

# museo tridentino di scienze naturali

comunicato stampa

9 aprile 2011

## **La sfida del volo**

Aeroplani ed elicotteri inediti dalle collezioni del museo

**9 aprile – 5 giugno 2011**

**inaugurazione: 9 aprile, ore 11.00**

(c.v.) L'evento espositivo **"La sfida del volo. Aeroplani ed elicotteri inediti dalle collezioni del museo"**, organizzata dal Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni in occasione della XIII edizione della Settimana della Cultura, riporta alla luce alcuni dei pezzi più significativi e fino ad ora mai esposti al pubblico provenienti dalle collezioni del museo aeronautico più antico al mondo. I pezzi vengono presentati all'interno di un rinnovato percorso di visita al museo che, a quasi vent'anni dalla riapertura del Museo Caproni a Trento, vede l'ampliamento degli spazi espositivi. Protagonisti dell'evento, quattro aeroplani e un elicottero, in esposizione dal 9 aprile fino al 5 giugno 2011.

### **I pezzi esposti**

"La sfida del volo" è l'occasione per osservare da vicino per la prima volta aeroplani ed elicotteri che hanno segnato alcune delle tappe importanti del periodo pionieristico della nostra storia aeronautica italiana, quali il primo caccia di progettazione italiana (l'Ansaldo A.1 soprannominato Balilla), il "triplanino" Caproni Ca. 53 (prototipo per caccia-bombardiere leggero, concepito verso la fine del primo conflitto mondiale) e, soprattutto, le uniche parti rimaste al mondo del Transaereo Noviplano Caproni Ca. 60, il "palazzo con le ali" che tanto ha colpito l'immaginazione degli appassionati.

Questi nuovi pezzi trovano posto nella sala espositiva principale del Museo, accanto ad altri importanti aeroplani della stessa epoca facenti parte delle esposizioni permanenti.

Nell'hangar accanto al salone espositivo trova invece posto un'anteprima del futuro ampliamento delle esposizioni: accanto a velivoli ed elicotteri già noti al pubblico – poiché precedentemente esposti nella sala principale – sono stati collocati aeromobili che escono per la prima volta dai depositi come l'addestratore North American T-6 "Texan" e l'elicottero Manzolini Libellula II.

### **Il percorso conservativo**

Gli aeroplani e gli elicotteri inediti sono proposti alla visione del pubblico nello stato in cui ci sono pervenuti, nel pieno rispetto della fisionomia e dello stato di conservazione da essi assunti nel corso della loro storia. L'esposizione in anteprima rappresenta infatti il punto d'avvio dei progetti

mirati di conservazione che nel prossimo futuro rappresenteranno una parte importante dell'attività del Museo, ispirati alla teoria e alle scienze del restauro dei beni culturali.

In vista dell'avvio di questi progetti, si è scelto di non procedere in questa fase al rimontaggio delle ali degli aeroplani per non alterarne lo stato di conservazione, nella consapevolezza che la loro presenza accanto alle fusoliere consentirà al pubblico di apprezzarne dettagli altrimenti destinati a rimanere invisibili, come le caratteristiche costruttive o le livree pittoriche sui rivestimenti in tela.

### **La riemersione del patrimonio del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni**

L'esposizione è parte di un più ampio programma pluriennale di tutela e valorizzazione del patrimonio museale sostenuto dall'Assessorato alla Cultura della Provincia autonoma di Trento, con la collaborazione degli uffici provinciali preposti alla tutela quali la Soprintendenza per i beni storico-artistici e la Soprintendenza per i beni librari, archivistici ed archeologici, e grazie alla generosa disponibilità della famiglia Caproni, che ha affidato alla Provincia di Trento l'importante eredità culturale del pioniere dell'aviazione Gianni Caproni.

### **Informazioni**

dal 9 aprile al 5 giugno 2011

**Inaugurazione 9 aprile 2011 ad ore 11.00**

L'ingresso è gratuito in occasione dell'inaugurazione e per tutta la durata della Settimana della Cultura (9-17 aprile 2011)

Apertura: tutti i giorni escluso il lunedì, dalle ore 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 18.00

Per informazioni: 0461.944888

## La sfida del volo: aeroplani ed elicotteri esposti

### ***Ansaldo A 1***

Questo biplano da caccia entrò in servizio nelle ultime settimane della Prima guerra mondiale, e fu in seguito utilizzato come addestratore nelle scuole civili e militari. L'esemplare esposto appartenne al capitano pilota Natale Palli, compagno e pilota di Gabriele D'Annunzio nella celebre impresa dimostrativa del "Volo su Vienna". È uno dei due soli esemplari esistenti al mondo, e l'unico a conservare pressoché per intero gli intelaggi originali delle ali in seta, sui quali si conserva una fra le livree pittoriche più complete tuttora conservate per un aeroplano della Prima guerra mondiale. Da notare anche la splendida decorazione pittorica della fusoliera raffigurante San Giorgio a cavallo, opera di un artista molto vicino all'ambito dannunziano.

