelli, il Quality Manager del Club, sono partite le comunicazioni a ENAC e all'ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo). Il Club – lo ricordiamo – gestisce l'organizzazione di manutenzione approvata che si prende cura del Caproni.

A seguire, una valutazione dei danni da parte del personale tecnico del Club: traverse dei galleggianti danneggiate, elica danneggiata e inevitabilmente motore da sbarcare per apertura dello stesso e valutazione delle condizioni. Si tratta di una riparazione maggiore, ovviamente, ma il proprietario

e il responsabile dell'organizzazione di manutenzione Danilo Pecora infine giungono alla determinazione di eseguire la revisione generale, decretando quindi scaduto il TBO (*time between overhaul*, tempo tra revisioni generali).

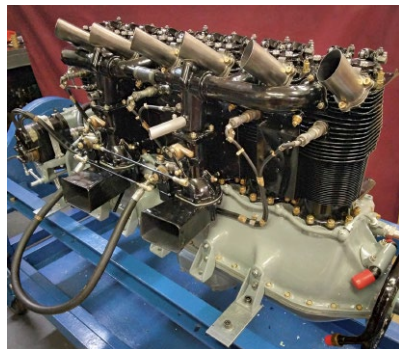
Ecco il primo problema: chi può mettere mano al motore e alle traverse? Chi eseguirà la rimessa in funzione del motore nel 1990 e la sua riparazione dopo l'immersione in acqua del 2007, l'Aermecanica del compianto Sergio Pinza, di Lonate Pozzolo, non ha più le necessarie certificazioni. Ecco che parte la ricerca tra le maggiori aziende di revisione di motori italiani – Aero Engine, Bosio Motori e Sorlini – ma nessuna è certificata per la revisione generale del Colombo S63 e non può essere loro richiesto di affrontare per questo unico caso la complessa trafila per certificarsi.

Per quanto riguarda l'elica Sensenich non c'è stato alcun problema, possedendone Gavazzi una nuova di zecca di ricambio, fatta fare inizialmente assieme a quella che era montata sull'aereo. Comunque ne è stata prodotta una nuova di riserva con tecniche di *reverse engineering*, ovvero con la scansione 3D di quella esistente e ricostruzione della nuova in base ai dati rilevati ed elaborati grazie a un apposito programma.

La ricerca di un'entità in grado di procedere alla revisione generale del motore si è intanto estesa all'intero continente, finché è emersa la possibilità di farla eseguire da un'azienda inglese specializzata nella riparazione e revisione di motori d'epoca, la Vintage Engine Technology Limited. Basata sull'aeroporto di Little Gransden, a Sandy, nel Bedfordshire (UK), è diretta da Paul David Sharman e da John Robert Jeffries e Mark Graham Jeffries.

L'azienda lavora, tra l'altro, sui motori dei piccoli biplani De Havilland DH.60 *Gipsy Moth* e DH82 *Tiger Moth*, aerei che hanno

Due viste del motore Colombo S63 giunto dall'Inghilterra.

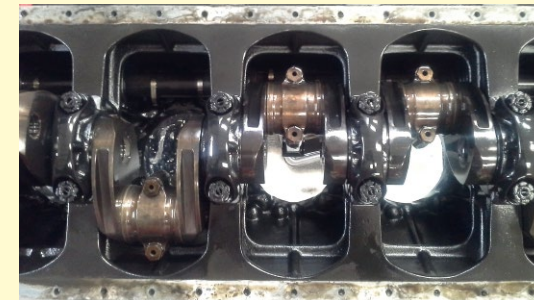


### «Una commessa entusiasmante»

Siamo stati proprio entusiasti di essere stati contattati dal proprietario del Caproni e di dedicarci a questo progetto, unico per le sue caratteristiche.

Ricevuto il motore nella nostra officina di Little Gransden, abbiamo sottoposto a NDT [*non destructive testing*] tutte le parti, per verificare quali richiedessero riparazioni.

I cilindri sono stati cromati da un'azienda specializzata negli Stati Uniti e tutte le altre parti sono state revisionate.



Rimontato il motore, abbiamo verificato un problema piuttosto serio di sfianti nell'accoppiamento tra cilindri e teste. Accoppiamento che è a vite, un sistema molto avanzato per l'epoca, inusuale a quei tempi su motori di piccoli aerei.

Abbiamo dovuto faticare non poco per ripristinare la perfetta tenuta delle parti, a contatto meccanico tra loro. Le filettature hanno richiesto la placcatura e una nuova lavorazione per ricostituire l'esatta configurazione originale delle parti.

Ci farà piacere vedere l'aereo volare nei suoi cieli abituali e auguriamo al proprietario e all'Aero Club Como tante ore e tanti anni di volo.

