

Nom de l'avion : Cant Z.501 Gabbiano

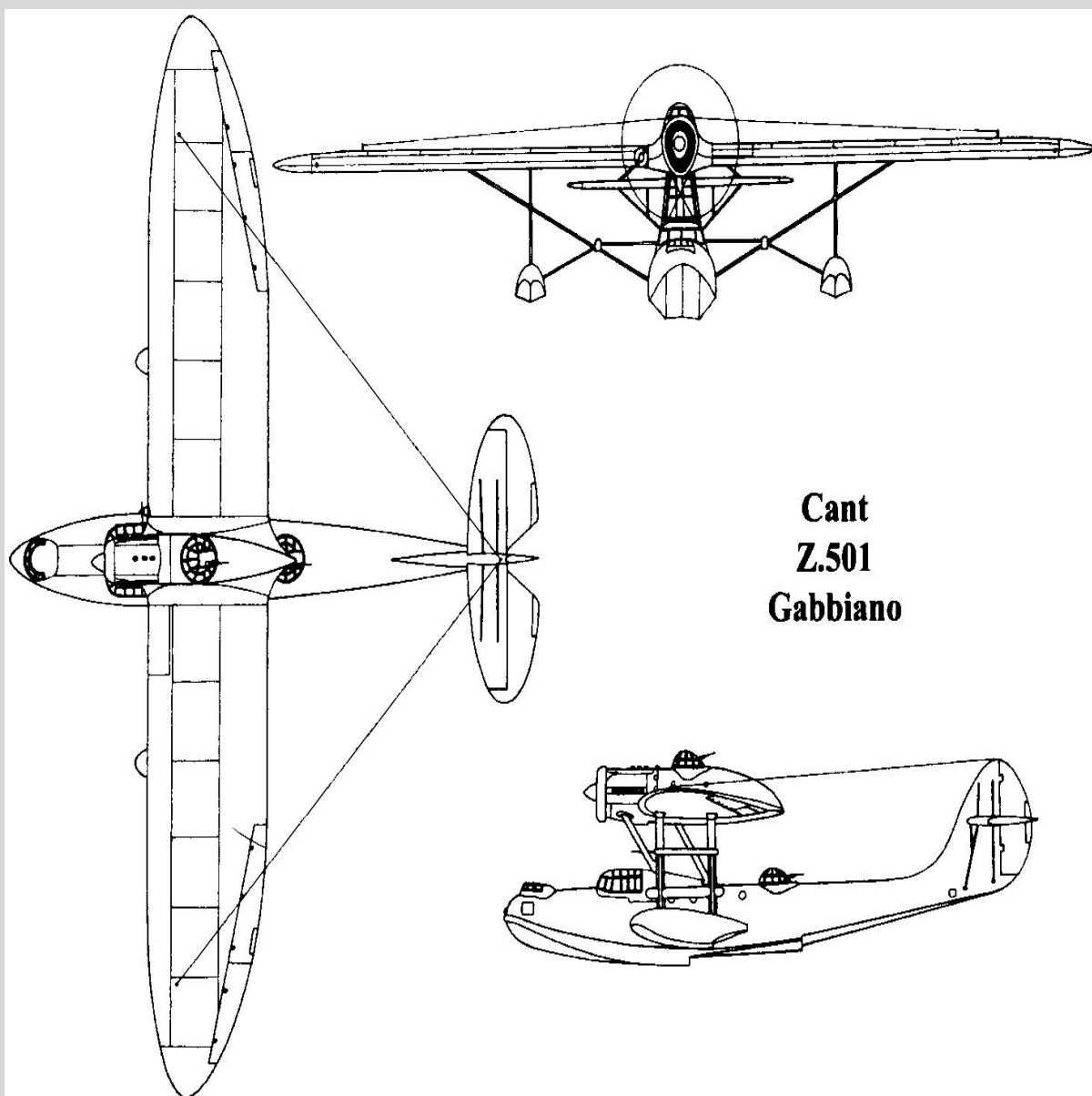
Type d'avion : Hydravion de reconnaissance et de bombardement monomoteur