### ***Caproni Ca 53***

Concepito per il bombardamento veloce, questo grande triplano fu progettato da Gianni Caproni nel 1917 per rispondere alle richieste della Direzione Tecnica dell'aviazione militare di un velivolo capace di trasportare un carico bellico di 400 kg alla velocità di 200 chilometri orari.

Il prototipo, con fusoliera a traliccio in legno rivestita in compensato, fu completato nel 1918, ma non arrivò mai alle prove di volo a causa di problemi legati al motore. L'aeroplano non entrò mai in produzione per la conclusione della guerra nel 1918; ne rimase solamente il prototipo, pervenuto sostanzialmente intatto fino ai nostri giorni.

Il velivolo conserva ancora sia sulla fusoliera che sulle ali la colorazione originale color tela naturale. Pur non essendo legato ad alcun episodio bellico di rilievo, il Caproni 53 è un'interessante testimonianza dell'evoluzione delle costruzioni aeronautiche a cavallo fra la Grande Guerra e il primo dopoguerra.

### ***Caproni Ca 60***

Era un vero e proprio "palazzo volante" l'aereo "Noviplano transaereo" concepito da Gianni Caproni nel 1920, quale primo tentativo al mondo di realizzare voli passeggeri transoceanici. Riutilizzando tre cellule triplane provenienti da bombardieri rimasti inutilizzati alla fine della Prima guerra mondiale, Caproni ideò un idrovolante a nove ali, con uno scafo centrale capace di accogliere cento passeggeri seduti.

Terminato nel 1921, durante le prove di volo sul Lago Maggiore il prototipo subì gravi danni a causa di una tragica leggerezza: i sacchi di sabbia utilizzati per simulare il peso delle persone non furono vincolati ai sedili, e il loro improvviso ribaltamento in volo provocò l'impatto del velivolo sulle acque del lago. Il progetto non poté essere ripreso e condotto a termine, ma la sua forza visionaria lo rese e lo rende tuttora celebre in tutto il mondo. La sfortunata esperienza del "Transaereo" è testimoniata oggi dalle imponenti strutture lignee dello scafo (la prua e due galleggianti laterali), da uno degli otto motori e dal pannello comandi.

### ***North American T-6 "Texan"***

Questo velivolo, monomotore ad elica ad ala bassa, è probabilmente il più famoso addestratore nella storia dell'aviazione. Il primo esemplare compì il suo primo volo il 1 aprile 1935, e la produzione in serie ebbe inizio nel 1937.

Durante la Seconda guerra mondiale questo velivolo venne utilizzato dall'aeronautica e dalla marina statunitensi, dall'aeronautica militare del Regno Unito e da tutte le forze aeree del Commonwealth britannico, presso le quali il velivolo era noto come "Harvard". Gli americani

attribuirono all'AT-6 il soprannome di "Texan" quando, per la sua produzione, fu aperto un nuovo stabilimento a Dallas, nel Texas.

La carriera del Texan proseguì anche nel dopoguerra quando fu utilizzato per addestramento, attacco leggero e compiti di controguerriglia da moltissime aeronautiche di tutto il mondo, compresa quella italiana, dalla quale proviene l'esemplare esposto.

La produzione di serie del Texan cessò nel 1953 e, nel corso degli anni, le diverse versioni prodotte furono oltre 260, per un totale di quasi 20.000 esemplari al mondo, gli ultimi dei quali furono ritirati dal servizio negli anni Ottanta.

### ***Manzolini "Libellula" II***

Il Manzolini Libellula II, elicottero a due rotori coassiali controrotanti, è una importante testimonianza dei primordi del volo in elicottero in Italia. Si tratta del secondo prototipo realizzato dalla società costituita a Roma da Ettore Manzolini per sviluppare gli elicotteri da lui progettati. La loro peculiarità consisteva nell'adozione di due rotori coassiali che eliminavano la necessità di un rotore anti-coppia, permettendo invece l'adozione di un impennaggio bideriva.

Il primo prototipo, il Libellula marche I-MANZ, volò per la prima volta il 7 gennaio 1952. L'elicottero in esposizione, marche I-MANN, ottenne la certificazione il 15 ottobre 1962. Seguì un'altra versione a due posti e il progetto di una ulteriore versione a quattro posti, mai realizzata.

## Storia del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni

Le origini del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni risalgono al 1927 quando l'ingegnere Gianni Caproni (1886 – 1957) e la moglie Timina Guasti fondarono quello che sarebbe stato il più primo museo aziendale sul suolo nazionale e, al tempo stesso, il più antico museo aeronautico al mondo. Gianni Caproni, infatti, si dimostrò un precursore non solo nell'ambito dell'industria aeronautica, ma anche in quello storico e culturale, grazie alla lungimirante decisione di accantonare all'interno delle officine di Vizzola e Taliedo, sin dai primi anni di attività, alcuni fra i suoi aerei più importanti, anziché procedere alla loro dismissione e al riutilizzo dei materiali.

