

motore	Isotta-Fraschini Asso 750 R
potenza	cv. 750
apertura alare	mt. 22,50
lunghezza totale	mt. 14,95
altezza totale	mt. 4,43
superficie alare	mq. 62
peso a vuoto	kg. 3.850
peso a carico max.	kg. 5.950
velocità max.	km/h. 275
velocità minima	km/h. 100
tempo di salita	18' a 4.000 mt.
tangenza max.	mt. 7.000
autonomia	km. 2.600
armamento	3 mitragl. da 7,7 mm.
carico bellico	kg. 640
equipaggio	5
costo al 1938	L. it. 692.000
progettista	Filippo Zappata
pilota collaudatore	Mario Stoppani
primo volo prototipo	MM. 247 Il 7 febbraio 1934
località	Monfalcone (Trieste)

Cz. 501

c r d a

DESCRIZIONE TECNICA

Idrovolante da ricognizione monomotore, monoplano a struttura lignea.

Scafo a guscio, in corpo unico con 5 aperture superiori, idrodinamico a carenatura decrescente e due gradini, fasciame di fondo trattato con mastici antiputridi e impermeabili, opera morta e coperta protette da tela, tre pompe di prosciugamento.

Impennaggi in legno ricoperti in tela di lino, deriva parzialmente smontabile per il trasporto in ferrovia, stabilizzatore irrigidito da due coppie di puntoni controventati, ad incidenza variabile meccanicamente per la stabilità dinamica.

Galleggianti laterali a guscio in legno intercambiabili del volume di lt. 830, impermeabili con aleggii di scarico. Motore con elica tripala a passo variabile, alimentato da 8 serbatoi principali in lamiera, semapizzati, suddivisi nelle due semiali per lt. 2.068, più due serbatoi ausiliari con pompa di travaso nello scafo dietro la cabina di pilotaggio per lt. 320; olio per lt. 165 contenuto nel serbatoio autoradiante al bordo d'attacco della semiala sinistra.

Impianto elettrico a 12 V. alimentato dal generatore a mulinello al bordo d'attacco della semiala destra, nel flusso dell'elica, più batteria affianco del marconista.

Equipaggio previsto di quattro componenti, operativo cinque: comandante (Ufficiale osservatore R.M.), primo e secondo pilota, mo-

torista e marconista.

Cabina di pilotaggio con due aperture affiancate rettangolari nel guscio della cellula, protette da un unico complesso di vetrate apribili lateralmente per scorrimento; strumentazione standard; dietro, il compartimento per l'Ufficiale di Rotta, con tavolo di carteggio e botola sganciabile per l'accesso anche in volo tramite apposita scala fissa alla carlinga superiore del motorista, contenuta nella gondola motore e completa della strumentazione relativa; nello scafo, presso la torretta di fusoliera, la postazione del radiotelegrafista con ricevitore AR5 e ricetrasmittitore AR3501.

All'estrema prua il compartimento dell'osservatore-bombardiere, con relativo cruscotto più una bussola di navigazione, il traguardo di puntamento a visuale libera Jozza, il comando meccanico di sgancio singolo o in serie, più macchine fotopanoramiche o fotoplanimetriche, più ancora e bitta di ancoraggio sul musone.

Armamento variabile secondo le versioni:

(velivoli con motore « Asso 750 ») torretta anteriore Vickers con mitragliatrice Lewis cal. 7,7; torretta posteriore e superiore tipo S.78 con armi analoghe: 10 caricatori da 47 colpi per arma; carico di caduta su travetti portabombe variabili tra 2 x 250 kg. o 4 x 100 kg. o 4 x 10 kg.

(velivoli con motore « Asso XI ») scompartimento prodiero modificato privo di arma-

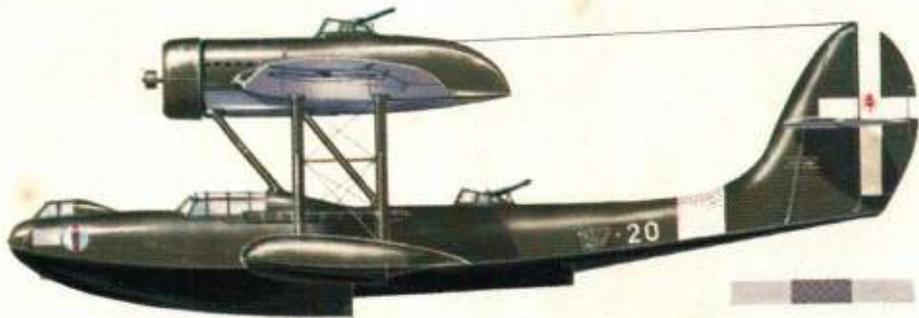
PRODUZIONE:

