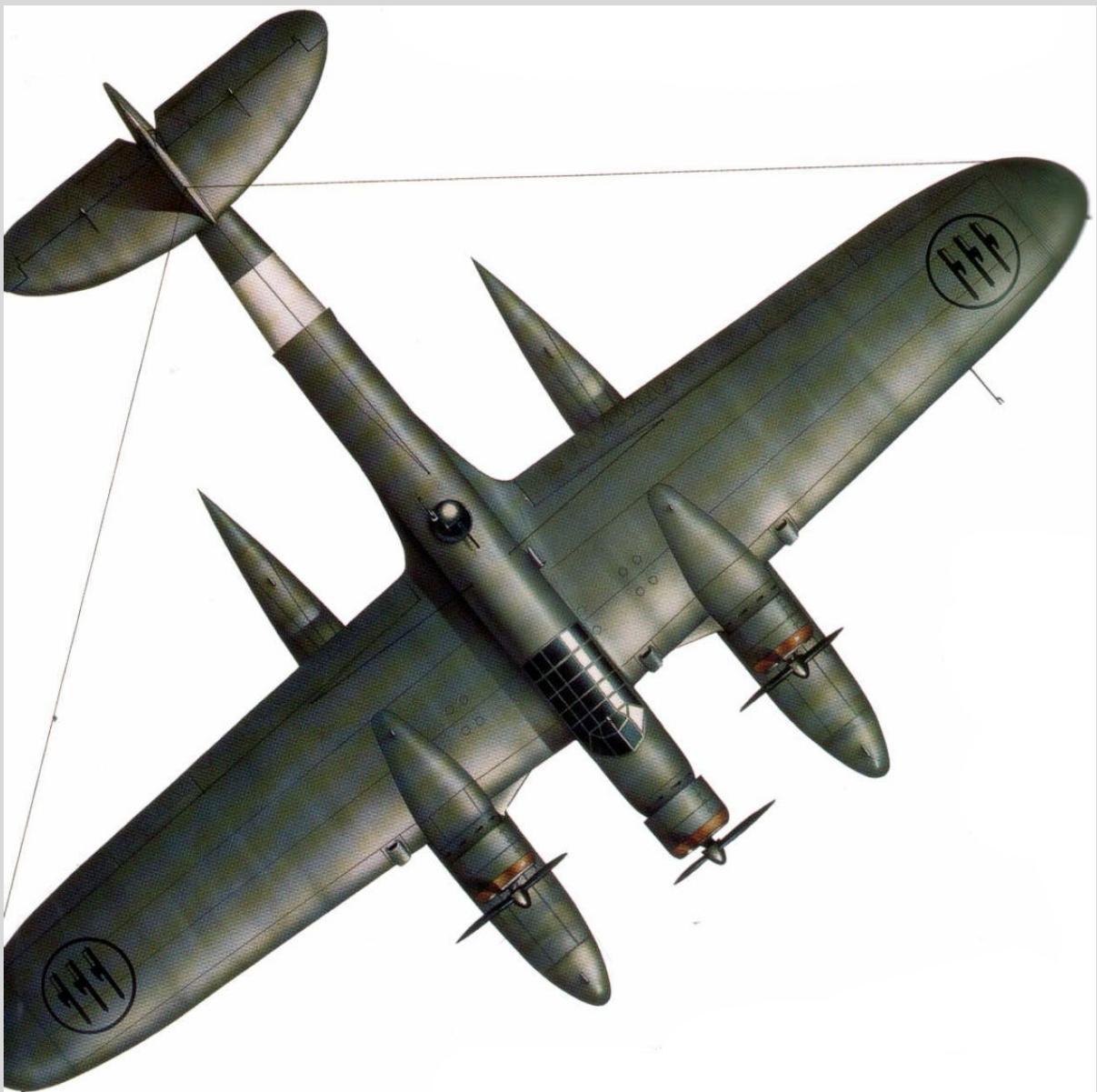


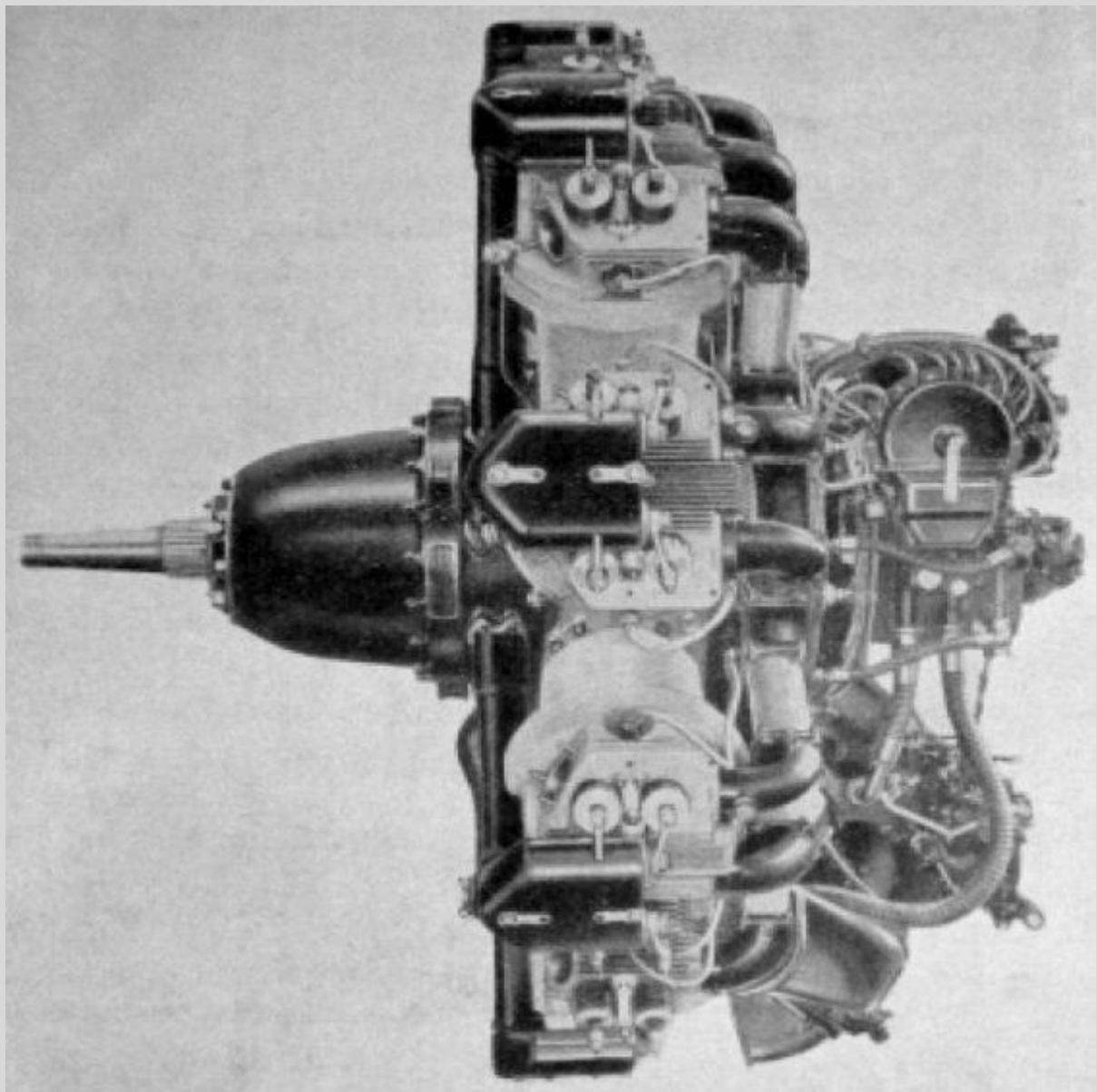
Nom de l'avion : Cant Z.506B

Type d'avion : Hydravion