MOTORISATION

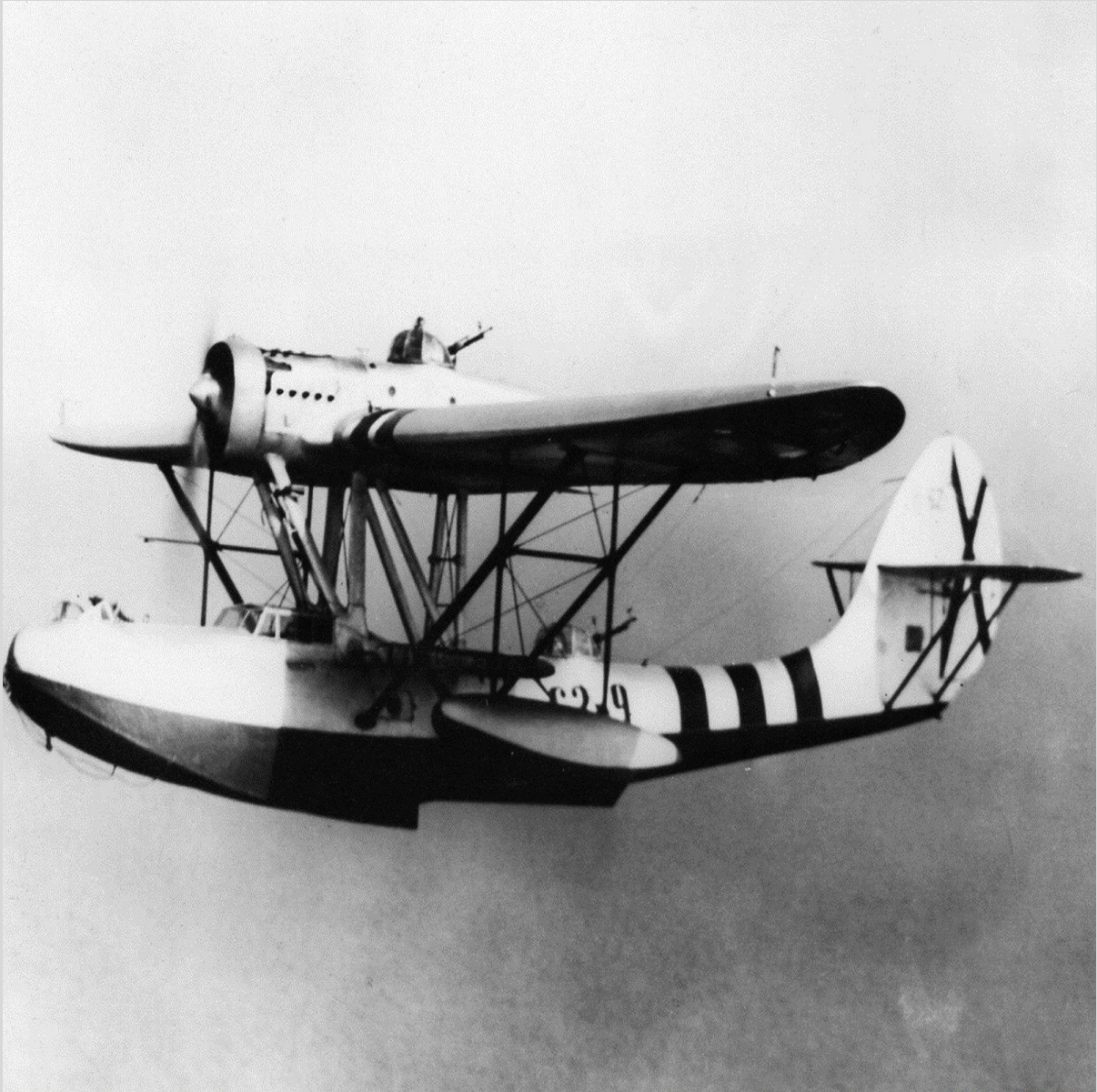
Isotta-Fraschini Asso XI RC 15

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

3 mitrailleuses de 7,7 mm sur affut mobile
640 kg de bombes (maxi)



