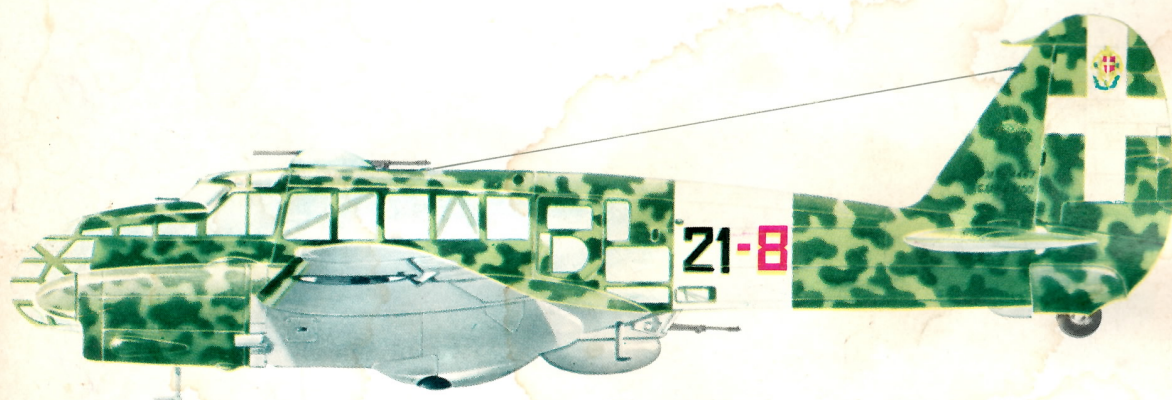


P.A.I.

PROFILI AEREI ITALIANI

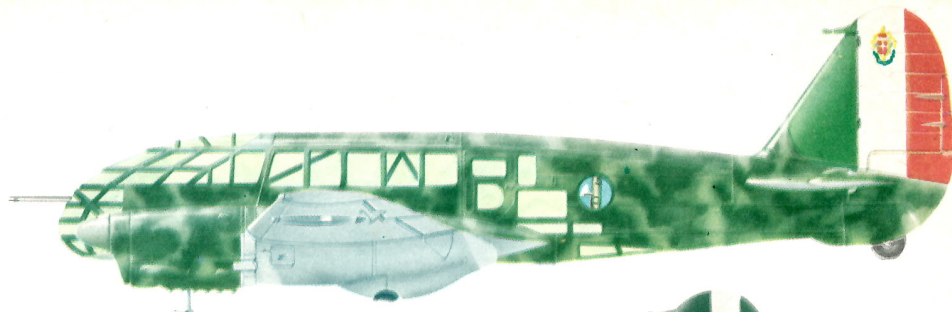
**2
1**



CAPRONI
Ca. 313 e Ca. 314

£. 400

CA. 313 R.P.B. 1



CA. 313 R.P.B. 1 - Versione silurante prima di essere consegnato alla R.A. per l'addestramento nelle scuole

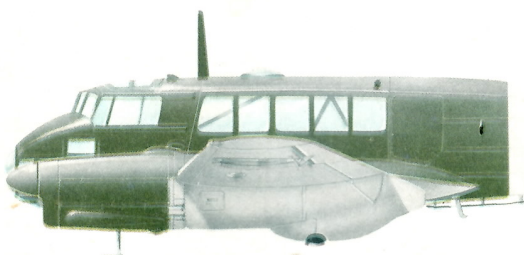


CA. 313 R.P.B. 1 - Colorazione coloniale versione d'assalto usata in A.O.I.



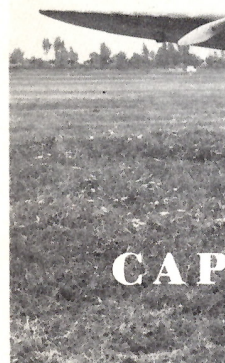
CA. 313 R.P.B. 1 - Nella colorazione dell'ARMEE DE L'AIR Cannes giugno 1940

CA. 313 R.P.B. 1 - della FLYNG VAPNET



CA. 313, G della Regia Aeronautica

© SERGIO e SANDRO COSTA



Il Caproni CA 311 con l'ala anteriore a gradino

I Caproni CA. 311, ultimi rappresentanti della serie di voli bimotori, erano molto leggeri e grandi serie dalla

Lo studio di questo tipo risalire al CA. 309, dall'Ing. Pallavicini all'Aviazione Coloniale, per la sua cognizione e d'assalto, se bene nella difesa di Cufra e Giarabul, attacchi di gruppo libera.

L'evoluzione di questo tipo si svolse attraverso un tipo simile al CA. 309, del tipo Piaggio, e carrello retrattile.

Questo velivolo era in « passeggeri » con l'ala anteriore. Fu venduto all'aeronautica jugoslava, Croata, e all'Aviazione Sud Americana.

Il CA. 311 si è rivelato un aereo per i

Il prototipo del CA 311 con l'ala anteriore a gradino e carenatura d'assalto.



CAPRONI CA. 313 E CA. 314 di Massimo Bonanni

Il Caproni CA 311 con motori radiali Piaggio P. VIII C 35 nella sua ultima versione con vetratura anteriore a gradino dalla quale derivarono le successive versioni del 313 e 314.

I Caproni CA. 313 e CA. 314 furono gli ultimi rappresentanti della serie di velivoli bimotori monoplani da bombardamento leggero e ricognizione costruiti in grandi serie dalle officine Caproni.

Lo studio di questa formula si può far risalire al CA. 309 « Ghibli » progettato dall'Ing. Pallavicino nel 1936 e destinato all'Aviazione Coloniale come aereo da ricognizione e d'assalto, compito, che svolse bene nella difesa delle oasi di Gialo, Cufra e Giarabub ed inoltre rintuzzando attacchi di gruppi di soldati della Francia libera.

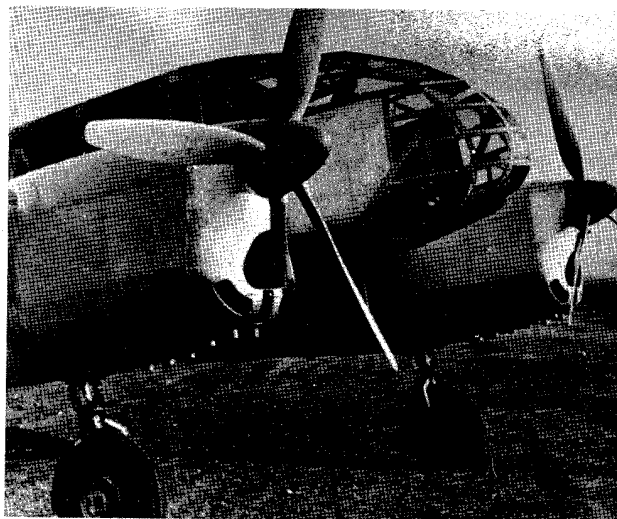
L'evoluzione di questi bimotori leggeri si svolse attraverso il CA. 310 « Libeccio », simile al CA. 309 ma con motori a stella del tipo Piaggio P. VIII C 35 da 470 CV e carrello retrattile.

Questo velivolo fu trasformato anche in « passeggeri » con l'abolizione della vetratura anteriore. Nella versione militare fu venduto all'aeronautica Ungherese, Norvegese, Croata, Cecoslovacca e ad alcune aviazioni Sud Americane.

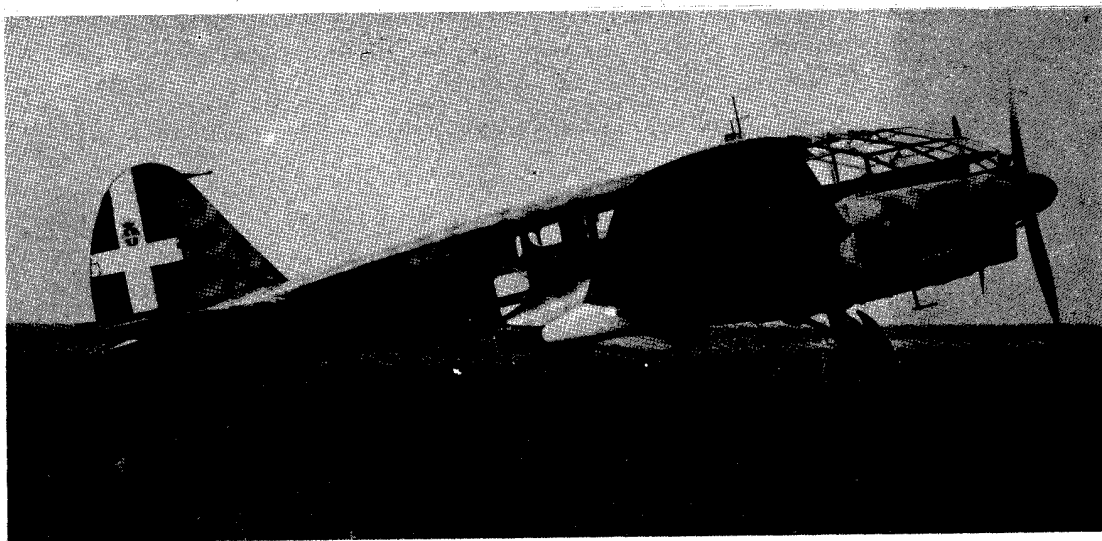
Il CA. 311 si differenziava dai precedenti aerei per il muso completamente

ridisegnato e totalmente vetrato, cosa questa che assieme alla vetratura della fusoliera rendeva agevole il compito dell'osservazione.