à flotteurs de bombardement, reconnaissance trimoteur

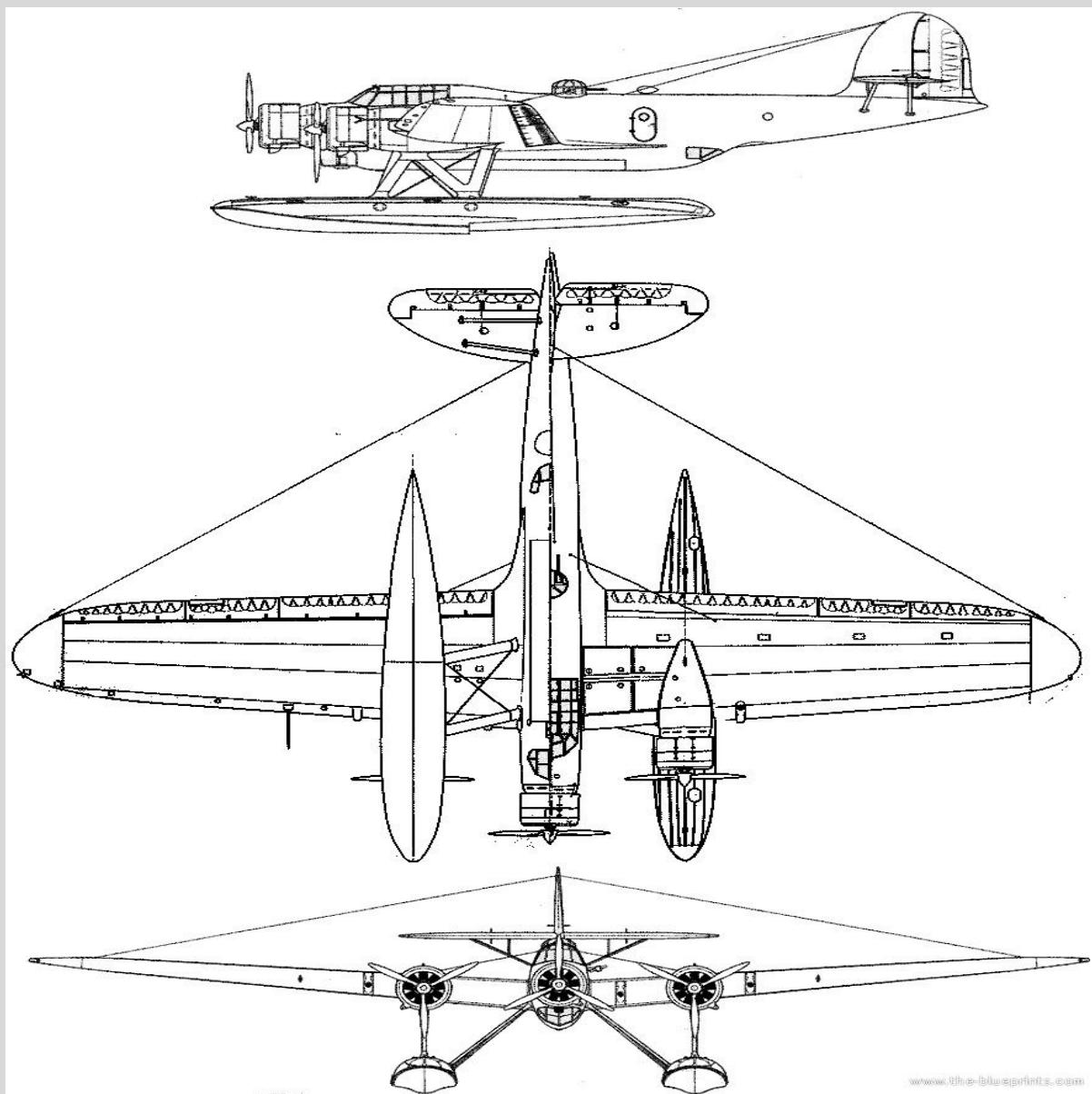


MOTORISATION

Alfa-roméo 126 RC-34