La storia del Museo Caproni andò poi sviluppandosi di pari passo a quella dell'azienda aeronautica di famiglia grazie all'impegno profuso dalla moglie dell'ingegnere, Timina Caproni – donna di raffinata cultura, amica del celebre bibliofilo e collezionista milanese Achille Bertarelli – che affiancò agli aeroplani le prime raccolte di documenti, libri, immagini e cimeli. Anche grazie alla collaborazione con Bertarelli, ella seppe dare sostanza al progetto culturale del Museo, di cui nel 1931 esplicitava così la missione: "L'ingegno e l'attività umana non hanno limiti, e la vittoria d'oggi, per gli ardui di un nuovo aviatore, si trasforma domani in ricordo storico. E' ufficio quindi del Museo curare la ricerca di libri, stampe, disegni, medaglie, modelli, e di quanto si riferisca a queste successive conquiste, perché le faticose tappe della nuova invenzione rimangano sempre vive nella memoria dei posteri".

Un'anteprima di tre aeroplani provenienti dalle ricche raccolte del nascente Museo fu proposta al pubblico già nel 1934, all'interno della grande "Esposizione dell'Aeronautica Italiana" svoltasi quell'anno presso il Palazzo dell'Arte di Milano. La mostra, con i suoi spettacolari allestimenti progettati dai più importanti artisti italiani del momento, ebbe un travolgente successo di pubblico, al punto da far ipotizzare la nascita, di lì a breve, di un Museo Nazionale Aeronautico. La mancata realizzazione del progetto fece però sì che il Museo Caproni rimanesse, per molti decenni ancora, l'unica istituzione in Italia preposta alla raccolta e alla conservazione dei reperti della storia aeronautica.

Il primo allestimento stabile del Museo aprì i battenti nei capannoni aeronautici di Taliedo, nei pressi di Milano, nel 1940: vi era rappresentata tutta la storia aeronautica fino a quel momento, e in particolare quella direttamente riguardante l'industria Caproni. Tuttavia l'allestimento ebbe breve vita, finendo smantellato di lì a poco a causa delle vicende belliche, che provocarono peraltro la perdita di importanti parti della raccolta. Nel secondo dopoguerra, mentre la biblioteca, gli archivi e le raccolte d'arte venivano decentrate nella dimora di famiglia a Roma, la raccolta di velivoli rimase depositata in Lombardia per essere parzialmente riallestita negli anni Sessanta presso i capannoni Caproni di Vizzola Ticino. Anche questa sede fu però costretta alla chiusura ad inizio anni Ottanta, in parallelo al tramonto dell'impero industriale fondato da Gianni Caproni. Tuttavia, sul finire degli anni Ottanta gli eredi del pioniere vollero mettere il vastissimo patrimonio storico di famiglia a disposizione della Provincia autonoma di Trento che da quel momento ne è divenuta la fiera custode.

Il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni fu quindi riaperto nella sua attuale sede di Trento nel 1992.

## **La riemersione delle collezioni mai viste**

Con l'approdo del Museo a Trento, una parte degli aeromobili storici è stata restaurata e collocata in esposizione permanente, costituendo il nucleo dell'attuale percorso museale. Un'altra importante frazione della raccolta è stata invece riposta nei depositi per assenza di spazi espositivi. L'interesse dell'evento espositivo "La sfida del volo" nasce sia dalla possibilità di conoscere per la prima volta questa parte sconosciuta della collezione aeronautica del Museo, finalmente riunita ai velivoli già in esposizione al Museo, sia dall'opportunità, altrettanto inedita, di vedere e quasi toccare con mano gli aeroplani conservati in stato di piena originalità di strutture e di materiali.

La scelta operata in questa sede dal Museo è, infatti, quella di proporre i reperti nello stato in cui ci sono pervenuti, in una sorta di anteprima che precede e presenta un lungo ed articolato percorso di conservazione e di valorizzazione del patrimonio che segnerà l'attività del Museo nei prossimi anni, in parallelo all'ampliamento delle sue superfici espositive.

Questa prima esposizione temporanea dei velivoli nel rispetto della fisionomia da essi assunta nel corso della storia vuole inoltre rappresentare la nuova sensibilità maturata nei riguardi di queste testimonianze materiali della storia dell'aviazione e più in generale della storia dell'uomo, che oggi possono a tutti gli effetti essere definiti come "beni culturali".

Il riconoscimento di questo valore culturale è anche alla base dei criteri che verranno adottati nel prossimo futuro per l'attività di conservazione di questi velivoli, anzitutto il rispetto dei materiali originali e la priorità assegnata all'opera di manutenzione preventiva, prima che a quella di restauro. Gli interventi di restauro saranno a loro volta fondati sullo studio diretto dei beni e su una rigorosa ricerca storica e tecnica, limitati alle azioni inderogabili per la salvaguardia dell'integrità materiale dei beni e contraddistinti, in presenza di parti aggiunte od integrate, dai requisiti della compatibilità dei materiali utilizzati e della riconoscibilità rispetto alle parti originali.