Paul David Sharman

una spiccata "cuginanza", per stazza, prestazioni e caratteristiche, con il Caproni Ca. 100, ma la sua *capability list* include decine di motori di aerei d'epoca piccoli e grandi e accessori di ogni tipo.

Chi volesse avere più informazioni su questi aerei inglesi può visitare il sito *The Havilland Moth Club* – [www.dhmothclub.co.uk](http://www.dhmothclub.co.uk)

Come è noto, l'aereo d'epoca è in Inghilterra un elemento connaturato con il paesaggio aviatorio nazionale e non c'è aeroportino il cui hangar non ne contenga, anche di rari e preziosi.

Il fatto è che il motore Colombo non è riconosciuto da EASA e quindi la ditta inglese ha dovuto innanzitutto far estendere la propria *capability* al motore Colombo S63 dalla

Alcune fasi dell'installazione del motore curata dai tecnici Maurizio Porro e Adriano Giorgi.



CAA inglese. ENAC ha poi emesso l'*exemption* che ha consentito a sua volta la riammissione in servizio a fronte di una dimostrazione che lo standard inglese era equivalente a quanto richiesto dalla regolamentazione italiana.

Il documento nel quale si chiede l'*exemption* rispetto alle regolamentazioni ENAC per permettere le lavorazioni sul motore Colombo consta di ben 16 pagine fitte di dati.

Le parti trattate sono state le seguenti: motore Colombo, pompa del carburante della Silma, carburatore della Zenith, magneti della Magneti Marelli. Il documento di rilascio dell'aereo – il *Release to Service* – riporta la lista delle lavorazioni fatte, tra cui la saldatura del carter, particolarmente difficile in quanto fatto in lega di magnesio, e il controllo o rifacimento di molte parti mobili del motore.



## Alta poesia: l'avviamento

Quando viene premuto l'interruttore del booster per il consenso elettrico al motorino d'avviamento del vecchio motore Colombo e si sente il collegamento diretto e solidale con l'elica, mi viene sempre l'istinto di dire: "forza!", "dai!" in tono risoluto ma gentile, intento ad osservare le pale dell'elica e l'eventuale fumo o fiammata dai tubi di scarico.

Ascolto e guardo con attenzione dalla cabina mentre il vecchio ma affidabile sei cilindri sbuffa, tossisce e scoppietta tornando in vita.

Poi il motore raggiunge un tono gutturale e ritmico, e la sua vibrazione si diffonde rassicurante attraverso il telaio e i sedili fino al fondo dei panta-

loni, e alle mani attraverso i comandi di volo, felice che sia risuscitato come centinaia di piloti hanno provato prima di me, pronti a pilotare questa splendida anziana signora, mentre lei con tanta grazia invecchia sempre di più.

Non va mai dimenticata l'eredità di questi stupendi aeroplani: trasmettono sensazioni forti. Rumori. Vibrazioni. Odori. Linee. Colori.

Tutto raggiunge il cuore. Il motore sprigiona una vera musica.

È la voce dell'aereo. Ti parla, con spiccata personalità. È disperatamente diverso da tutti i moderni aeroplani.

Gerolamo Gavazzi



Carlo Novati in partenza per un volo. Il motore è appena stato avviato grazie alla batteria esterna e l'assistente sta togliendo gli spinotti dalle prese poste sul fianco della fusoliera.

Infine è stato fatto un test al banco – *ground run* – con l'elica installata, che ha dato risultati più che soddisfacenti.

Veniamo ora alle traverse distanziatrici dei galleggianti, l'anteriore più piegata, la posteriore meno. Le discussioni sulle opzioni "rifacimento ex novo" o "riparazione" sono durate a lungo e vari esperti sono stati chiamati a esprimere la loro opinione. Infine si è optato per la ripa-

*Rilievo delle deformazioni della traversa e raddrizzamento della stessa. A destra, le parti verniciate.*

razione. Il lavoro è quindi stato affidato alla Air Support Biella, diretta da Adriano Perardi, con l'importante consulenza di Giuseppe Blini, dell'Aerosviluppi. I controlli non distruttivi sono stati effettuati da Massimiliano Sala, della Aero-servizi PAF Publi Aer Foto, di Lonate Pozzolo.

Avuto motore, accessori e traverse revisionate, gli attori di questa avvincente commedia tecnica sono diventati i tecnici dell'Aero Club Como, ovvero Maurizio Porro, Adriano Giorgi e Filippo Faglioni, capitanati dal già citato Danilo Pecora. Porro, in particolare, noto per la sua profonda



Documentazione tecnica originale relativa al Caproni Ca.100 e agli strumenti.

conoscenza e sensibilità per i motori, ha curato ogni minima fase della reinstallazione del motore e la sua messa a punto finale.