PERFORMANCES

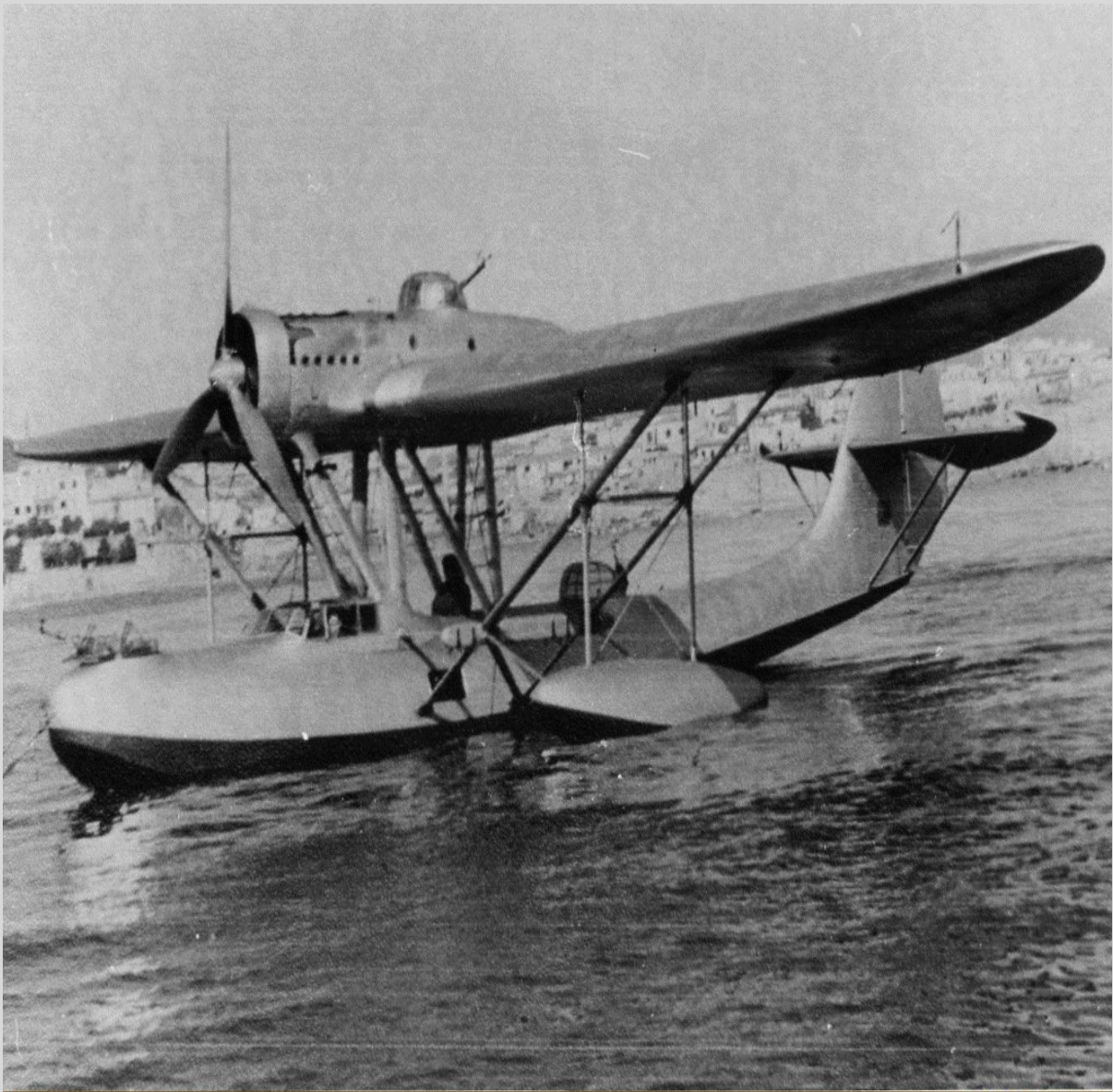
Vitesse maximale= 275 km/h à 2500 m

Vitesse croisière= 240 km/h à 2000 m

Temps montée= 4000 m en 16 mn

Plafond pratique= 7000 m

Rayon action= 1000 km avec charg. uti. - 2000 km sans charg. uti.