L'armamento in dotazione a questo aereo consisteva in tre mitragliatrici da 7,7 mm. distribuite una in caccia, nel raccordo tra il bordo d'entrata della semiala sinistra e la fusoliera, una installata in una torretta dorsale « Caproni Lanciani Delta » ed una in una postazione centrale retrattile.



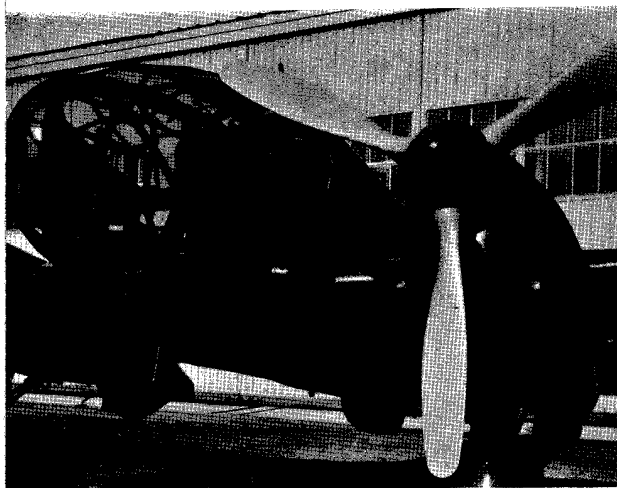
Il prototipo del CA 313 M.M. 402 con vetratura intera e carenature dei motori notevolmente migliorate.



E' evidente in questa foto la particolare linea aero-dinamica del CA 313 RPB1.



Particolari del carrello e della copertura del motore del 313 RPB1.



Il CA 313 RPB1 con l'ampia vetratura anteriore che rendeva più agevole i compiti del pilota e dell'osservatore puntatore.

I primi aerei CA. 311 avevano il muso con una vetratura intera, ma, avendo notato che si avevano delle distorsioni nella visibilità, si ritornò alla forma a gradino.

Questo tipo di aereo, oltre ad essere utilizzato in Italia, fu anche esportato in Svezia.

Dopo il CA. 311 venne realizzato il CA. 312 come miglioramento del 310 ma solo in fase sperimentale, e venne ben presto abbandonato in quanto stava per uscire il più moderno CA. 313 R.P.B.

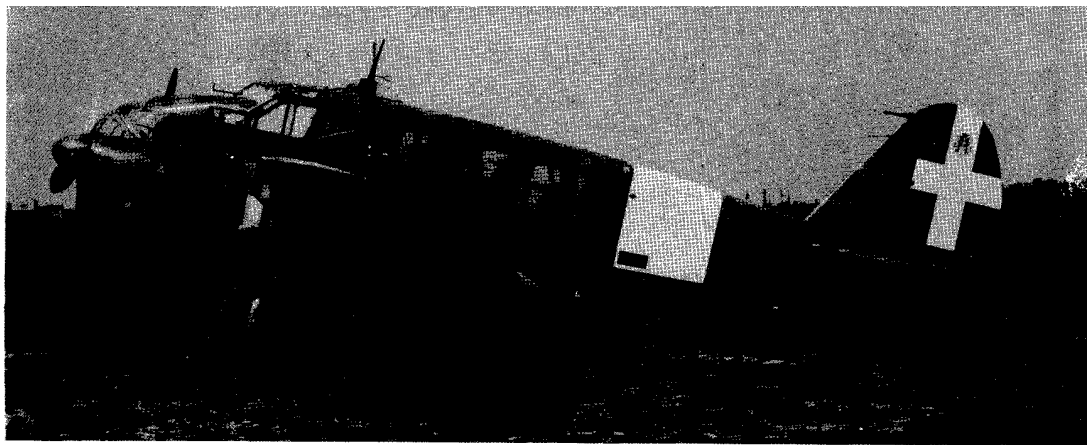
Questo nuovo aereo che effettuava il suo primo volo nel 1940 costituiva una versione notevolmente potenziata del CA. 311.

Le dimensioni erano pressoché le stesse, la variazione principale era costituita dal potenziamento del gruppo motopropulsore con due « Isotta Fraschini » Delta R.C. 35 I. ds in linea da 700 CV che sostituivano i meno potenti Piaggio P. VIII C 35 e P. XVI R.C 35 a stella.

Un'altra variante importante del CA. 313 era l'armamento, uguale nel numero al CA. 311, ma con calibro di 12,7 mm, invece di mm. 7,7.

Era stato ottenuto inoltre un miglioramento negli impianti radio e fotografico.

L'equipaggio era normalmente costituito da tre persone e cioè, il primo pilota, installato nella parte sinistra della cabina; l'osservatore — puntatore che fungeva anche da secondo pilota, situato nella parte destra della cabina, ed un mitragliere — radiotelegrafista.



In queste tre viste del CA 313 RPB2 è evidente l'ampia superficie vetrata che lo rendeva particolarmente adatto all'osservazione.

Il disegno del CA. 313 si era rivelato buono e la struttura generale abbastanza robusta; in complesso quindi, si può dire che fu un buon aereo.

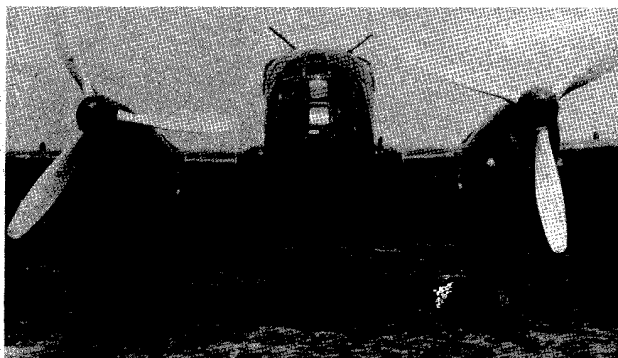
Il CA. 314 fu indubbiamente il migliore di tutta la serie di questo tipo di bimotori leggeri costruiti dalla Caproni: infatti, racchiudeva tutte le modifiche e le migliorie che erano state susseguentemente apportate alle serie precedenti.

Questa nuova versione, che aveva gli stessi motori Isotta Fraschini Delta del precedente CA. 313, venne costruita presso gli stabilimenti di Ponte San Pietro, Taliedo e Castellammare di Stabia.

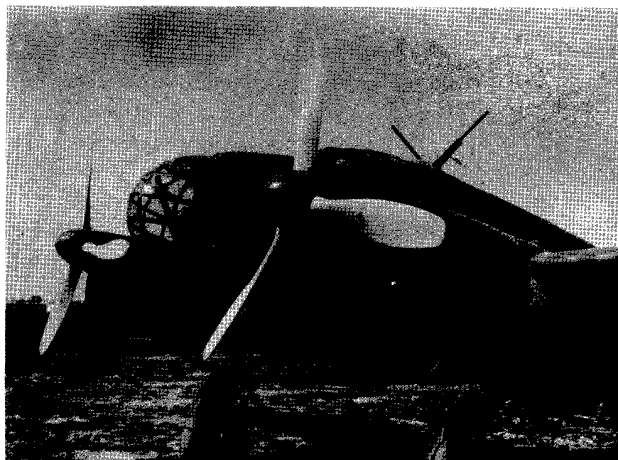
Il CA. 314 era pressoché simile al 313 come dimensioni, variava come armamento; in quanto, era stata aggiunta un'altra mitragliatrice da 12,7 mm. in caccia nell'altra semiala, la destra, e nei tipi « C » da « combattimento » ne venivano montate, oltre a questa, altre due sotto il ventre.

Per la vetratura del muso, si era scelta quella a scalino delle ultime versioni del 313 in quanto era risultata la migliore.

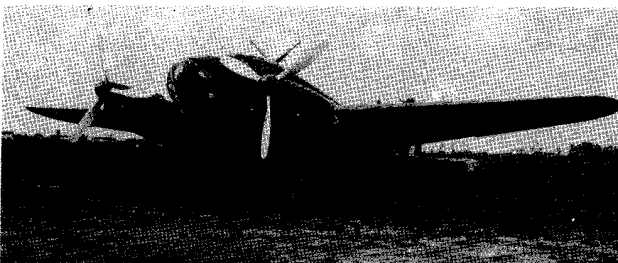
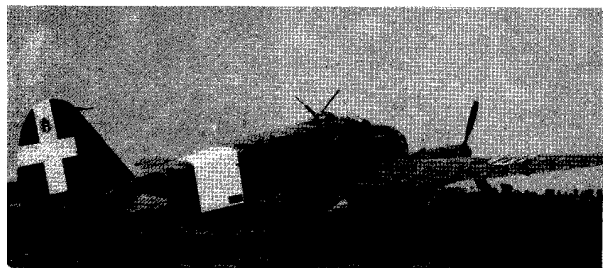
Del CA. 314 furono costruite diverse versioni che ebbero la sigla di « S.C. » per scorta, « RA » ricognizione — aerosiluranti, e « C » da combattimento.