MM. 247 - prototipo [costruz. CRDA]
MM. 35168-35179 - n. 12 [I.F. Asso XI, CRDA]
MM. 35204-35223 - n. 20 [I.F. Asso XI, CRDA]
MM. 35192-35203 - n. 12 [I.F. Asso XI, CRDA]
MM. 35224-35285 - n. 62 [I.F. Asso XI, CRDA]
MM. 35286-35315 - n. 30 [I.F. Asso 750, CRDA]
MM. 35316-35339 - n. 24 [I.F. Asso 750, CRDA]
MM. 35340-35359 - n. 20 [I.F. Asso 750, CRDA]
MM. 35360-35367 - n. 8 [ottobre-dicembre 1941, CRDA]
MM. 35368-35372 - n. 5 [febbraio-marzo 1942, CRDA]
MM. 35374-35385 - n. 12 [febbraio-marzo 1940, Sicula]
MM. 35386-35400 - n. 3 [maggio 1940, Sicula]
MM. 35423-35428 - n. 6 [agosto-settembre 1940, Sicula]
MM. 35429-35438 - n. 10 [giugno-agosto 1942, CRDA]
MM. 35439-35458 - n. 20 [sett. 1940-gennaio 1941, Sicula]
MM. 35459-35468 - n. 10 [gennaio-marzo 1941, Sicula]
MM. 35469-35487 - n. 19 [marzo-giugno 1941, Sicula]
MM. 35488-35498 - n. 11 [giugno-agosto 1941, Sicula]
MM. 35499-35513 - n. 15 [agosto-novembre 1942-CRDA]
MM. 35514-35558 - n. 45 [giugno 1941-gen. 1942, Sicula]
MM. 35559-35588 - n. 30 [nov. 1942-marzo 1943, CRDA]
MM. 35589-35632 - n. 44 [gennaio-maggio 1942, Sicula]
MM. 35636-35871 - n. 36 [maggio 1942-marzo 1943, Sicula]

mento, due torrette idrauliche Breda A2 nello scafo e A3 sulla gondola motore con una Safat cal. 7,7 alimentata da nastro continuo di 500 colpi; carico di caduta per bombe variabili tra 2 x 250 kg. o 4 x 160 kg. - 160AS o 4 x 70 kg. sferiche; equipaggiamento per razzi illuminanti.



nt. Z.501
7^a squadr., 85° gr. R.M.
agnone, inizio 1943





Il prototipo del Cant. Z.501 MM.247 I-AGIL portato due volte da Mario Stoppani alla conquista di primati mondiali di distanza

Esaminando questo idrovolante, entriamo per la prima volta in contatto con la linea progettuale di Filippo Zappata. L'ala superiore, la fusoliera slanciata conferiscono al Cant. Z.501 un aspetto eccezionalmente elegante che non ha nulla da invidiare alla naturale armonia di quei volatili acquatici le cui gesta emula con successo. Questo, come tutti i velivoli italiani di Zappata, è portato in volo per la prima volta da Mario Stoppani.

Il nuovo aereo è destinato alla ricognizione marittima a lungo raggio. Dopo alcuni mesi di collaudi che comprendono la sperimentazione di differenti tipi di eliche in legno, bipala e quadripala, il CZ.501 è dotato di un'elica tripala metallica a passo variabile a terra ed allestito, con serbatoi supplementari di fusoliera, per compiere un volo alla conquista del primato mondiale di distanza per idrovolanti. A Stoppani sono affiancati il cap. pil. Corradino Corrado ed il serg. magg. radiotelegrafista Amedeo Suriano. Alle h. 7,45 del 18 ottobre 1934 il CZ.501 MM. 247 I-AGIL decolla dalle acque di Monfalcone (3.500 kg. di peso e 3.650 kg. di carburante) verso il lontano territorio eritreo. Situazioni meteorologiche molto avverse e le lunghe ore di volo notturno impegnano a fondo l'equipaggio nella condotta del velivolo, nell'accertamento della posizione, nel mantenimento delle comunicazioni radiotelegrafiche. Dopo 26 ore e 35 minuti, alle h. 10,20 del 19 ottobre, gli uomini dell'I-AGIL hanno la gioia di ammarare dinanzi a Massaua, conquistando il primato mondiale con un percorso di km. 4.130,885. Pochi giorni dopo, durante il volo di rientro, da Alessandria d'Egitto il prototipo del CZ.501 si porta a Lero e da qui inizia una crociera su mar Nero e Mediterraneo orientale: l'aereo

è esaminato da Autorità militari turche (2 novembre, Istanbul), russe (Odessa), romene (Costanza), bulgare (Varna), greche (19 novembre, Atene), poi il 20 novembre rientra finalmente a Monfalcone.

La conquista del primato da parte di idroquadrimotore francese (22-23 giugno 1935, km. 4.335) obbliga il CZ.501 ad una seconda eccezionale impresa. Il motore Isotta-Fraschini Asso 750R è dotato di elica tripala metallica Piaggio-D'Ascanio a passo variabile in volo e l'equipaggio Stoppani-Suriano è ora completato dal cap. pil. Casimiro Babbi. Decollato da Monfalcone alle h. 4,20 del 16 luglio 1935, l'idrovolante compie un altro stupendo volo, in condizioni meteorologiche globalmente migliori, ma è invece pessimo il mare trovato a Berbera (Somalia britannica). Si pensa in un primo momento di atterrare sulla spiaggia ma poi, nonostante onde di 4 metri (ovviamente di tipo oceanico, cioè lunghe), i piloti riescono a compiere un ammaraggio perfetto. Sono le h. 5,30 del 17 luglio ed il primato sale a km. 4.929,697.