Un'operazione simile su parti fondamentali dell'aereo è stata evidentemente accompagnata da un controllo approfondito di ogni altra parte, così che si può dire che il Caproni I-ABOU è oggi in uno stato "come nuovo". Il Rapporto di Lavoro, in cui sono descritte le operazioni effettuate, è un documento di 53 pagine fitte di dati e dei risultati di varie prove-motore a terra.

Terminati i lavori, è giunto il momento della finale certificazione da parte di ENAC. I lavori sono stati seguiti dal funzionario Luca Di Rauso e nella fase finale da Ruggiero Sepe, che ha decretato la riammissione in servizio e il rilascio del *Permit to Fly*. Ma tutto il processo è stato seguito anche dai funzionari centrali, basati a Roma, Fabio Bellagamba e Carlo Durastante.

Un primo permesso è stato rilasciato per il "volo di verifica", eseguito da Carlo Novati il 2 dicembre 2021, nel quale sono stati registrati tutti i parametri relativi a ciascuna delle 13 fasi del volo. Il definitivo *Permit to Fly* è stato rilasciato pochi giorni dopo.

I periodi e momenti salienti della rimessa in linea di questo aereo sono stati vissuti dal personale tecnico dell'Aero Club Como come un rito religioso.

Il poter mettere le mani su quei materiali e quei sistemi che galoppiano verso il secolo



di anzianità, su quella sostanza "viva" che è il legno delle strutture, sulla tela, sugli antichi particolari metallici è vissuto come un privilegio capace di trasmettere forti emozioni, le stesse provate dagli aviatori poi demandati al pilotaggio della vetusta macchina.

Al di là delle emozioni, l'organizzazione tecnica del Club ha vissuto un momento di grande progresso nella competenza tecnica, un bene prezioso di cui saranno sempre grati al proprietario-benefattore che ha avviato la splendida avventura che si chiama "Caproncino".

*Nelle immagini di queste pagine i tecnici Danilo Pecora (1), Maurizio Porro (2), Adriano Giorgi (3) e Filippo Faglioni (4). Qui sotto, al centro, il funzionario di ENAC Ruggiero Sepe (5).*







*Gerolamo Gavazzi all'arrivo al pontile dell'Idroscalo di Como. Si sono ispirati solo in parte alla nose art dei bombardieri americani gli artefici della divertente pin-up presente sul fianco dell'I-ABOU negli anni cinquanta e sessanta. Il restauro effettuato da Gavazzi ha invece riproposto la livrea originaria del Caproni Ca. 100 quando uscì dalla fabbrica, nel 1935, con il numero di costruzione 3992 e il numero di matricola militare 65156. In seguito gli fu apposta la denominazione COM-11 e nel 1940 le marche civili I-ABOU. In quarta di copertina, il Caproni idro proposto per uso privato di piacere, in un manifesto pubblicitario diffuso negli anni trenta.*



## La parola al Presidente...

*Nella visione iconica del volo, l'aereo biplano ha sempre rappresentato l'interpretazione romantica che ogni pilota ha portato con se dagli albori dell'aviazione.*

*Il Caproni è l'emblema di un periodo e di una tecnologia che ha fatto sognare gli appassionati di ogni parte del mondo.*

*E noi, in hangar, di questo sogno abbiamo potuto approfittare concretamente perché fin dal 1948 il Caproncino I-ABOU è rimasto con noi, ospite della nostra associazione. Ha volato sul nostro lago e nelle nostre valli onorando la storia dell'aviazione idro e il ricordo dei nostri eroici piloti.*

*Grazie alla passione e all'entusiasmo di Gerolamo Gavazzi che ne detiene la proprietà dal 1985, il Caproncino è stato restaurato una prima volta e ha ripreso a volare nell'ottobre del 1991.*

*Oggi, dopo un nuovo refitting ritorna in linea più bello e performante.*

*È al mondo l'idrovolante più anziano, una macchina che richiede cure ed attenzioni particolari, che la nostra organizzazione è capace di prestare.*

*Meccanici, istruttori, soci e consiglio direttivo si augurano di poter mantenere quelle condizioni ideali perchè il Caproni possa vivere una nuova giovinezza presso il nostro Club e ringraziano Gerolamo per l'attaccamento che ha dimostrato al nostro sodalizio.*

**Enrico Guggiari**  
Presidente Aero Club Como



Negli anni Quaranta



Negli anni Cinquanta - Sessanta



Negli anni Settanta



Negli anni Ottanta

## L'I-ABOU prima dell' "Era Gavazzi"

*Guarda il video "Vecchie ali sul Lago", realizzato da Gerolamo Gavazzi, che racconta la storia del restauro e della rimessa in linea del Caproni I-ABOU.*



*Guarda il video realizzato da Jon Bowman, del Museum of Flight di Seattle, invitato da Gerolamo Gavazzi a volare sul Caproncino nel 2018.*







# CA 100 IDRO