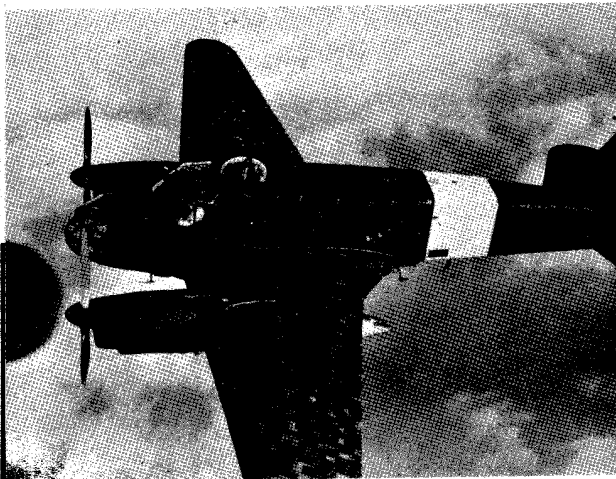
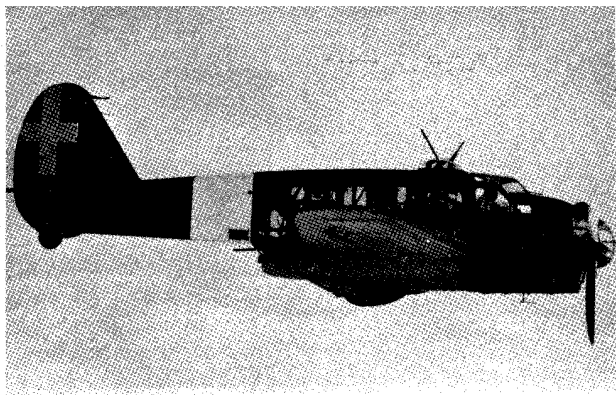


In questa vista anteriore del CA 313 RPB2 si nota la mitragliatrice da 12,7 fissa in caccia all'attacco dell'ala sinistra.



Il CA 313 RPB2 con la parte anteriore della fusoliera completamente ridisegnata per ovviare ai difetti di visibilità causati dalla vetratura intera.





Il CA 313 RPB2 in volo prima di essere assegnato ai reparti.

DESCRIZIONE TECNICA

Data la grande somiglianza fra gli aerei CA. 313 e CA. 314 si riporta la descrizione tecnica del CA. 313.

Cellula

Ala bassa, monoplana completamente a sbalzo ed a profilo semispesso.

Essa era unita alla fusoliera mediante attacchi a spinotto fissati ai longheroni e facilmente smontabili, consentendo così la costruzione dell'ala separatamente da quella della fusoliera.

Questo concetto veniva applicato anche nella progettazione delle altre parti dell'aereo come, impennaggi, carrelli, ecc... e permetteva di costruire l'aereo stesso, in parti staccate ed in serie, nei diversi reparti di produzione.

L'ala era costruita in legno con armature metalliche e la sua struttura era costituita da due longheroni a cassetta collegati da una serie di centine a scatola; inoltre era ricoperta in legno compensato

fino al longherone posteriore, cosa questa che le dava la robustezza e la rigidità di un cassone; l'intera ala veniva poi rivestita con tela di lino e verniciata con l'emaillite.

Internamente veniva verniciata con antiputride per proteggerla dalle muffe e dalle corrosioni.

Sui longheroni erano sistemati gli attacchi per i semicarrelli e per i castelli motori.

Le due semiali erano munite di alettoni di stabilità e di freni aerodinamici comandabili dal posto di pilotaggio con comando oleodinamico.

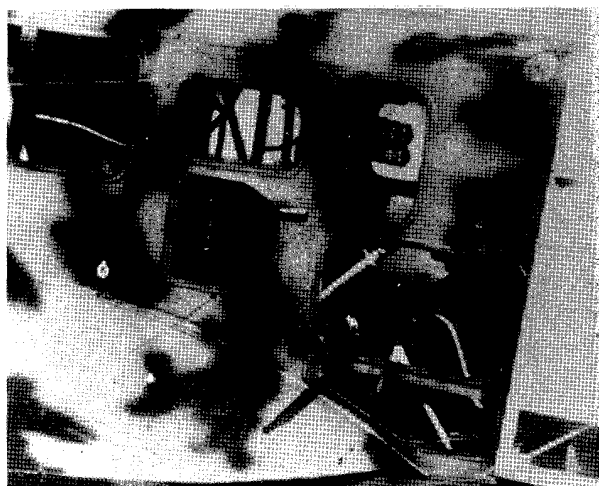
Fusoliera

La fusoliera era divisa in due parti separabili facilmente tra loro mediante attacchi a spinotto e cioè, la parte anteriore, dal primo longherone all'estrema prua, e le parti centrale e posteriore, dal primo longherone all'estremità della coda.

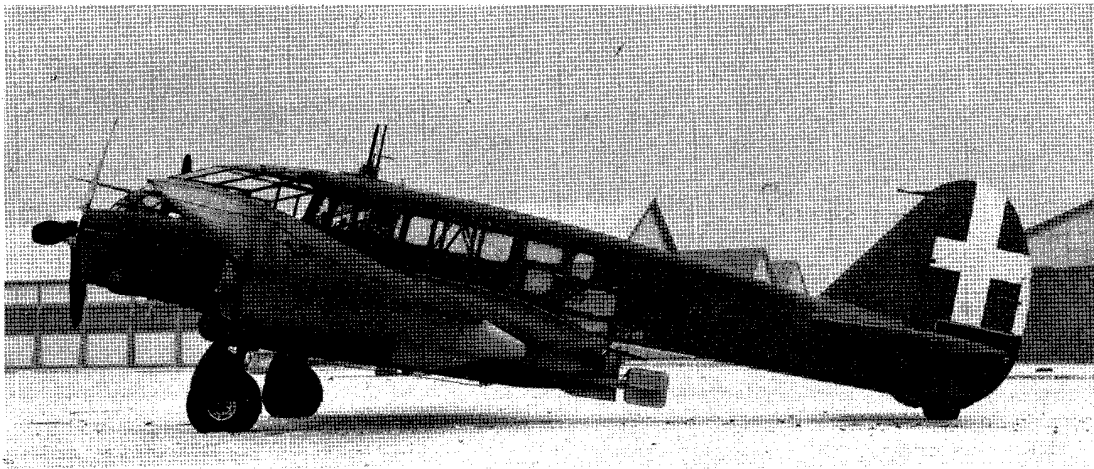
La parte anteriore era costruita in modo da dare la più ampia visibilità all'equipaggio, essa era costituita da profilati in lamiera d'acciaio con rivestimento in rodovetro e vetro infrangibile per le parti trasparenti ed in lamiera d'alluminio per le altre.

Le parti centrale e posteriore erano invece costruite in tubi d'acciaio al cromo molibdeno, saldati all'autogeno.

Ad essi era fissata una struttura di listelli ed archetti di legno che portava il



Una inconsueta sistemazione di due 12,7 M.M. ai lati della fusoliera di un CA RPB1 sul fronte africano.



Il 313 RPB1 nella versione silurante su uno degli aeroporti delle officine Caproni in attesa di essere consegnato alle scuole della specialità.

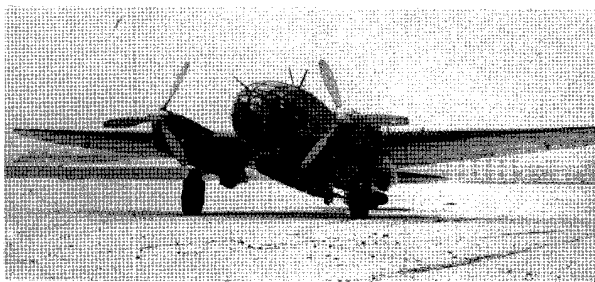
rivestimento di tela verniciata con emailite.

Nella parte anteriore erano sistemate, nell'ordine, la cabina di osservazione e puntamento e la cabina di pilotaggio.

La cabina di osservazione e puntamento portava al centro un sedile per l'osservatore, regolabile longitudinalmente, il cui schienale era appoggiato al cruscotto della cabina di pilotaggio.

Essendo completamente trasparente e situata notevolmente avanti rispetto alla ala ed ai motori, consentiva una ottima visibilità senza ostacoli in tutto l'emisfero anteriore ed anche verso l'indietro, specialmente nella zona inferiore; pertanto un bersaglio poteva essere osservato a lungo anche parecchio tempo dopo averlo passato senza dover cambiare rotta.

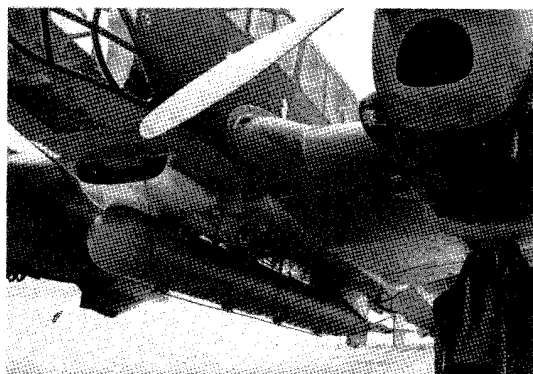
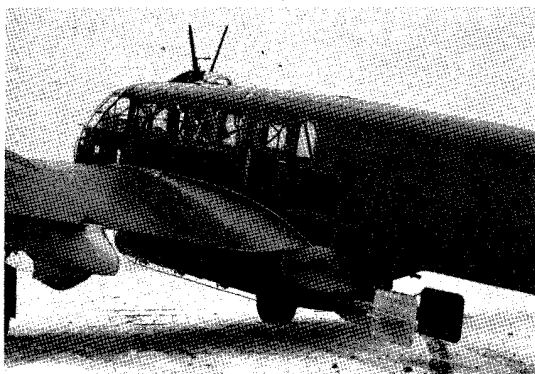
Il puntamento veniva eseguito con la collaborazione di due soli membri dell'equipaggio: il primo pilota, portava l'aereo in



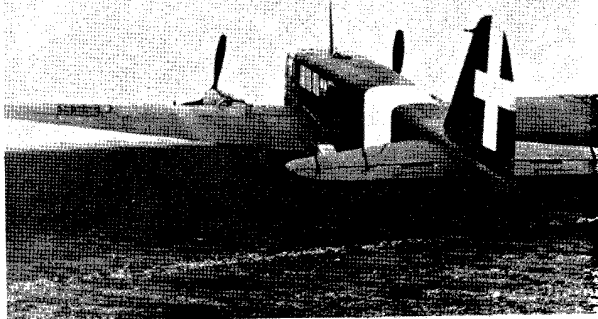
direzione del bersaglio, e l'osservatore — puntatore che correggeva la rotta, eseguiva il puntamento e sganciava le bombe od il siluro.