I successivi esemplari di serie hanno poche differenze nei confronti del primatista I-AGIL: esse riguardano il carico standard di carburante, il motore I.F.Asso XI RC.15 (in alternativa all'Asso 750), la dotazione di mitragliere da mm. 7,7 nella postazione anteriore, in quella sopra l'ala, in quella posteriore di fusoliera. Interessanti sono i « collegamenti » a bordo mediante gli stretti cunicoli all'interno della carlinga o con scaletta (agibile anche in volo) verso la postazione alare.

La Romania ne acquista alcuni esemplari per dotarne una squadriglia da ricognizione basata all'idroscalo di Mamaia (Costanza) sul mar Nero, poi l'aereo fa il suo esordio nel conflitto



Il primo esemplare della produzione di serie (MM.35168)

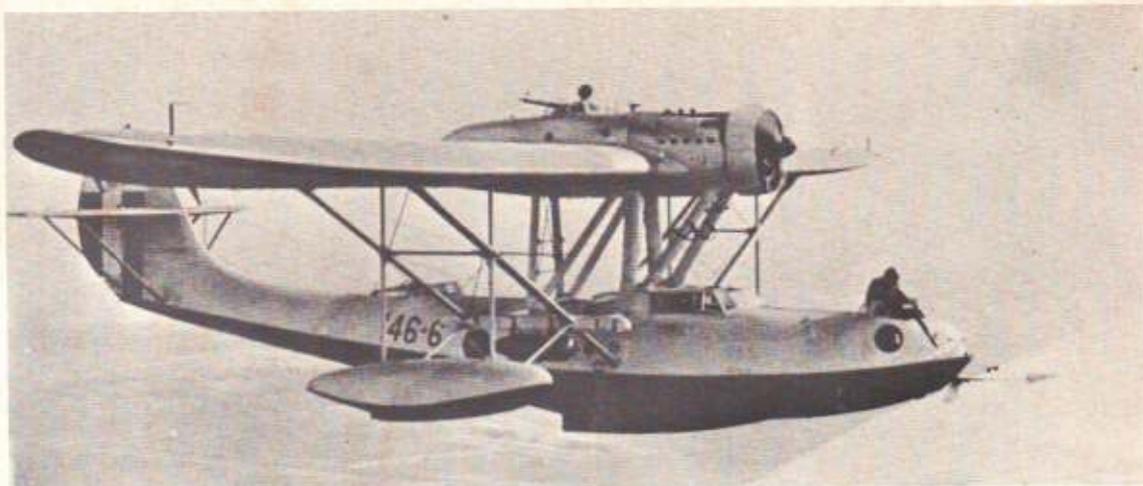
spagnolo. L'Aviazione Legionaria ne dota (18 maggio 1937) la Sezione autonoma, poi squadriglia da Ricognizione Marittima Lontana, basata a Palma di Majorca. Il reparto effettua anche azioni offensive con le due bombe da 100 kg. Tale è una missione notturna condotta da un isolato CZ.501 contro nave da guerra nemica in rada: l'idro toglie motore e plana silenziosamente, sganciando gli ordigni da poche centinaia di metri di quota.

Al 1° novembre 1939, l'idrovolante è in carico presso 15 squadriglie da ricognizione marittima e 5 Sezioni costiere, presso le Scuole di Pola-Puntisella, Orbetello, Taranto: a questi enti sono assegnati 174 CZ.501 fino ad un massimo di 11 aerei per squadriglia. All'inizio del 1940 la produzione è incrementata dagli esemplari prodotti a Palermo dall'Aeronautica Sicula e tra le Ditte che si incaricano delle revisioni ricordiamo la SAIMAN del Lido di Roma e la SACA di Brindisi.

Al 10 giugno 1940 i CZ.501 sono 202, quelli operativi basati a Pola (4° Sezione costiera), La Spezia-Cadimare (141° e 187° squadriglia, 1° Sezione costiera), Napoli-Nisida (182°), Cagliari-Elmas (85° gruppo con la 146°, 183°, 188°), Olbia (5° Sezione costiera), Vigna di Valle (148°), Taranto (142°, 3° Sezione costiera), Brindisi (145°), Augusta e Siracusa (83° gruppo con la 184°, 186°, 189°), Trapani-Stagnone (144°), Menelao in Cirenaica (143°), Lero in Egeo (84° gruppo con la 185° e la 147°). Il primo episodio bellico è causato da una bomba francese che il 16 giugno 1940 colpisce un'aviorimessa dell'idroscalo di Elmas, incendiandovi 4 Cant.Z della 183° squadriglia e 3 della 188°: si hanno 4 morti e 17 feriti. Il fatto è ancora più doloroso in quanto il Comandante dell'Aeronautica della Sardegna, gen. Vespignani, sin dal primo giorno di guerra ha dato disposizione per il più rigoroso decentramento degli aerei, durante il parcheggio,

Tra i dettagli costruttivi si nota la scaletta che conduce dalla botola di fusoliera alla postazione difensiva sull'ala