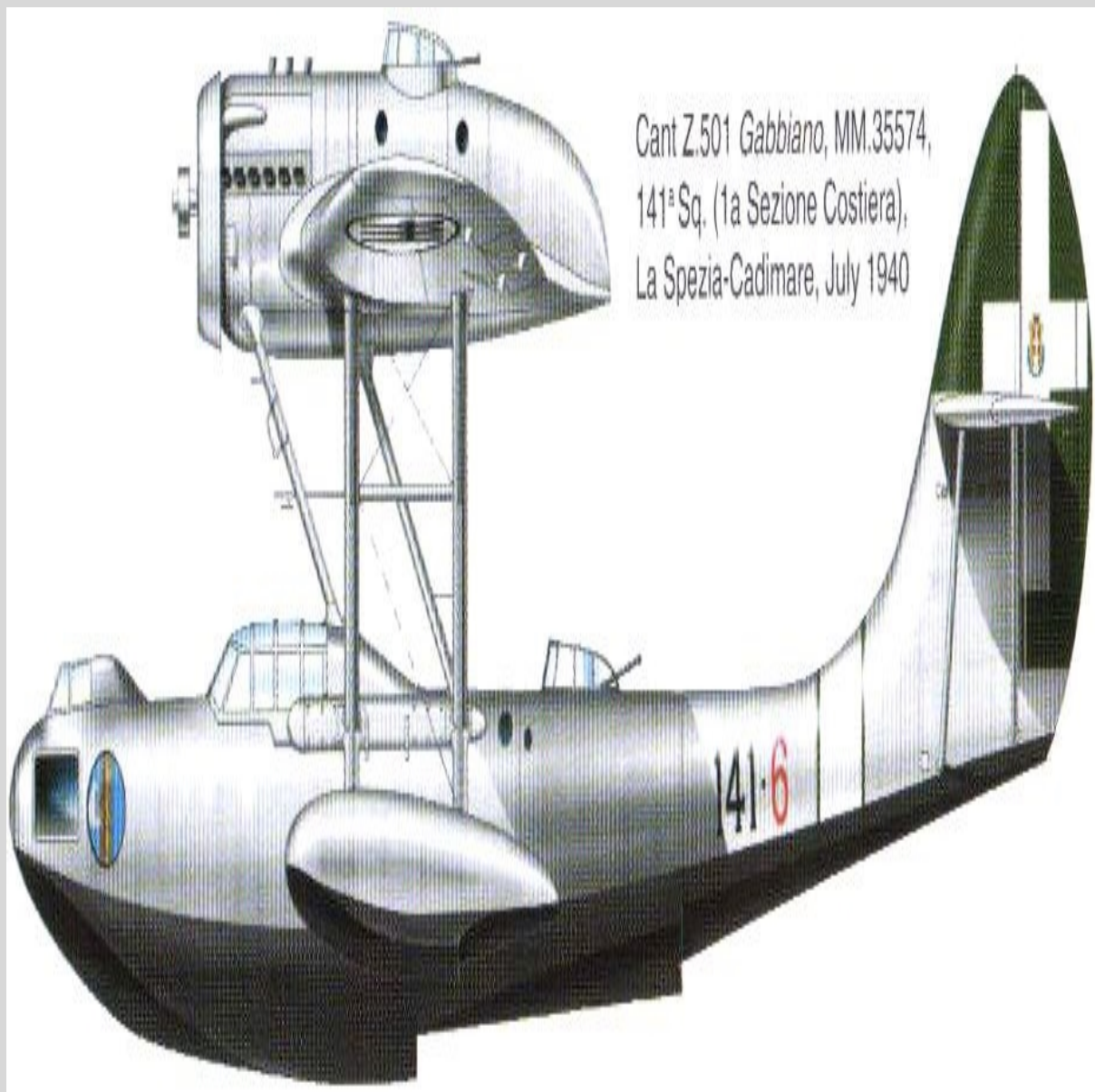


Copyright© Francisco Andreu

AviationCorner.net

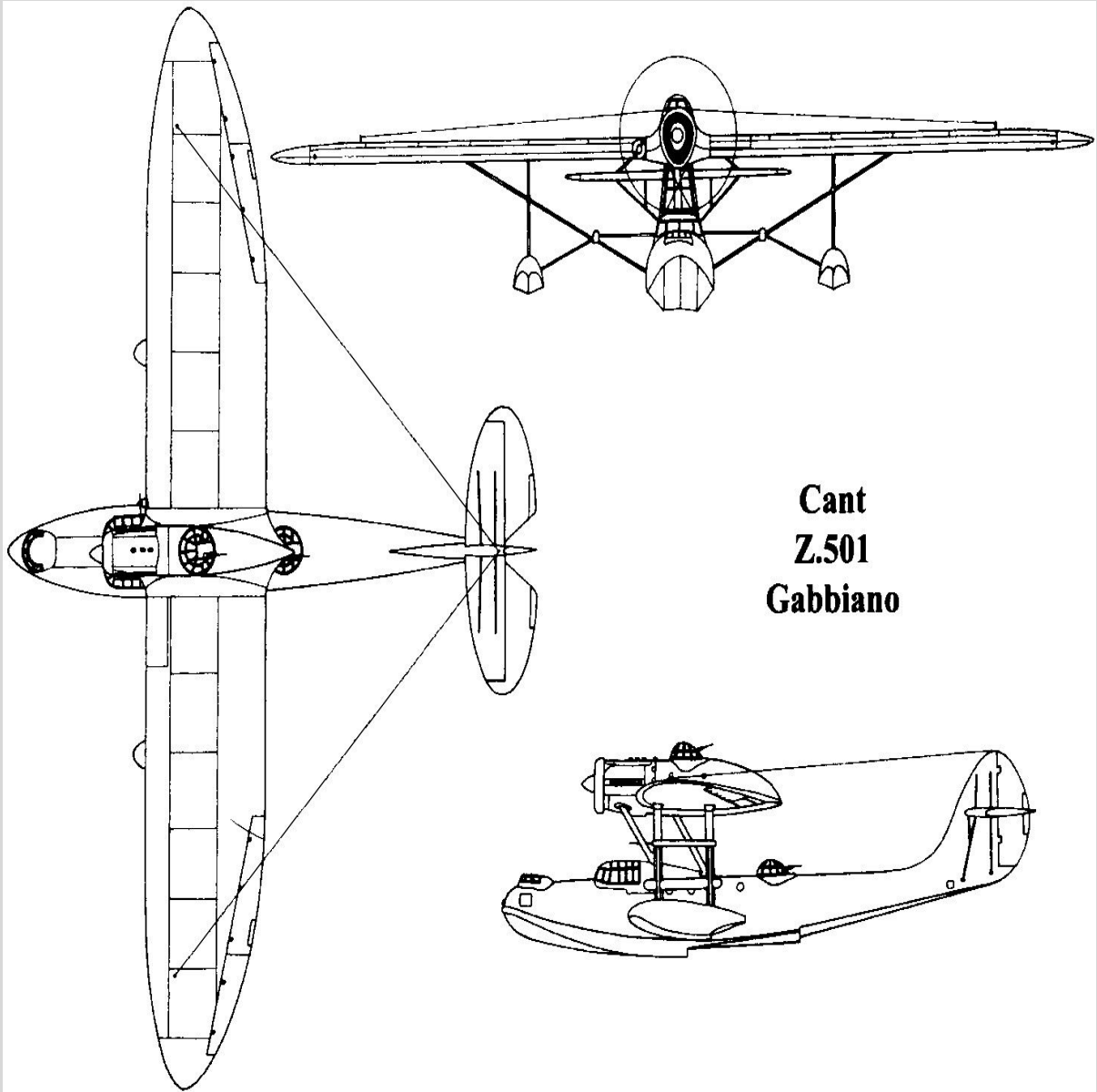
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,50 m	14,30 m	4,40 m	62,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3840 kg	0 kg	7035 kg