A portata di mano dell'osservatore-puntatore erano sistemati, oltre al traguardo di puntamento, i congegni di apertura degli sportelli delle bombe, la sicura e lo sgancio, nonché quelli delle spezzonatrici e del comando macchina fotografica.

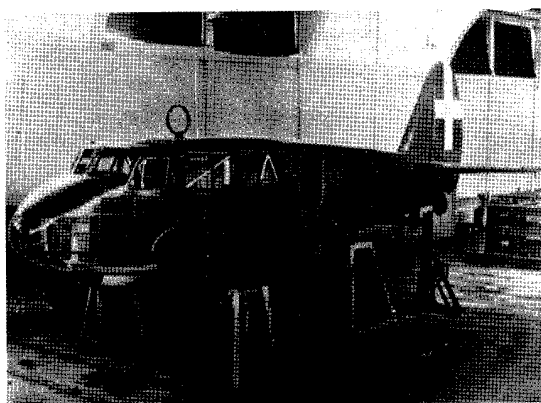
Un cruscotto con i principali strumenti di volo, una busta porta carte ed un



Particolari della sistemazione del siluro nel CA 313 RPB1. Nel caso specifico è montato un simulacro di siluro usato per l'addestramento.



La versione G del CA 313 fu costruita espressamente per la Luftwaffe; pochissimi esemplari di questa versione furono adottati dalla regia aeronautica.



CA 313 G. con i colori della regia aeronautica in costruzione presso gli stabilimenti Caproni.

tavolino ribaltabile completavano l'attrezzatura per l'osservazione ed il tiro di caduta.

La stazione radio era sistemata nella parte posteriore della fusoliera, ma nella cabina di osservazione vi erano in derivazione un altro tasto ed un'altra cuffia.

La parte anteriore della vetratura del muso era sganciabile in volo per l'eventuale lancio con paracadute dell'osservatore.

Un CA 313 G in forza nella Luftwaffe.

Subito dopo la cabina di osservazione, ma sempre nella prua e cioè avanti all'ala, quindi con ottima visibilità, era sistemata la cabina di pilotaggio.

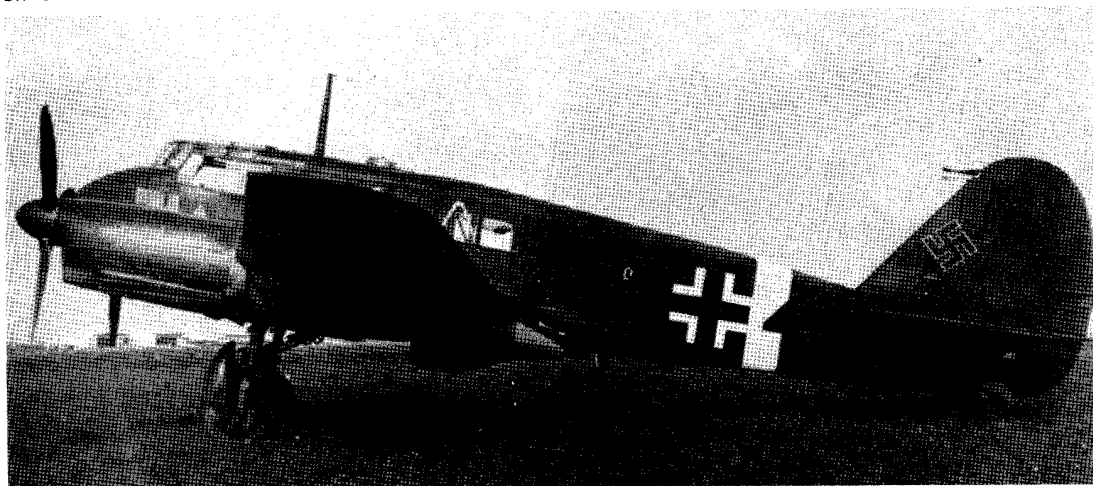
Essa era costituita da due posti affiancati di cui il sinistro per il pilota principale, il destro quale posto di riposo per l'osservatore-puntatore, oppure per il pilotaggio da parte del secondo pilota, od ancora come corridoio di passaggio ribaltando le pedaliera ed il seggiolino.

Il comando a volante con piantone centrale era del tipo ribaltabile da sinistra a destra e viceversa.

Il cruscotto era stato studiato in modo da lasciare al pilota la maggiore visibilità sia in volo che al decollo o all'atterraggio.

Esso era di forma asimmetrica in modo da non ingombrare il corridoio di destra, pur restando completamente visibile anche per il secondo pilota qualora questi fosse entrato in funzione.

Lateralmente ai posti di pilotaggio vi erano due finestrini apribili in volo con un sistema a deflettore, che permettevano di sporgere la testa lateralmente.



Tutti i principali comandi, come motori, dispositivi di ipersostentazione, di equilibramento, pompe di benzina, di soccorso, elettrici, ecc... erano disposti al centro in modo da essere manovrabili sia da parte del pilota di sinistra che eventualmente da quello di destra.

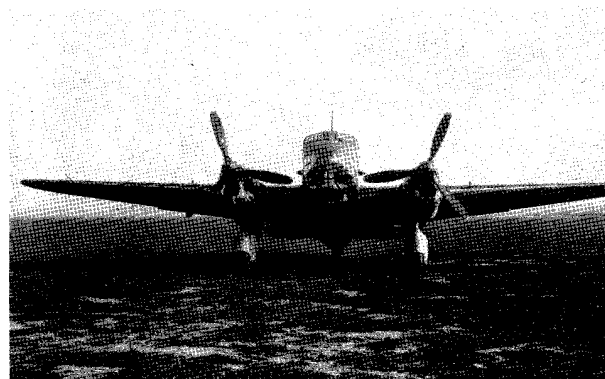
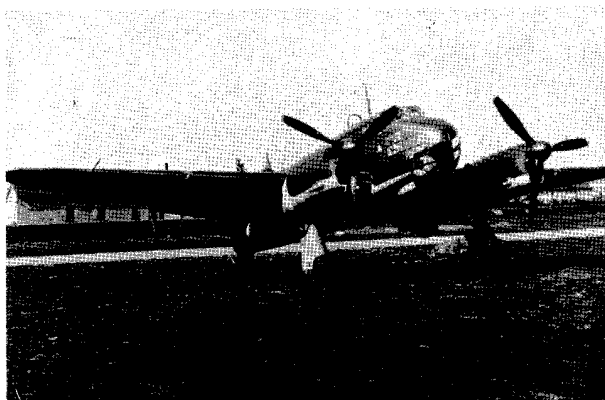
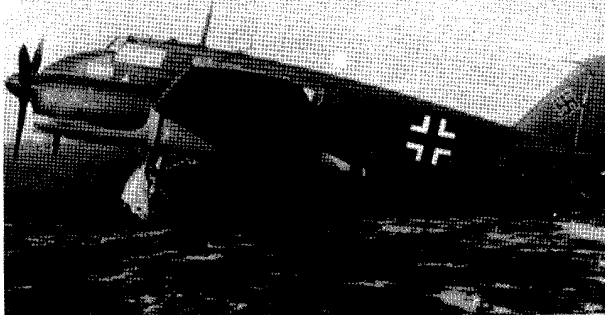
In corrispondenza dei seggiolini, dei due piloti, si potevano aprire nel cielo della fusoliera con la semplice manovra di due leve a portata di mano dei piloti, due ampi sportelli, che permettevano, in caso di emergenza, il lancio con il paracadute.

Il paracadute sistemato normalmente per il pilota principale era del tipo « Salvator » dorsale, e trovava alloggio nell'apposita cavità dello schienale del seggiolino.

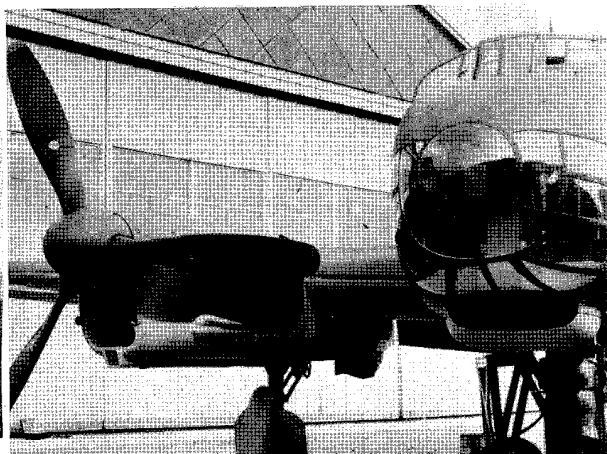
L'osservatore-puntatore ed il mitragliere-radiotelegrafista erano invece muniti di paracadute « Salvator » del tipo agganciabile che, durante il volo, si poteva appendere ad appositi supporti fissati alle pareti della fusoliera nei punti di più probabile lancio.

Era però possibile sistemare a bordo, se richiesto, altro tipo di paracadute tanto dorsale che a sedile.