Fase bellica iniziale: un CZ.501 della 146ª squadriglia da Ricognizione Marittima Lontana, basata a Cagliari-Elmas

la manutenzione, i rifornimenti. L'inchiesta rivela che le arbitrarie iniziative dei capitani comandanti le squadriglie è stata presa per accelerare l'esecuzione di un ordine emanato da Roma il giorno precedente. Si tratta dell'apposizione, entro le h. 24 del 15 giugno, della nuova insegna bellica adottata dai velivoli della Regia Aeronautica (sulle superfici di coda, croce bianca in luogo dei tre colori). Per una tragica coincidenza, ad Elmas la banale operazione si tramuta in un bagno di sangue e le tre squadriglie dell'85° gruppo si riducono ad avere 11 velivoli. Il 17 giugno, un CZ.501 dello stesso reparto è costretto per l'alta temperatura dell'acqua e dell'olio e la conseguente avaria del motore I.F.Asso 750, ad ammarare 30 miglia a sud di Capo Spartivento con mare molto mosso: perde il galleggiante destro e riporta squarci in fusoliera che determinano l'affondamento in 40 minuti. Il Guardiamarina Osservatore, Comandante del velivolo, rischia di rimanere prigioniero del relitto, nel generoso tentativo di recuperarne i codici segreti, indi è il secondo pilota a correre una brutta avventura, essendo inesperto del nuoto. Alla fine tutti sono in salvo sul battellino ma li attendono i disagi di una lunga permanenza in mare (33 ore) prima di riuscire a raggiungere la terraferma.

Anche in Libia, l'idroscalo di Menelao (6 CZ.501) è soggetto a vari attacchi nemici. Delle 14 incursioni subite nei primi sette mesi di guerra ottengono risultati solo quelle del 15 agosto 1940 (danni lievi per 5 CZ.501) e del 22 novembre (distrutto un CZ.501): un altro Cant.Z. deve essere distrutto al momento di abbandonare questa base (inizio gennaio 1941) per lo sgombero della Cirenaica. In Egeo (Lero) l'84° gruppo ha in dotazione 15

CZ.501: solo l'incursione aerea nemica del 3 ottobre 1940 vi consegue la distruzione di due velivoli. Nel corso del 1941, i danni sono ancora più limitati trattandosi di 7 CZ.501 danneggiati in Sardegna, 2 distrutti e 7 danneggiati in Libia, 8 lievemente danneggiati sugli idroscali della Sicilia.

Le squadriglie da ricognizione marittima, salite a 26 durante il 1941, sono inquadrare nell'Aviazione per la Regia Marina ed hanno equipaggi formati da Personale delle due Armi. Il CZ.501, largamente impiegato, ha ottime caratteristiche di autonomia ed eccellenti qualità nautiche, ma è anche assai lento e poco difendibile in caso di attacchi della caccia nemica: eppure, oltre alla sorveglianza costiera, scorta dei convogli, lotta antisom, ricerca delle mine, operazioni di soccorso, l'aereo provvede inevitabilmente anche a quelle esplorazioni strategiche che, per la vicinanza di basi avversarie o delle navi portaerei, sono il presupposto a drammatici incontri con il nemico. In numerose occasioni, il segnale di scoperta lanciato da questi aerei è interrotto dalla comunicazione di essere attaccati o addirittura di tentare l'ammiraglio a causa dei colpi ricevuti: poi il silenzio radio non lascia dubbi sulla sorte toccata a questi eroi sconosciuti.

Della vasta realtà operativa, dobbiamo limitarci a dare qualche elemento indicativo, cominciando da una drammatica operazione di soccorso.

Il 15 luglio 1940, un CZ.501 della 142ª squadriglia partito da Taranto, avvista 50 miglia a sud di S. Maria di Leuca, alcuni naufraghi in condizioni disperate. Il guardiamarina Gino Camilletti ed il sottotenente pil. Danilo Tomolillo effettuano lo sgancio delle due bombe antisom per poter ammarare ma dato che quel-

la di destra non si è voluta sganciare durante 20 minuti di tentativi, decidono egualmente di scendere. All'impatto, purtroppo l'ordigno si sgancia ed esplose causando una colonna d'acqua che solleva l'ala destra. I piloti cercano di salvare l'aereo ridando motore, ma ciò non evita che il galleggiante dal lato opposto si danneggi nel violento urto contro il mare. Recuperati i naufraghi, per equilibrare il velivolo incidentato l'equipaggio affronta una difficile permanenza sull'ala destra fino all'arrivo della torpediniera « Canopo » che risolve la situazione tentando inoltre il traino del Cant.Z che tuttavia si capovolge ed affonda. I CZ.501 non hanno tuttavia a bordo tali caratteristiche di spazio per poterli considerare degli idrosoccorso: se non è richiesto l'intervento urgente, normalmente questi aerei si limitano ad avvistare i naufraghi ed a segnalarli alle unità navali, permanendo in volo sulla zona.