**Cant
Z.501
Gabbiano**

HISTOIRE

En 1933 fut lancé un concours pour doter l'aviation italienne d'un hydravion capable de mener des opérations de reconnaissance maritime lointaine et de bombardement en remplacement du Savoia S.59 en activité depuis 1926. S.I.A.I. répondit au concours avec un dérivé du S.59, le S.78, qui retenait la configuration biplan désormais dépassée. Macchi proposa son C.77, et C.R.D.A. décida de participer également suite au retour de l'ingénieur Filippo Zappata qui travaillait chez Bréguet depuis 1927. Le 7 février 1934 à Monfalcone, le pilote d'essai Mario Stoppani effectua le premier vol sur le prototype du Cant Z.501, appareil qui marqua une rupture dans l'histoire des C.R.D.A. La numérotation " 500 " allait désormais être attribuée à tous les hydravions du groupe, tandis que la série des " 1000 " serait réservée aux appareils terrestres. Le premier prototype, portant le M.M.247, était propulsé par un moteur en ligne (malgré son radiateur annulaire) Isotta Fraschini Asso 750R. La structure entièrement en bois était conforme à la politique d'autarcie du régime fasciste. L'équipage se composait de 4 hommes : 2 pilotes, le motoriste et l'opérateur radio, plus un éventuel observateur. La vitesse maximale du prototype était de 275 km/h, soit bien inférieure aux 350 km/h minimum du cahier des charges. Cependant, l'autonomie de 2600 km (ou 12h), la manœuvrabilité et la tenue à la mer donnaient au Cant Z.501 toutes ses chances. Le prototype de l'hydravion de Zappata allait aussi s'illustrer en battant plusieurs records du monde. Immatriculé I-AGIL, le prototype franchit les 4131 km séparant Monfalcone de Massaua en 26 h entre le 18 et le 19 octobre 1934, établissant ainsi un nouveau record de distance en ligne droite pour les hydravions. Le vol de retour fit escale en Turquie, en URSS, en Roumanie, en Bulgarie et en Grèce à des fins commerciaux. Le Cant Z.501 Gabbiano renforça ses chances de remporter le concours lors des essais menés en juin 1935 par une commission de la Regia Aeronautica sur les trois concurrents. Peu après, le 16 juillet 1935, l'I-AGIL établit un nouveau record de distance en parcourant 4930 km entre Monfalcone et Berbera. Finalement, à la fin de l'année 1935, la Regia Aeronautica passa commande de 24 Le Cant Z.501 Gabbiano, baptisé " Gabbiano "(Goéland), à C.R.D.A. Par rapport au prototype, les appareils de série reçurent trois tourelles armées de mitrailleuses Lewis de 7,7 mm, une sur le dos du fuselage derrière les montants de la voilure, l'autre sur la nacelle moteur, et la dernière sur l'avant du fuselage. Les premiers exemplaires livrés à partir de mai 1936 conservaient les deux canopées distinctes sur les deux postes de pilotage. Mais rapidement, elles furent remplacées par une canopée unique. Les tourelles Vickers furent également remplacées par des Breda armées de mitrailleuses Safat de 7,7 mm. La faible efficacité de la mitrailleuse de proue entraîna son remplacement par une verrière d'observation à partir de la série XV. Enfin, à partir des séries VII/VIII le moteur fut remplacé par un Isotta Fraschini Asso XI RC 15 de 880 CV pour tenter de compenser l'augmentation du poids de l'appareil. Malgré tout, la vitesse maximale chuta à 245 km/h. Au total, 454 (ou 466 selon les sources) Cant Z.501 Gabbiano furent produits (plus le prototype) par C.R.D.A. et Aeronautica Sicula, répartis en 23 séries. La 141a squadriglia RM fut la première unité à recevoir le Cant Z.501 Gabbiano. Basée à Zula (Erythrée) entre mai 1936 et mai 1938, elle effectua des missions de lutte ASM en Mer Rouge et de reconnaissance photographique jusque dans le Golfe Persique sur ses 9 Gabbiani . Les 83° et 85° gruppi basés à Augusta et Elmas utilisèrent le Le Cant Z . 501 Gabbiano entre août et décembre 1937 pour surveiller le trafic marchand transitant par l'Espagne . Dix Cant Z . 501 Gabbiano furent également livrés à partir de novembre 1936 au grupo 62 de l'aviation nationaliste espagnole qui opéra sur ces appareils depuis Pollensa (îles Baléares) tout au long de la guerre civile . Au terme du conflit, les Z . 501 furent cédés aux Espagnols . La quasi absence d'opposition aérienne poussa les équipages à porter un jugement trop favorable sur l'appareil . Son comportement parfois dangereux lors des amerrissages fut quant à lui mis sur le compte de l'inexpérience du pilote . En effet, en cas de contact brusque