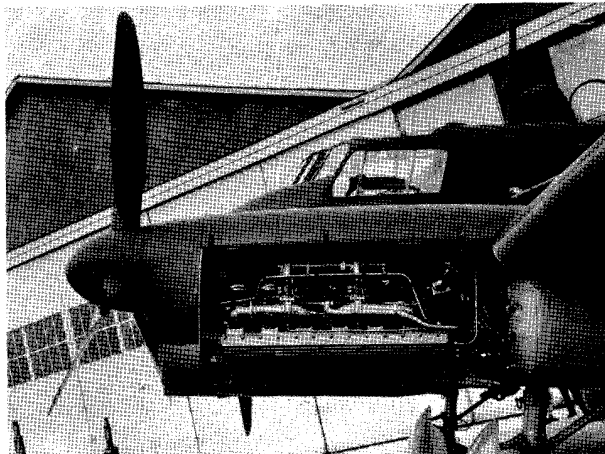
Il pilota di sinistra comandava lo sparo della mitragliatrice in caccia ed aveva a portata di mano la leva di riarmo per il caricamento ed eventuale disinceppo dell'arma stessa.



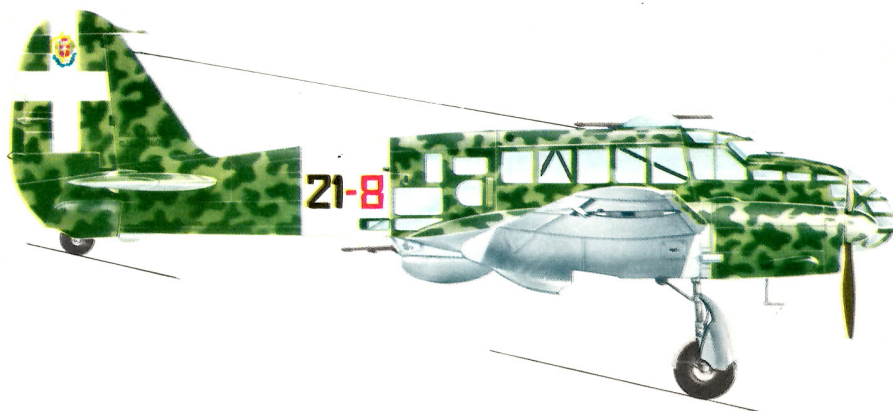
In queste tre viste del CA 313 RPB G è evidente la linea anteriore completamente ridisegnata secondo le richieste della Luftwaffe.



Particolare della nuova cappottatura del motore e della vetrata ridotta del CA 313 G.



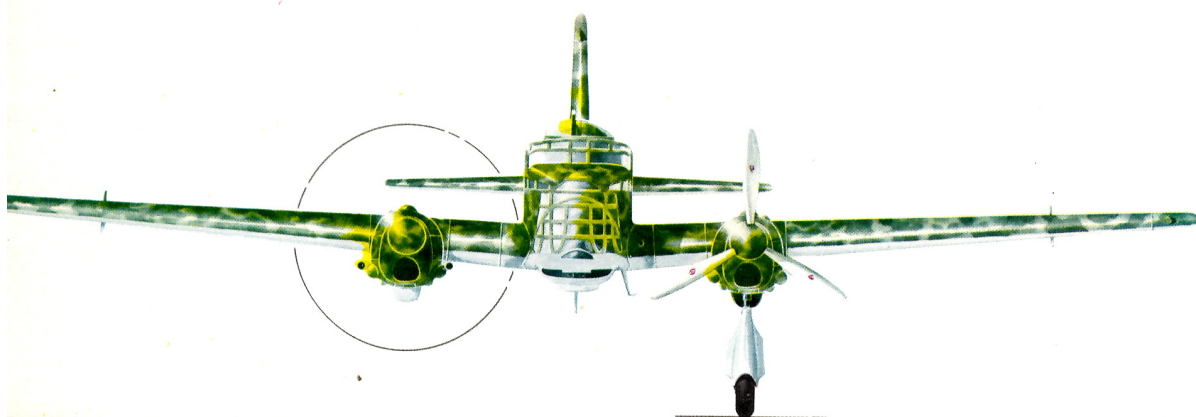
Il motore Isotta Fraschini tipo Delta R.C. 35 D-S montato su tutte le versioni del CA 313 e 314.



C.A. 313 R.P.B.2 DELLA 21^a SQUADRI-
GLIA DA OSSERVAZIONE AEREA DEL
1942



© SERGIO e SANDRO COSTA





CA 313 RPB1 ceduti in notevole numero alla Svezia, allineati presso l'aeroporto della FLYNG VAPNET.

Nella parte centrale della fusoliera si trovavano le seguenti installazioni:

a) torretta dorsale Caproni Lanciani tipo Delta per un'arma calibro 12,7 mm. battente tutto l'emisfero superiore;

b) serbatoio per l'impianto idraulico e benzina pura per il lavaggio dei motori;

c) motorino d'avviamento « Garelli » con relativa bombola e cruscotto del motorista con tutti gli strumenti necessari alla messa in moto dei motori;

d) macchina fotografica a base orientabile del tipo « O.M.I. » A.G.R. 90 e A.G.R. 61 e macchina panoramica « O.M.I. » A.P.R. 3;

e) bombola dell'estintore.

Scavalcando il longherone posteriore dell'ala si passava nella parte posteriore della fusoliera, dove erano sistemati i lancia-bombe, l'impianto R.T. e la mitragliatrice centrale.

Queste due ultime installazioni erano state sistemate vicine tra loro in modo da consentire al radiotelegrafista un pronto impiego dell'arma.

La postazione della mitragliatrice brandeggiabile permetteva il tiro nel settore posteriore inferiore. Durante il volo normale l'arma era retratta ed al momento dell'impiego, un apposito comando apriva un ampio vano nel fondo della fusoliera. Contemporaneamente veniva abbassato un comodo sedile con poggiatesta, in modo da consentire al mitragliere un agevole brandeggio dell'arma.

La parte dorsale della fusoliera era costituita da una struttura di listelli di legno compensato ricoperti con tela all'emailite e posti sopra al traliccio di tubi di acciaio al cromo molibdeno.

Impennaggi

La coda era monoplana costruita in legno con armature metalliche. Si componeva di un piano fisso e di un piano mobile verticale, di un piano fisso e di un piano mobile orizzontale e di tre alette compensatrici di cui due sul piano mobile orizzontale.

Il rivestimento dei piani di coda era in legno compensato per le parti fisse ed in tela verniciata con emailite per le mobili.

CARRELLO E RUOTINO DI CODA

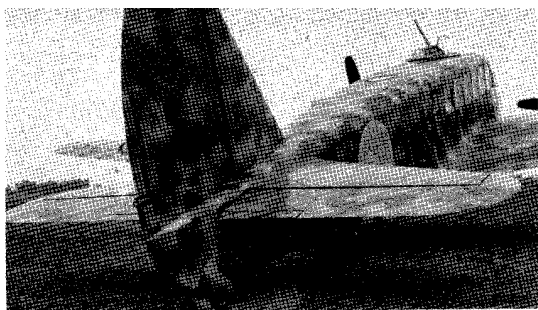
Il carrello era del tipo a larga carreggiata e semicarrelli indipendenti muniti di freni ad aria compressa ed ammortizzatori di tipo « F.A.S.T. ».

Il carrello era retrattile a comando idraulico dal posto di pilotaggio ed era munito di chiavistelli idraulici per il bloccaggio automatico di ciascun semicarrello nella posizione di volo.

In caso di guasto delle pompe del comando idraulico, si poteva inserirne nel circuito una a mano e nel caso non dovesse funzionare, vi era un comando meccanico di fortuna.



CA 313 RPB1 completi di colorazione e stemmi svedesi presso un campo della Caproni in attesa del trasferimento in Svezia.



Particolare della coda del CA 313 RPB1 svedese.

Le ruote erano a bassa pressione con pneumatici « Pirelli » da 830x280x305.

Il carrello di coda si componeva di una forcella orientabile provvista di ammortizzatori e di una ruota a bassa pressione da 490x190x127.

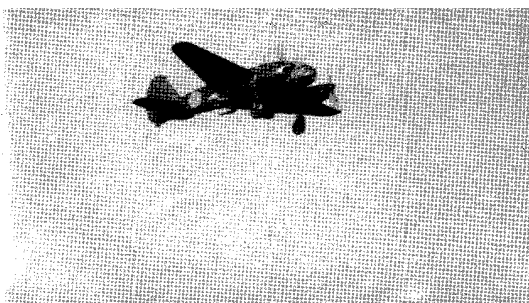
GRUPPO MOTOPROPULSORE

I motori erano due « Isotta Fraschini » « Delta R.C. 35 I. - D.S. » che azionavano due eliche « Alfa Romeo » tipo H. 365, metalliche, tripale ed a passo variabile in volo.

I motori erano a 12 cilindri a V invertito con valvole in testa, raffreddati ad aria sviluppanti ciascuno una potenza di 640 CV al suolo e di 700 CV a 3500 metri di quota al regime di 2400 giri.

Questi motori erano montati su armature di tubi di acciaio al cromo molibdeno saldati all'autogeno che costituivano i castelli motore; questi a loro volta venivano montati sull'aereo collegandoli al longerone anteriore dell'ala mediante attacchi a spinotto.

Il complesso del gruppo era rivestito superiormente da una cappottatura di lamiera in duralluminio di buona penetrazione aerodinamica che si raccordava all'ala, inferiormente era carenato a forma di navicella racchiudendo anche i semi-carrelli in posizione retratta.