Vediamo ora la partecipazione dei CZ.501 del 84° gruppo (Lero-Egeo) agli avvenimenti del 19 luglio 1940 (combattimento navale di Capo Spada). Alle h. 4,45 un primo idrovolante tenta una partenza oltremodo difficile a causa del mare mosso, che causa un surriscaldamento del motore, tale da dover interrompere il decollo. Cinque minuti dopo riesce invece a partire un secondo aereo ma anche in questo caso lo sforzo sostenuto dal propulsore obbliga ad interrompere la missione dopo solo un'ora di volo. Alle h. 4,55 decolla un terzo Cant.Z che è poi costretto a rientrare per disturbi al motore; unici in azione rimangono così un CZ.501 della 147ª (decollo h. 6,05) ed uno della 185ª (partito alle h. 6,50). Il primo aereo avvista « fuoco di battaglia navale » alle h. 8,20. Fatto segno a tiro contraereo da parte delle navi inglesi, deve lasciare per due volte la zona dell'avvistamento. Alla terza occasione, l'aereo comunica che tre cacciatorpediniere stanno sparando su « nave di tipo indistinto », dopodiché inizia il rientro alla base: purtroppo la « nave » di cui sopra è il nostro povero incrociatore « Bartolomeo Colleoni » in procinto di affondare. Questo episodio, per l'approssimazione del rilevamento e per il limitato impegno nella prosecuzione della missione, si discosta dall'alta capacità professionale e dal notevole spirito di sacrificio sempre dimostrato dagli equipaggi della ricognizione marittima.

Ad esempio, il 12 ottobre 1940 un CZ.501 della 184ª squadriglia (83° gruppo, Augusta) avvista il cacciatorpediniere « Artigliere » in affondamento e, nonostante l'attacco di aerei da caccia nemici, continua a rimanere in zona ed a segnalare la situazione fino all'arrivo dei

nostri MAS che iniziano il recupero dei naufraghi. Entro il 15 ottobre, gli aerei di questa squadriglia collaborano all'avvistamento ed al salvataggio di un centinaio di superstiti.

Il 18 settembre 1940, un CZ.501 della 142ª squadriglia intercetta un sommergibile inglese in immersione, 20 miglia al largo di Durazzo e lo attacca con le due bombe antisommergibili da 160 kg. Affiorano rottami ed una chiazza di nafta che, 24 ore dopo l'accaduto, è rilevata da una nave della Regia Marina su una estensione di 900 metri. Pochi giorni dopo (canale di Sicilia, 24 settembre) tre aerei della 144ª squadriglia si avvicinano su un sommergibile in immersione che viene egualmente affondato. Nello stesso periodo si riportano alcune dolorose perdite di uomini e materiali: il 2 settembre non rientra un aereo della 182ª; il 10 novembre un CZ.501 della 144ª squadriglia inizia ad emettere alle h. 12,19 il segnale di scoperta di forze navali nemiche probabilmente destinate all'attacco contro Taranto, ma della sorte di questo aereo non si saprà più nulla; il 12 novembre scompare un aereo della 143ª e sorte analoga tocca ad un altro CZ.501, il 26 novembre. Più fortunato è un velivolo della 141ª (trasferita il 12 luglio 1940 da Cadimare a Brindisi) che il 2 novembre è attaccato per cinque minuti da un Bristol Blenheim che poi desiste dall'azione, probabilmente colpito ad un motore. L'idro riporta 67 colpi in carlinga, con la foratura di 7 serbatoi di carburante su 8, del radiatore, del serbatoio-olio: in ammaraggio la fusoliera, ridotta a colabrodo, imbarca acqua. Fino al 31 dicembre 1940 si deve lamentare la perdita di ben 62 CZ.501 (30 per cause belliche, 19 per cause imprecisate, 13 per gravi e ricorrenti avarie dei motori Isotta-Fraschini 750 o Asso XI): sempre per colpa dei motori debbono annoverarsi altri 35 incidenti, con esiti meno drammatici. Al 1° gennaio 1941, nonostante la nuova produzione, i Cant. Z.501 in carico all'Aviazione Regia Marina sono ridotti a 126 esemplari (87 efficienti).

Altra interessante attività svolta da questi idro è quella di sorveglianza presso i porti nemici per controllarne il traffico mercantile: impostato inizialmente nei confronti del porto tunisino di Biserta, tale compito è poi effettuato lungo le coste greche (ed integrato da rilevamenti fotografici) indi nuovamente per controllare il traffico navale tra la Francia e le sue colonie nord-africane.

I CZ.501 sono poi molto attivi nella ricerca delle mine, effettuata in cooperazione con i mezzi navali. Si tratta di avvistare gli sbarramenti ed i banchi minati per condurre su di essi i dragamine od i motopescherecci all'uopo



CZ.501 alla fonda: notare la disposizione del carico di caduta a mezza via tra fusoliera e galleggianti

modificati. Nel caso di singoli ordigni vaganti, gli equipaggi provvedono direttamente a farli brillare, mitragliandoli con l'arma anteriore. In questi compiti è oltremodo importante avere buone comunicazioni con le navi. Invero gli apparati radio si rivelano gravemente insufficienti allo scopo ed in più ogni messaggio da mandare in cifrato fa perdere minuti preziosi per la sua « confezione ». Scartato un sistema a luci intermittenti si sono invece adottate comunicazioni mediante razzi e fumate. Ad ogni colore o combinazione di colori corrispondono notizie particolari, da quella indicante forze navali nemiche, a quella per un sommergibile, un campo di mine od un gruppo di naufraghi. Quando anche questo sistema non dà risultato, allora non resta che ammarare... e dare la notizia a voce: ad esempio il 18 dicembre 1941 un CZ.501 della 144^a squadriglia dopo aver segnalato prima per radio e poi con i razzi la presenza di motosiluranti inglesi, non avendo conferma della ricezione da parte del nostro convoglio, non ha altra scelta che di ammarare al fine di preavvertire del grave pericolo.

