

Giovanni Battista Caproni

nasce a Massone di Arco il 3 luglio 1886, da Giuseppe, geometra e agrimensore, e da Paolina Maini. Compiuta l'istruzione elementare, il giovane Gianni frequenta la Scuola Reale Elisabetтина di Rovereto, per poi iscriversi al Politecnico di Monaco di Baviera dove si laurea ingegnere civile a Monaco il 10 agosto 1908. Dopo questo traguardo si trasferisce a Liegi per frequentare un corso in elettrotecnica e ne esce il 31 ottobre 1909, lì incontra il rumeno Coanda, appassionato di studi aviatori. Dopo la formazione scolastica compie viaggi a Parigi alla ricerca di finanziatori e contatti internazionali per il suo obiettivo primario, la costruzione del suo primo aereo.

Rientra ad Arco nel 1909 ed inizia la costruzione del suo primo biplano, con l'aiuto del fratello Federico e di alcuni artigiani del luogo. Questo prototipo, in seguito battezzato Ca.1, vola per la prima volta il 27 maggio 1910, presso la Cascina Malpensa, nella brughiera di Somma Lombardo. Dopo il trasferimento dell'attività nella vicina Vizzola Ticino, alla fine del 1910, inizia per Caproni un triennio di serie difficoltà economiche che imposero diverse modifiche della ragione sociale dell'azienda e infine, nel 1913, la vendita delle officine allo Stato. Tuttavia, l'attività di questi primi anni fu caratterizzata da uno straordinario fervore di costruzioni e dalla transizione dalla formula biplana a quella monoplana. Restano, a testimonianza di questo periodo, il biplano Ca.6 e il monoplano Ca.9, entrambi esposti presso il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni.

Nel biennio 1913-14, Caproni porta a termine i progetti per un bombardiere strategico biplano trimotore, che sembrava tradurre nella realtà le altrettanto preveggenti dottrine sul dominio aereo formulate negli stessi anni da Giulio Douhet, allora Comandante del Battaglione Aviatori. Le commesse militari giunte per la costruzione di mezzi come questo, a partire dall'ingresso dell'Italia in guerra nel 1915, richiesero l'ampliamento delle officine di Vizzola e la costruzione di quelle di Taliedo, presso Milano. Ne derivò una massiccia fornitura di bombardieri biplani e triplani che, con il progredire degli eventi bellici, orientò sempre più l'utilizzo del mezzo aereo in senso strategico, influenzando in misura significativa sull'esito del conflitto per l'Italia.

Al termine della Grande Guerra venne imposta la riconversione della produzione bellica per impieghi civili, in particolare, orientandola al trasporto passeggeri: fra gli esiti più originali in questo ambito, merita senz'altro una citazione il gigantesco e profetico progetto del Ca.60 "Transaereo", concepito per collegare le due sponde dell'oceano. Il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni conserva gli unici pezzi giunti fino a noi di del gigantesco prototipo destinato a trasportare cento passeggeri seduti.

Gli anni Venti segnano la ripresa dell'Azienda, grazie a nuove commesse statali, e il passaggio dalle strutture in legno a quelle in tubi saldati. Sono gli anni in cui Caproni avvia un sistema di produzione e distribuzione che dall'Italia si allarga a diverse filiali estere, fra cui quelle negli Stati Uniti e in Bulgaria. L'azienda diviene quel "Gruppo Caproni" di cui sarebbero entrati a far parte, negli anni Trenta, marchi gloriosi come la "Isotta Fraschini", le "Officine Meccaniche Italiane Reggiane" e i "Cantieri Aeronautici Bergamaschi", arrivando a contare diverse decine di migliaia di dipendenti. L'enorme produzione di aeroplani Caproni di quel periodo spazia dai giganteschi bombardieri (quale il Ca.90), ai mezzi da trasporto, appoggio e soccorso sanitario, fino ai piccoli aeroplani da turismo e addestramento dei quali il Ca.100 è senz'altro il più famoso: uno splendido "Caproncino" idrovolante è oggi esposto all'ingresso della sala espositiva del Museo di Trento.

Vanno poi ricordati i molteplici interventi promossi dall'industriale trentino a sostegno dell'economia nella sua terra natale, come il grande stabilimento aeronautico sorto a Gardolo di Trento alla fine degli anni Trenta e la sua succursale di Arco, dove Caproni aveva aperto negli anni precedenti una scuola per operai meccanici e un calzaturificio.

L'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, alla quale Caproni è nettamente avverso, costringe ad un importante accrescimento dell'attività a scopi bellici. Si presentano ulteriori

esempi dell'eccellenza della produzione aeronautica del gruppo, una fra tutti la serie di caccia nati dalle "Officine Reggiane", dei quali sopravvivono oggi pochissimi esemplari. Il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni conserva l'unico caccia Reggiane RE.2000 (in prestito da Aeronautica Militare) ed espone la parte posteriore della fusoliera di un Reggiane RE.2005, unico frammento rimasto al mondo del famoso "Sagittario".

La guerra vide la distruzione sotto i bombardamenti alleati di diversi stabilimenti e, dopo l'armistizio del 1943, le requisizioni delle truppe tedesche, cui Caproni cerca in ogni modo di opporsi difendendo maestranze e impianti dalla deportazione. Nonostante questi meritori sforzi, il gruppo industriale non si risolleverà più dalle macerie del conflitto. Nel 1946, Gianni Caproni esce pienamente assolto da una denuncia per collaborazionismo ambient for sale , ma le conseguenze del procedimento interferiscono negativamente sulla riconversione del sistema produttivo.

Benché i progetti intrapresi siano contraddistinti dalle consuete caratteristiche di tenuta qualitativa e di anticipo sui tempi, come dimostrano i casi dell'aerotaxi Ca.193 o del Caproni Trento F.5 (entrambi esposti oggi presso il Museo), il gruppo fu progressivamente avviato ad un drastico ridimensionamento, terminato con la cessione dello stabilimento di Trento nel 1955.

Non mancarono comunque le ultime luminose affermazioni, come la moto "Capriolo", prodotta negli stabilimenti trentini, che conquistò importanti successi sportivi in Italia e all'estero.

Il fondatore e protagonista di questa epopea industriale muore a Roma il 27 ottobre 1957, appena tre mesi dopo aver ricevuto dal Presidente Dwight Heisenhower il riconoscimento della "American Aeronautical Society".

Il Caproni-Vizzola C22J, bireattore per addestramento, oggi esposto in Museo, rappresenta l'ultima testimonianza della parabola dell'imponente apparato industriale creato da Gianni Caproni e terminato nel 1983, con la concentrazione nella "Giovanni Agusta".