avec la surface, l'inertie du moteur provoquait une forte sollicitation sur les montants tendant à faire basculer l'ensemble vers l'avant . Le risque était que les pales de l'hélice viennent " trancher " le fuselage à hauteur des jambes des pilotes . . . En 1937, le programme " R " de réarmement prévoyait d'équiper les 15 squadriglie de la Ricognizione Marittima (Reconnaissance Maritime) ainsi que les 5 sezioni costiere de Cant Z . 501, soit 190 appareils . En 1939, le Cant Z . 501 ne supportait plus la comparaison avec ses homologues étrangers, ni même avec le nouveau Cant Z . 506 qui était destiné au bombardement naval . Cela n'empêcha pas la Roumanie, unique client étranger, d'en commander 12 exemplaires . Au 10 juin 1940, la Ricognizione Marittima alignait 20 squadriglie de Gabbiani, pour un total de 202 machines, dont 109 seulement prêtes à l'emploi . L'appareil fut immédiatement impliqué de manière intensive dans le conflit : pour le premier mois de guerre, les Cant Z . 501 Gabbiano effectuèrent une quarantaine de missions par jour . Le 9 juillet, c'est un Cant Z.501 Gabbiano de la 142a squadriglia qui repéra l'escadre anglaise dans les environs de Punta Stilo. À la mi-juillet 1940, 11 Cant Z.501 Gabbiano avaient été perdus, et il n'en restait que 77 en état de combattre. Pour pallier au manque d'appareils, les Cant Z.506 furent reversés à la reconnaissance maritime, laissant au Cant Z.501 Gabbiano des missions de surveillance côtière et d'escorte ASM de convois. Bien sûr, les obligations du front ne permirent pas de réduire les missions du Cant Z.501 Gabbiano à ce strict minimum. La 143a squadriglia par exemple, seule unité de Cant Z.501 Gabbiano en Cyrénaïque (golfe de Bomba), fut décimée en quelques mois par la chasse anglaise. En décembre 1940, 62 Cant Z.501 Gabbiano avaient été perdus depuis le début du conflit, et 87 étaient opérationnels. Ainsi, au sobriquet de " limace " attribué par les équipages pour sa faible vitesse s'ajouta celui de " Mammaiu ! " (" Maman à l'aide ! ") pour sa vulnérabilité. En 1941, les missions de reconnaissance se poursuivirent, notamment sur le canal de Sicile où opéraient les 53° et 85° gruppi basés à Augusta et Marsala. Le 20 juillet 1940, le sous-marin HMS Union fut coulé grâce à la collaboration entre le torpilleur Circe et les Cant Z.501 Gabbiano de la 144a squadriglia. D'autres sous-marins furent endommagés durant l'été 1941 ou bien durent renoncer à leur objectif, comme ce fut le cas le 22 juillet, lorsqu'un Cant Z.501 Gabbiano de la 185a squadriglia de Leros simula une attaque contre un sous-marin anglais, lui faisant renoncer à attaquer sa proie. Fin 1941, le Cant Z.501 Gabbiano équipait encore 15 squadriglie de la reconnaissance maritime, plus 5 où il coexistait avec le Cant Z.506. En juin 1942, il était encore présent dans 11 escadrilles, plus 9 mixtes. Début novembre 1942, la 148a squadriglia de Menealo et la 196a de Benghazi furent rapatriées à cause de l'avancée des Alliés en Egypte et en Libye. En décembre, la dernière unité équipée de Cant Z.501 Gabbiano en Afrique, la 145a squadriglia de Pisida, fut à son tour rapatriée. En revanche, la 183a squadriglia basée à Divulje intensifia ses missions de lutte contre les partisans en terre dalmate. Au 31 décembre 1942, 88 Z.501 étaient encore en état de vol, et une quarantaine se trouvait en atelier pour réparations. L'appareil était alors toujours en production dans l'usine d'Aeronautica Siculo. En juillet 1943, au moment de l'invasion de la Sicile, quelques Cant Z.501 Gabbiano de la série XXIII se trouvaient encore en cours d'assemblage. Au moment de l'armistice de septembre 1943, la Ricognizione Marittima ne disposait plus que de 3 escadrilles sur Cant Z.501 Gabbiano (les 143a, 149a et 182a squadriglie). En octobre 1943, 19 appareils se trouvaient dans les rangs de l'aviation cobelligérante au Sud. Ils restèrent en service jusqu'à l'armistice, sans avoir à déplorer de nouvelles pertes. Les 6 derniers appareils transférés à Elmas en 1948 furent ferrailés en 1950 .

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/z501.htm>