I CZ.501 di ogni settore hanno inoltre svolto alcune missioni-tipo di ricognizione marittima. Stabilite all'inizio della guerra e poi aggiornate, esse sono indicate mediante lettere e numeri progressivi: la B indica la sorveglianza su basi navali nemiche, la V è la vigilanza foranea ravvicinata, la R per le ricognizioni giornaliere, la S per missioni in relazione a situazioni particolari. Vediamo il gruppo di missioni stabilite dall'ammiraglio di Squadra Antonio Pasetti per il Comando del Dipartimento Marittimo Jonio e Basso Adriatico. La V.41 richiede tutti i giorni, all'alba ed al tramonto, un velivolo in perlustrazione (200-500 metri di quota) sul golfo di Taranto, dalla località

calabrese di Capo Spulico fino alla cittadina pugliese di Gallipoli. La R.42 si estende invece da Taranto fino all'isola greca di Cerigotto e viene condotta a 1.000 metri di quota, passando successivamente a 5 miglia a sud dal capo Akroteri di Cefalonia (prime 200 miglia di volo, rotta 133°), 5 miglia a sud delle isole Sapienza (altre 53 mg. rotta 133°), 5 mg. ponente isolotto di Sthrovati (63 mg. rotta 151°), fino a 5 mg. ponente di Cerigotto (87 mg. rotta 124°). La R.43 esplora il Basso Adriatico partendo da Brindisi, toccando Capo Linguetta (62 mg. rotta 104°), Punta Menders (90 mg. rotta 356°) fino a rientrare a Brindisi (92 mg. rotta 217°). La S.45 riguarda invece l'esplorazione fra Taranto e la località calabrese di Capo dell'Armi (420 mg.) mentre la S.46 copre le 360 miglia di andata e ritorno tra Brindisi, Cefalonia e Corfù.

Ma è soprattutto nella scorta diretta ai convogli che i CZ.501 svolgono un lavoro intensissimo funzionando da vero e proprio osservatorio volante atto a rilevare la presenza di sommergibili e di mine. La disseminazione delle nostre Forze Armate in molteplici settori del bacino mediterraneo obbliga a fare largo uso dei trasporti marittimi. Oltre a destinazioni ovvie (Sardegna, Libia, Albania, Grecia, Egeo) la stessa prassi integra il traffico verso la Sicilia e la Dalmazia. Di tutte le citate correnti di traffico, la più complessa ed onerosa è quella tra i porti dell'Italia meridionale ed i porti libici di Tripoli, Bengasi, Tobruk per far affluire l'occorrente alla conduzione della guerra in Africa settentrionale, anche per i tedeschi, li operanti dal febbraio 1941. Dal giugno 1940 alla fine del 1942 sono effettuate (da e per la Libia) 1.789 traversate di navi mercantili, 460 di navi militari da carico, 1.913 31

di navi militari di scorta con il trasporto di 2.246.933 tonnellate di materiali (perdute 317.153 tonn.) e di 206.402 persone (perdute 17.240). Le perdite sono dunque elevate, dato che i convogli a velocità di 10-15 nodi rimangono lungamente esposti all'offesa aerea proveniente da Malta o dall'Egitto ed all'insidia subacquea. La protezione fornita dai nostri aerei da caccia e da bombardamento, integrata a quella antisom dei CZ.501, ha perlomeno arginato perdite più gravi ma si è ovviamente dovuta limitare alle sole ore diurne. Delle 146 navi andate perdute (125 mercantili e 21 militari), 76 sono infatti affondate di notte, 4 mentre sono in viaggio senza richiesta di scorta aerea, 2 affondate per eventi naturali, 3 per azione a fuoco di navi da guerra nemiche, 3 per urto contro mine, 28 per attacchi di bombardieri od aerosiluranti, 30 per attacchi di sommergibili: solo per questi ultimi 64 episodi si può dire che la scorta aerea non è riuscita ad evitare il peggio.

Nel primo quadrimestre del 1943 si svolge poi una frenetica attività di trasporto con la Tunisia, in condizioni ancor più deteriorate. Delle unità-viaggio effettuate (1.279 mercantili, 502 militari da carico, 521 militari di scorta) vanno perdute 105 navi e solo per una trentina di esse si può parlare di insufficiente protezione aerea.