Un CA 313 RPB1 svedese in fase di decollo.

ARMAMENTO DI CADUTA

Il velivolo era predisposto per ricevere un lanciabombe o delle spezzonatrici od un siluro da 450 mm. di diametro.

In particolare l'armamento del CA. 313 consisteva in 400 Kg. di bombe italiane così suddivise:

N. 4 bombe da Kg. 100, oppure

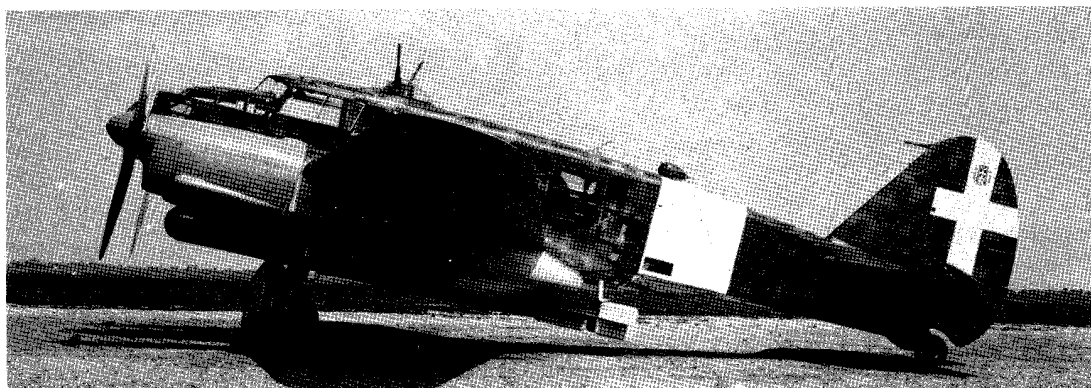
N. 8 bombe da Kg. 50, oppure

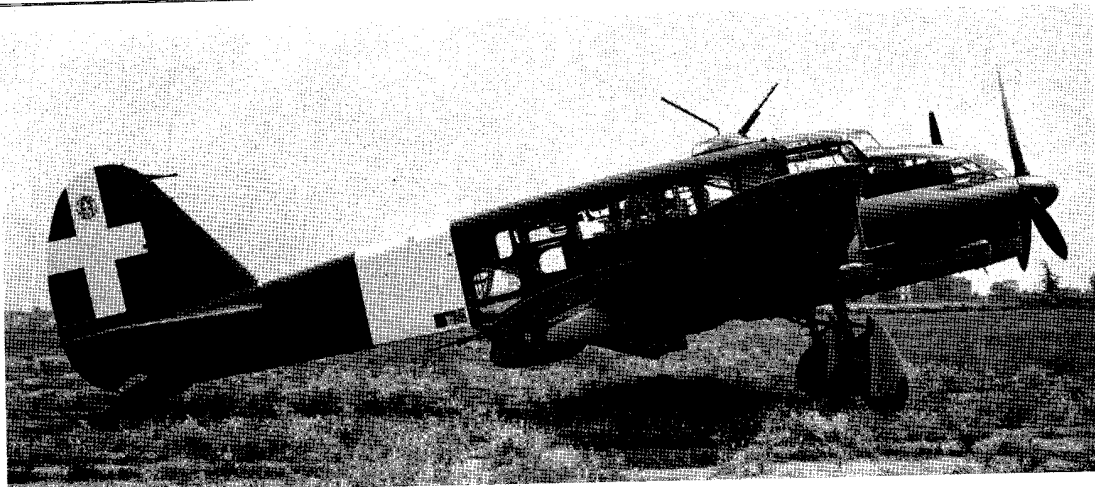
N. 32 bombe da Kg. 12

Il carico del lanciabombe del CA. 314, pur restando vincolato ai 400 Kg. di peso totale, era stato atterzzato per ricevere una varietà maggiore di bombe tenendo soprattutto conto del compito di « scorta convogli » che l'aereo avrebbe dovuto avere. In questo modo, si venivano a formare cinque possibilità di carico così ripartite:



CA 314 nella versione silurante.





CA 314: fu l'ulteriore perfezionamento del 313 con leggere modifiche apportate alla vetratura dell'abitacolo, all'impianto radio, e all'armamento con un'altra mitragliatrice in caccia nel raccordo della semiala destra.

- N. 3 bombe mina da Kg. 100, oppure
- N. 3 bombe antisommergibili da Kg. 100 oppure
- N. 6 bombe da Kg. 50, oppure
- N. 16 bombe da Kg. 15 riunite in gruppi di quattro, oppure
- N. 32 bombe da Kg. 12 riunite in gruppi di quattro.

Per questo tipo del 314 era previsto inoltre, come variante, un attacco esterno per un massimo di 320 Kg. di bombe.

Nella versione « Silurante » al posto del siluro si potevano installare due bombe dei seguenti tipi:

- N. 2 bombe da Kg. 500, oppure
- N. 2 bombe da Kg. 250, oppure
- N. 2 bombe C.S. da Kg. 160, oppure
- N. 2 bombe M.T. da Kg. 100, oppure
- N. 2 bombe C.S. da Kg. 100

Per quanto riguarda il tipo di siluro, il CA. 313 ed il 314 potevano montare uno dei tipi sotto indicati:

- N. 1 siluro del tipo S.I. normale
- N. 1 siluro del tipo W.H. normale
- N. 1 siluro del tipo S.I. unificato
- N. 1 siluro del tipo W.H. unificato
- N. 1 siluro del tipo W.H. tedesco

Sia il CA. 313 che il CA. 314 avevano lo stesso carico di spezzoni ammontante a 252 spezzoni da 2 Kg. oppure a 126 spezzoni incendiari, tutti suddivisi in 6 spezzoniere.

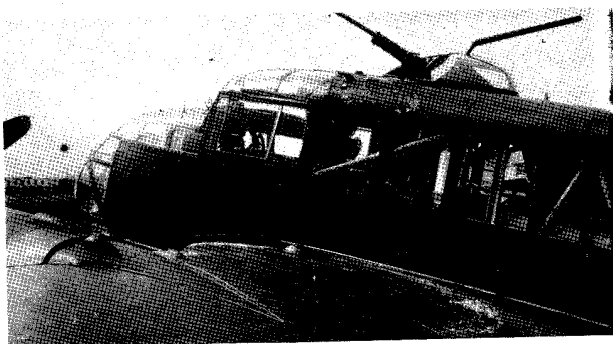
La versione del CA 314 C. da combattimento con l'armamento fisso potenziato da 2 mitragliatrici da 12,7 ventrali.

PRODUZIONE E IMPIEGO DEI CA. 313 e CA. 314

Il CA. 313 venne inizialmente prodotto per la Regia Aeronautica che ne acquistò 215 esemplari così ripartiti:

Ottobre-Dicembre 1941 N. 14

dalla mm. 11916
alla mm. 11929



Particolare della torretta dorsale Caproni-Lanciani tipo Delta installata sul CA 314.



Reparti che ebbero in dotazione il CA. 313

15° Stormo: 46° Gruppo dal 20-4-1941 al 24-5-1942
47° Gruppo dal 20-4-1941 al 24-5-1942

41° Stormo: 59° Gruppo dal 24-4-1941 al 2-7-1942
60° Gruppo dal 20-4-1941 al 16-10-1942

13° Stormo: 11° Gruppo dal 30-5-1942 al 13-8-1942
43° Gruppo dal 30-5-1942 al 29-9-1942

64° Gruppo O.A.: 122^a Squadriglia dal 20-6-1942
all'8-9-1943
136^a Squadriglia dal 20-6-1942
all'8-9-1943

73° Gruppo O.A.: 127^a Squadriglia dal 20-6-1942 al
2-9-1942
137^a Squadriglia dal 15-7-1942
all'8-9-1943
115^a Squadriglia dal 2-9-1942
all'8-9-1943
24^a Squadriglia dal 16-2-1943
all'8-9-1943

76° Gruppo O.A.: 30^a Squadriglia dal 20-7-1942
all'8-9-1943
127^a Squadriglia dal 2-8-1942
all'8-9-1943
115^a Squadriglia dal 20-7-1942 al
2-9-1942

10° Stormo: 30^a Squadriglia dal 5-8-1942 al 7-2-1942

167° Gruppo Aut.: dal 26-11-1942 al 9-2-1943

65° Gruppo O.A.: 131^a Squadriglia dal 18-1-1943 al
30-6-1943
124^a Squadriglia dal 30-1-1943
all'8-9-1943

66° Gruppo O.A.: 87^a Squadriglia dal 5-2-1943 al
28-7-1943
40^a Squadriglia dal 26-2-1943 al
28-7-1943

69° Gruppo O.A.: 118^a Squadriglia dall'11-12-1942 al
6-8-1943
103^a Squadriglia dall'11-8-1943
all'8-9-1943

61° Gruppo O.A.: 119^a Squadriglia dal 18-2-1943 al
5-2-1943
34^a Squadriglia dal 1-7-1943 al
31-7-1943

63° Gruppo O.A.: 119^a Squadriglia dal 5-3-1943
all'8-9-1943

68° Gruppo O.A.: 39^a Squadriglia dall'1-7-1943
all'8-9-1943

72° Gruppo O.A.: 31^a Squadriglia dall'8-7-1943
all'8-9-1943

Reparti che ebbero in dotazione il CA. 314

13° Stormo: 11° Gruppo dal 20-7-1942 al 30-9-1942
43° Gruppo dal 2-8-1942 al 18-2-1943

