

LUIGI STIPA: PIONIERE DEL PROGRESSO AEREAUTICO

di Andrea Anselmi

Werner Van Braun, utilizzando il brevetto N. 6921163, Classe 62d, Gruppo 3702, rilasciato in Germania il 13 Ottobre 1940, riconobbe indirettamente la paternità dell'invenzione dell'aereo a reazione all'ingegnere Luigi Stipa, che per primo aveva applicato il principio della propulsione a getto.

Nato in Appignano del Tronto, l'Ing. Stipa conseguì la licenza liceale a Macerata, e si iscrisse alla facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma, poi a quella di Padova.

La prima guerra mondiale lo avvicinò a quella che era la sua grande passione, che sin da ragazzo lo entusiasmava: gli aerei.



L'Ing. Stipa ed il Collaudatore Comandante Antanini (1932).

All'indomani del conflitto, l'impegno degli studi era affiancato da un altrettanto fervente impegno politico, che lo portò ad essere eletto, nelle liste del Partito Popolare, Sindaco di Appignano: il più giovane sindaco d'Italia, poiché non aveva ancora raggiunto la maggiore età.



Il Ten. Luigi Stipa (1932)

Laureatosi nel 1924, si iscrisse alla Scuola di Ingegneria Aereonautica presso l'Università di Roma, dove si specializzò nel 1927.

Dal 1928 al 1934 l'Ing. Stipa fu assistente del Prof. Ugo Ancona alla Cattedra di Teoria e Costruzione di Motori d'Aviazione, della stessa scuola, prendendo poi il posto del titolare nel 1935.

Il lavoro di ricerca e di sperimentazione ha permesso all'Ing. Stipa di progettare e di realizzare, per conto dell'Aereonautica Militare, il primo aereo a reazione "Stipa-Caproni", che fu collaudato il 7 Ottobre 1932 a Taliedo, nei pressi di Milano, e riuscì a volare con successo.

Per la prima volta un aereo a propulsione a getto solcava il cielo, ed apriva la strada a tutta quella serie di applicazioni e di soluzioni tecniche che permetteranno all'uomo di raggiungere gli spazi.

Il propulsore a reazione ideato dall'Ing. Stipa, captando l'aria dall'esterno, la accelerava per mezzo di un'elica e la



Lo "Stipa - Caproni" in partenza. In cabina l'Ing. Stipa.

espelleva attraverso un condotto. In tal modo il getto che usciva in senso contrario faceva muovere il velivolo, e permetteva, sfruttando una notevole potenza, di raggiungere elevate velocità ed alte quote.

Gli studi dell'Ing. Stipa destarono vivo interesse anche all'estero, ed il Ministero dell'Aria Francese gli mise a disposizione mezzi e laboratori per portare avanti le sue ricer-