A seconda dei periodi e dei settori, gli idrovolanti provengono dalla Sicilia, dalla Libia, addirittura dall'Egeo. Il 1° agosto 1942 si ha un potenziamento dei reparti su CZ.501 destinati alla scorta diretta: il Comando Aviazione Grecia include l'82° gruppo (139° e 184° squadriglia a Prevesa, con 11 CZ.501), l'84° gruppo (185° e 147° a Suda, con 3 CZ.501), la 288ª (a Suda, con 3 CZ.501) ed è impegnato a proteggere i convogli verso la Cirenaica, per le truppe italo-tedesche proiettatesi ad El Alamein. In Libia, alla originaria 143ª squadriglia di Menelao, si aggiunge nel luglio 1940 la 145ª (Bengasi, 6 CZ.501). Nell'aprile 1941 troviamo solo quest'ultimo reparto arretrato sull'idroscalo di Tripoli (Caramanli). Nell'estate esso è affiancato dai CZ.501 della 196ª squadriglia basati prima a Bengasi poi (21 dicembre 1941) a Pisida, circa 20 km. dal confine tunisino. Il 15 luglio 1942 l'Aeronautica della Libia ha in carico 17 CZ.501 colla 196ª squadriglia, tornata a Bengasi, e con la 148ª (in sostituzione della 145ª) a Menelao.

Dopo i tragici eventi di El Alamein, a metà novembre 1942 la 148ª e la 196ª rientrano in Italia con 11 CZ.501: solo a Pisida rimangono pochi idro della 145ª squadriglia.

Di questa drammatica fase del conflitto, ci limitiamo a segnalare qualche episodio. Il 22

agosto 1942, un CZ.501 della 139ª squadriglia in perlustrazione sul canale di Sicilia individua e lancia le proprie bombe su un sommergibile che è poi finito da motosiluranti tedesche con bombe di profondità. Il 7 settembre, il CZ.501 MM.35630 attacca altra unità subacquea facendo quindi intervenire due MAS italiani che ne determinano l'affondamento. Il 14 settembre 1942, i Cant.Z della 148ª squadriglia contribuiscono a sventare gli audaci tentativi di sbarco inglesi nella zona di Tobruk, con motobarche scortate da siluranti, cacciatorpediniere e dall'incrociatore « Coventry ». Il 26 settembre, un CZ.501 della 148ª fa intervenire i dragamine su un importante sbarramento individuato nel canale di Sicilia: poi il 6 e 7 ottobre due attacchi di Bristol Beaufighters danneggiano in varia misura 7 Cant. Z.501 dell'idroscalo di Menelao.

Nel solo mese di settembre 1942, la Regia Aeronautica è peraltro dovuta intervenire nella ricerca di 15 sommergibili nemici che nelle acque sarde, nel canale di Sicilia, in Adriatico, nello Jonio, in Egeo, ne hanno combinate di tutti i colori. Oltre alle azioni di siluramento, tali unità effettuano emersioni, specialmente notturne, per cannoneggiare località costiere, stazioni radiotrasmettenti, fari e non disdegnano neppure le azioni contro innocui pescherecci. Una di queste unità nemiche è affondata dalla torpediniera « Orsa » nei pressi dell'isola di Milo (3 settembre) ed un'altra dal CSM.209, nelle acque di Navarino (7 settembre). Ricordiamo altresì un precedente episodio. Il 22 luglio 1941, un CZ.501 della 185ª squadriglia (Egeo) avvista un nostro umile navicello preso a cannonate da un sommergibile inglese in emersione. Per salvare quei poveri uomini, l'equipaggio del Cant.Z. non ha assolutamente nulla, essendosi sbarazzato del carico di caduta in una precedente azione antisom. Ed è allora che l'aereo si getta in un attacco così ben simulato che il sommergibile ritiene più opportuno immergersi ed allontanarsi, abbandonando la facile preda. Anche in quel giorno, un equipaggio dell'Aviazione per la Regia Marina non si è accorto, nel fare il proprio dovere, di essere entrato nella leggenda.

Ricordiamo infine che durante la nostra occupazione della costa dalmata i CZ.501 hanno visto un discreto impiego. Già nell'aprile del 1941 si è trattato di effettuare voli di collegamento e ricognizioni nell'entroterra di Zara e di Pola. Un anno dopo, la 143ª e la 183ª squadriglia, basate a Divulje (Spalato), la 139ª di Prevesa, sono impegnate contro i sommergibili nemici in missioni di rifornimento per i partigiani jugoslavi. Il 29 aprile 1942 è poi costituita una « Sezione Collegamenti 2ª Ar-