10° Stormo: 30° Gruppo dal 7-9-1942 al 28-10-1942
32° Gruppo dal 13-9-1942 all'8-12-1942
173^a Squadriglia dal 28-10-1942 al
5-4-1943

69° Gruppo O.A.: 118^a Squadriglia dal 13-11-1942
all'8-9-1943
123^a Squadriglia dal 13-11-1942
al 25-1-1943
104^a Squadriglia dal 18-4-1943
al 16-8-1943
103^a Squadriglia dal 18-3-1943
all'8-9-1943

36^a Squadriglia Aut.: dal 13-11-1942 all'8-9-1943

61° Gruppo O.A.: 119^a Squadriglia dal 25-11-1942
al 5-3-1943
34^a Squadriglia dall'1-7-1943
all'8-9-1943

73° Gruppo O.A.: 115^a Squadriglia dal 28-11-1942
all'8-9-1943
24^a Squadriglia dall'11-2-1943
all'8-9-1943

32° Stormo: 43° Gruppo dal 18-2-1943 al 31-1-1943

43° Gruppo Aut.: dal 31-1-1943 al 27-8-1943

66° Gruppo: 87^a Squadriglia dal 14-1-1943 al 28-7-
1943
40^a Squadriglia dal 11-2-1943 al
28-7-1943
28^a Squadriglia dal 28-7-1943 al
15-8-1943

68° Gruppo: 33^a Squadriglia dal 13-2-1943 al
31-5-1943
34^a Squadriglia dal 16-2-1943 al
31-5-1943
39^a Squadriglia dall'1-8-1943
all'8-9-1943

10° Stormo: 30° Gruppo dal 12-3-1943 al 31-5-1943
32° Gruppo dal 12-3-1943 al 29-8-1943

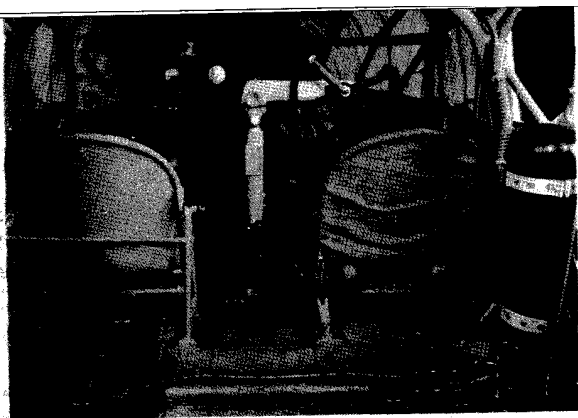
9° Stormo: 29° Gruppo dall'11-3-1943 al 28-8-1943
33° Gruppo dall'11-3-1943 al 31-5-1943

5° Gruppo O.A.: 128^a Squadriglia dal 25-4-1943
all'8-9-1943
33^a Squadriglia dall'1-7-1943
all'8-9-1943
121^a Squadriglia dall'1-7-1943
all'8-9-1943

63° Gruppo O.A.: 113^a Squadriglia dall'1-1-1943
all'8-9-1943
119^a Squadriglia dal 5-3-1943
all'8-9-1943

65° Gruppo O.A.: 131^a Squadriglia dall'11-3-1943
all'8-9-1943
28^a Squadriglia dal 18-3-1943 al
28-7-1943
124^a Squadriglia dal 18-3-1943
all'8-9-1943

13° Stormo: 30° Gruppo dal 3-7-1943 all'8-9-1943



Cruscotto ed abitacolo del CA RPB1.

Marzo-Ottobre 1941 N. 120

dalla mm. 11930
alla mm. 12049

Dicembre 1941 N. 210

dalla mm. 12051
alla mm. 12260

Luglio 1942 N. 80

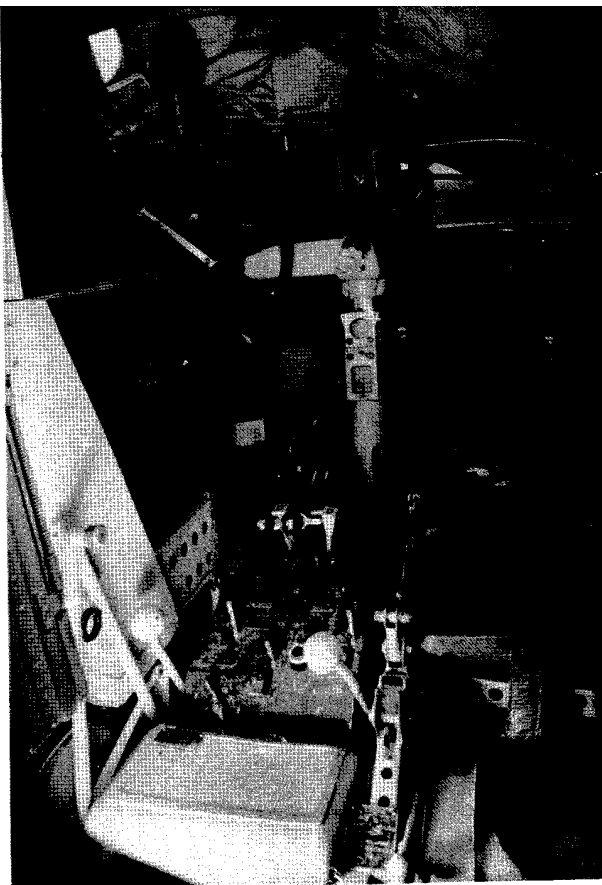
dalla mm. 12050
alla mm. 12130

Altri contratti in corso furono successivamente annullati. Il CA. 313 fu adoperato come bombardiere leggero e fu dato inizialmente in dotazione agli Stormi 13°, 15°, 41°.

In seguito, si preferì data la sua spiccata caratteristica di ricognitore, di passarlo alle Squadriglie da Osservazione Aerea, ed in particolare al 19° stormo O.A. operante ai primi di Settembre del '43 in Francia e in Piemonte con un organico di 37 velivoli di cui 29 efficienti. Fu inoltre adoperato come scorta ai convogli partendo dalle basi Siciliane e soprattutto in Africa Settentrionale per lo assalto.

Ne era stata curata anche una versione silurante sia per il tipo a vetratura totale (R.P.B. 1) che per quello a vetratura parziale (R.P.B. 2) ma venne usata, a quanto ci risulta, solo nelle Scuole di Specialità.

E' da notare che questo aereo operò in Russia inquadrato nel C.S.I.R. e come ricognitore in Africa Settentrionale, nei Balcani ed in Francia durante l'occupazione.



Cruscotto ed interno abitacolo del CA 314.

Dopo l'8 Settembre 1943 gli ultimi esemplari rimasti furono adoperati per il collegamento dalla ricostituita Regia Aeronautica operante al Sud.

Il CA. fu prodotto oltre che per la Regia Aeronautica, anche per conto della Francia, della Svezia e della Germania.



Cruscotto ed interno abitacolo CA 313 G.

La prima produzione destinata alla esportazione andò, in un limitato numero di esemplari del tipo R.P.B. 1, alla Francia l'unico dato certo che siamo riusciti ad appurare a proposito dei CA. 313 « Francesi » riguarda la loro presenza nell'aeroporto di Cannes nel giugno del 1940.

Anche in Svezia venne esportata la versione R.P.B. 1 con il muso interamente vetrato ed in numero superiore rispetto ai Francesi.

Infatti la « Flyguapnet » ordinò alla Caproni 90 CA. 313 che raggiunsero in volo la Svezia passando per la Germania.

In Svezia vennero risiglati a seconda del compito che svolgevano nel seguente modo:

B. 16 bombardiere, S. 16 ricognitore, T. 16 silurante, e T.P. 16 da trasporto.

I CA. 313 vennero impiegati in Svezia per 5 anni prima di venire radiati.

A differenza delle altre nazioni, che come si è già detto ebbero in dotazione la versione R.P.B. 1, la Germania ricevette un discreto quantitativo di CA. 313 G. appositamente modificati con un muso più corto totalmente ridisegnato e con una vetratura ridotta.

Questo muso modificato comportava delle variazioni abbastanza notevoli nell'interno della cabina, che infatti perdeva quella spaziosità che la contraddistingueva nelle altre versioni; ne veniva a risentire indirettamente anche il cruscotto che era incorporato nel corpo del muso.

La versione G. fu data in dotazione alla Regia Aeronautica, oltre che alla « Luftwaffe ».

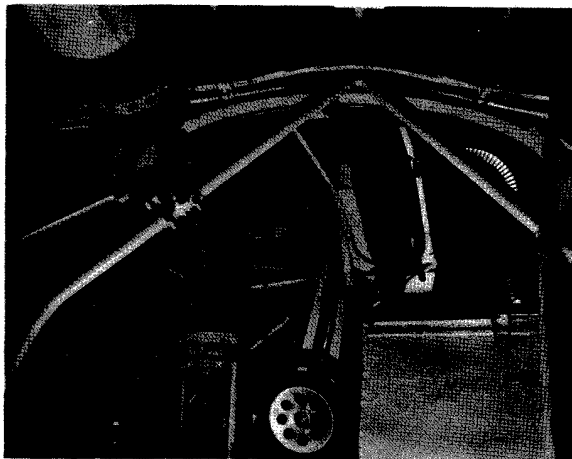
CA. 314

Il CA. 314, similmente al 313, fu adoperato per i più svariati impieghi ed in diversi fronti.