In questo CZ.501 MM.35864, è chiaramente visibile la nuova soluzione adottata per la postazione anteriore

mata » comprendente, presso l'idroscalo di Pola-Puntisella, 2 CZ.501 ed 1 CZ.506. Nel successivo agosto, 5 CZ.501 della 183^a squadriglia partecipano addirittura con missioni di ricognizione terrestre alle operazioni di rastrellamento condotte dal VI Corpo d'Armata. Al momento dello sbarco anglo-americano in Sicilia (9 luglio 1943), ancora una ventina di squadriglie da ricognizione marittima si dividono il carico di 95 CZ.501. All'8 settembre, l'aereo è presente ancora in 84 esemplari, presso 14 reparti: 6 CZ.501 a Tolone con la 171^a squadriglia, 11 a Cadimare (187^a), 4 a Torre del Lago (84^o gruppo con la 140^a e la 145^a), 6 a Venezia (143^a), 16 in Dalmazia (149^a e 183^a), 6 a Orbetello (144^a), 1 a Vigna di Valle (148^a), 4 a Nisida (182^a), 13 a Brindisi e Taranto (141^a e 142^a), 13 a Pola (184^a) e Corfù (Sezione distaccata), 4 a Lero e Rodi (147^a). Quasi tutti questi velivoli sono coinvolti nelle

confuse e drammatiche vicende armistiziali. A Tolone, gli aerei della 171^a cadono in mani tedesche la sera stessa dell'8 settembre. La mattina successiva, 7 CZ.501 della 187^a abbandonano Cadimare per portarsi ad Olbia ove però sono incendiati nel corso di un attacco tedesco contro l'idroscalo. Nove idro della 149^a squadriglia riescono invece a portarsi felicemente da Kumbor a Taranto, con a bordo circa 80 persone! Molto drammatico è il trasferimento di 5 CZ.501 della 183^a stracarichi di Personale, da Divulje a Taranto, sempre incalzati dai nuovi nemici, con tappe intermedie nell'isola di Lagosta (10 settembre), Ancona (11 settembre), S. Nicola Varano, e finalmente Bari e Taranto (13 settembre).

Quest'ultimo idroscalo è raggiunto da singoli CZ.501 provenienti da Venezia, Pola, Corfù, Orbetello. Il 14 settembre, l'unico CZ.501 della 148^a parte da Vigna di Valle ma durante il

Un CZ.501 impiegato dalla Scuola idrovolanti di Orbetello (ORB-11)





Brindisi, 20 settembre 1943: i velivoli della 141ª squadriglia prima dell'adozione dei contrassegni tricolori (I.W.M.)

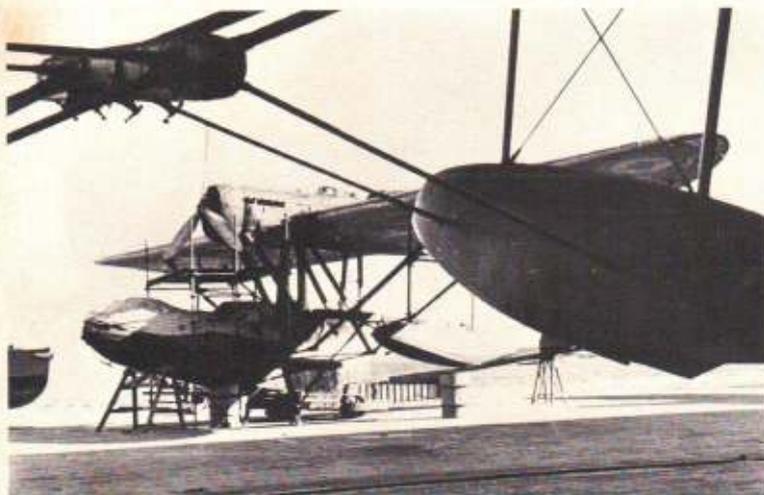
tentativo di fuga è abbattuto dalla contraerea, all'altezza di Capri: i 6 uomini sono recuperati da una nave inglese. In Egeo, due CZ.501 sono catturati dai tedeschi (idroscalo di Rodi), mentre un terzo sfugge alla loro azione portandosi ad Alessandria d'Egitto. Il quarto CZ.501 opera invece da Lero ove viene danneggiato dalle incursioni di Junkers Ju.88 della Luftwaffe: il 6 ottobre, insieme ad un CZ.506, lascia questa località per trasferirsi all'idroscalo di Limassol (Cipro). Sono invece già al sicuro gli idrovolanti basati sulle coste pugliesi; si può insomma ritenere che l'aviazione co-belligerante abbia recuperato circa 30 CZ.501. Al 15 ottobre 1943, quelli operativi (19 esemplari) sono concentrati nel Raggruppamento Idro che è articolato sul 1° Gruppo (139°, 149°, 183°) a Taranto e sul 2° Gruppo (141° e 288°) a Brindisi.

La loro attività è ancora quella della scorta-

convogli anche se ora le navi da proteggere sono alleate e tedeschi i sommergibili da scovare. Si svolgono anche missioni per la ricerca di naufraghi.

Il 15 maggio 1944, il Raggruppamento Idro è riorganizzato su quattro Gruppi di due squadriglie ciascuno e 24 CZ.501 (10 efficienti) sono con l'83° (141° e 147°) e con l'85° (183°). Si perdono invece nei caotici avvenimenti del settembre 1943, le vicende di una quarantina di Cant.Z.501 che la Luftwaffe e poi l'Aviazione della Repubblica Sociale Italiana possono avere in parte utilizzato.

L'impiego del velivolo presso l'Aeronautica Militare post-bellica è limitato ai primi anni dell'immediato dopoguerra: oltre alla vetustà di cellule e motori, è proprio la formula costruttiva a non essere suscettibile di ulteriori impieghi.



CZ.501 co-belligerante, ormai con i nuovi distintivi