La Regia Aeronautica ne acquistò 425 esemplari di cui 305 costruiti dalla Caproni, 60 dalla C.A.B. e 60 dalla A.V.I.S. che vennero così ripartiti:

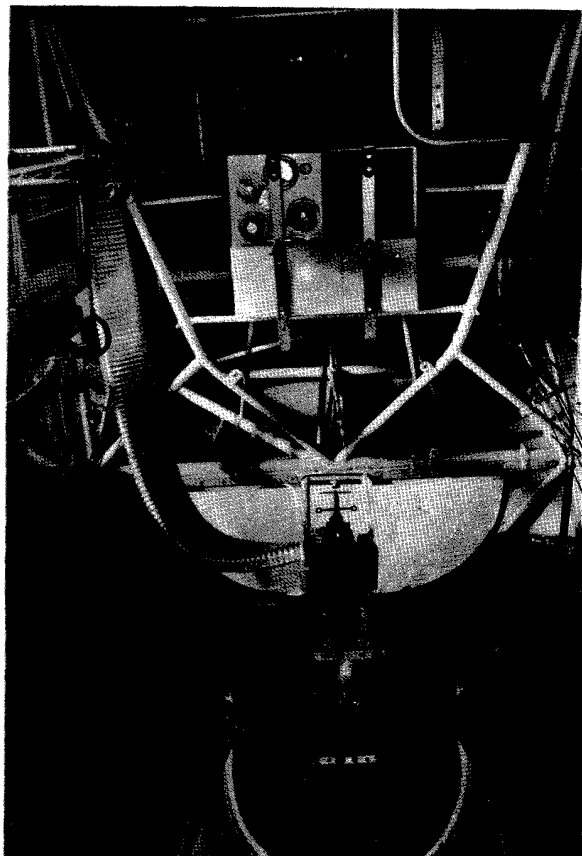
Ottobre 1941 - Febbraio 1943 n. 225 (Caproni) dalla mm. 11916
alla mm. 12260

Luglio 1942 - Dicembre 1942 N. 40 (C.A.B.) dalla mm. 12261
alla mm. 12300



Vista dell'interno della torretta Caproni-Lanciani tipo Delta-E mtg Scotti I.F. cal. 12,7.

Vista interna della postazione ventrale con mtg Scotti I.F. cal. 12,7.



Agosto 1942 - Aprile 1943 N. 40 (A.V.I.S.)

dalla mm. 12301
alla mm. 12340

Aprile 1943 - Luglio 1943 N. 20 (C.A.B.)

dalla mm. 12617
alla mm. 12636

Marzo 1943 - Luglio 1943 N. 60 (Caproni)

dalla mm. 12688
alla mm. 12747

Maggio 1943 - Aprile 1943 N. 20 (A.V.I.S.)

dalla mm. 12750
alla mm. 12769

Il CA. 314 fu dato in dotazione per la ricognizione ai Gruppi da Osservazione Aerea 5° e 63° ed agli Stormi 20° e 21° della stessa specialità.

Ai primi di Settembre del 1943 risulta che il 20° stormo O.A. risiedeva nell'Italia Centro Meridionale ed aveva in dotazione 53 velivoli di cui 32 efficienti, mentre il 21° risiedeva nella Slovenia-Dalmazia e disponeva di 41 aerei di cui 29 efficienti.

Nella versione C da combattimento, venne impiegato prevalentemente dai gruppi 30° e 43°.

Risulta che, sempre alla stessa data del settembre del 1943, il 30° Gruppo risiedeva presso l'aeroporto di Bresso con un organico di 21 velivoli ed il 43° Gruppo era nella base di Devoli e la sua forza consisteva in 18 velivoli di cui 17 efficienti.

Come già era stato fatto per il 313, ne venne realizzata una versione silurante che venne lo stesso impiegata nelle scuole.

Per il bombardamento e le scorte fu adoperato a partire dall'Agosto del 1942 dal 10° Stormo B.T. ed in particolare dal 32° Gruppo operante da Palermo.

Pochi CA. 314 furono adoperati, nella versione R.S.V., dalla Scuola di Navigazione.

Alla fine della guerra, i pochi velivoli rimasti indenni, furono impiegati per il collegamento e come Corrieri Aerei Militari.

Gli ultimi rimasti, dati in dotazione alla ricostituita Aeronautica Militare operarono presso il Centro Addestramento Volo della I Z.A.T. e furono demoliti nel 1952.

Dati caratteristici ricavati da:

CA 313 Libretto di volo N. 0031-6-41

CA 314 Libretto di volo CA 576 N. 0047-1943

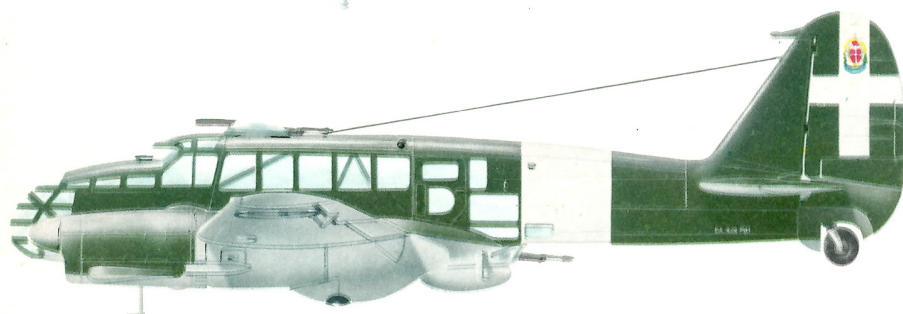
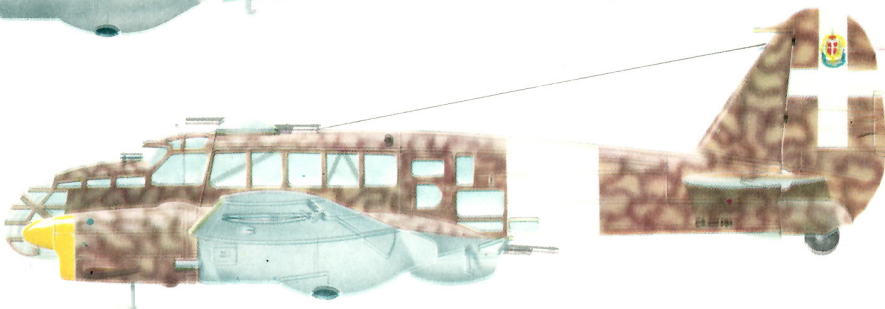
CARATTERISTICHE GENERALI	CA 313	CA 314
Apertura alare	m. 16,650	m. 16,650
Lunghezza	m. 11,800	m. 11,800
Altezza	m. 3,700	m. 3,700
Superficie alare	m ² 39,200	m ² 39,200
Peso totale	Kg. 5900	Kg. 6160
Peso a vuoto	Kg. 4300	Kg. 4560
Velocità minima	Km./H. 136	Km./H. 140
Velocità massima	Km./H. 436 a 3500 mt.	Km./H. 417 a 3500 mt.
Tangenza	m. 7300	m. 7300
Autonomia normale	Km. 800	Km. 780
» massima	Km. 1200	m. 1200

CA. 313 G.V. 3 LUFTWAFFE



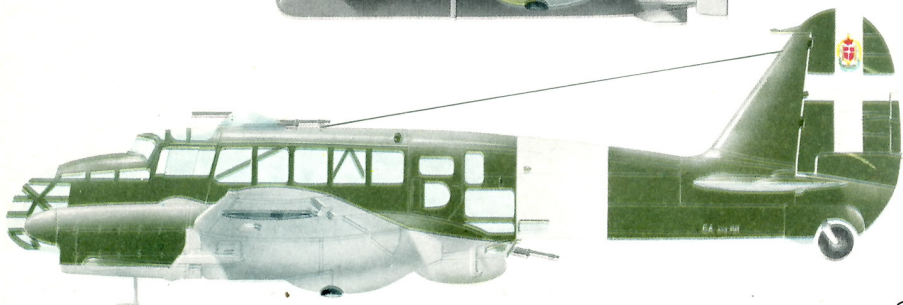
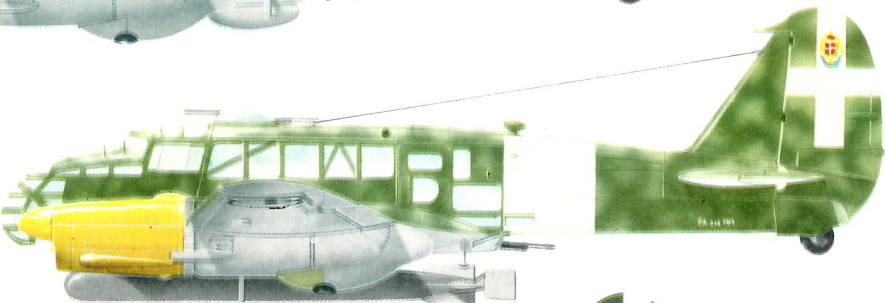
CA. 313 G - LUFTWAFFE

CA. 313 R.P.B. 2 - Colorazione coloniale usata in aerei adibiti per missioni speciali



CA. 313 R.P.B. 2 - Colorazione metropolitana

CA. 314 - Versione silurante nella colorazione in uso presso le scuole della specialità



CA. 314 C - da Combattimento

Ringraziamo per la gentile collaborazione il Ministero dell'Aeronautica Italiana e la Direzione del Museo Caproni per la documentazione e le foto qui riprodotte.

© Per tutti i Paesi del mondo
Orazio D'Anna Editore
Roma - Italia - febbraio 1969

Stampato in Italia - Copyright Editore D'Anna - Via della Bufalotta 174 - Telef. 88.70.398 -
Roma
Arti grafiche D'Agata - Via Monginevra 4 - Roma.