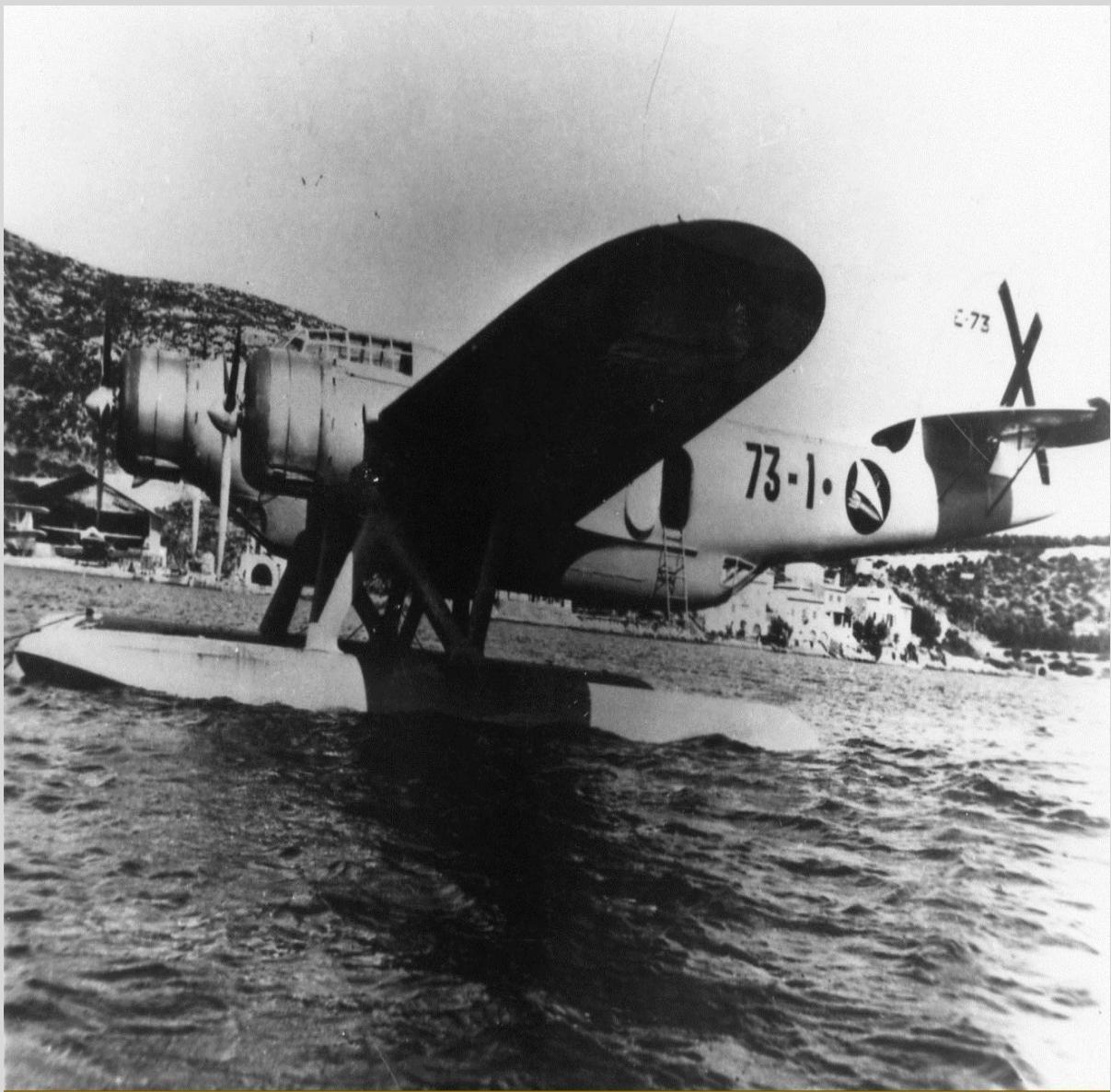


Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

1 ou 2 mitrailleuses de 7,7 mm
1 mitrailleuse de 12,7 mm
1500 kg de bombes ou 1 torpille de 800 kg



Copyright © Francisco Andreu

AviationCorner.net

PERFORMANCES

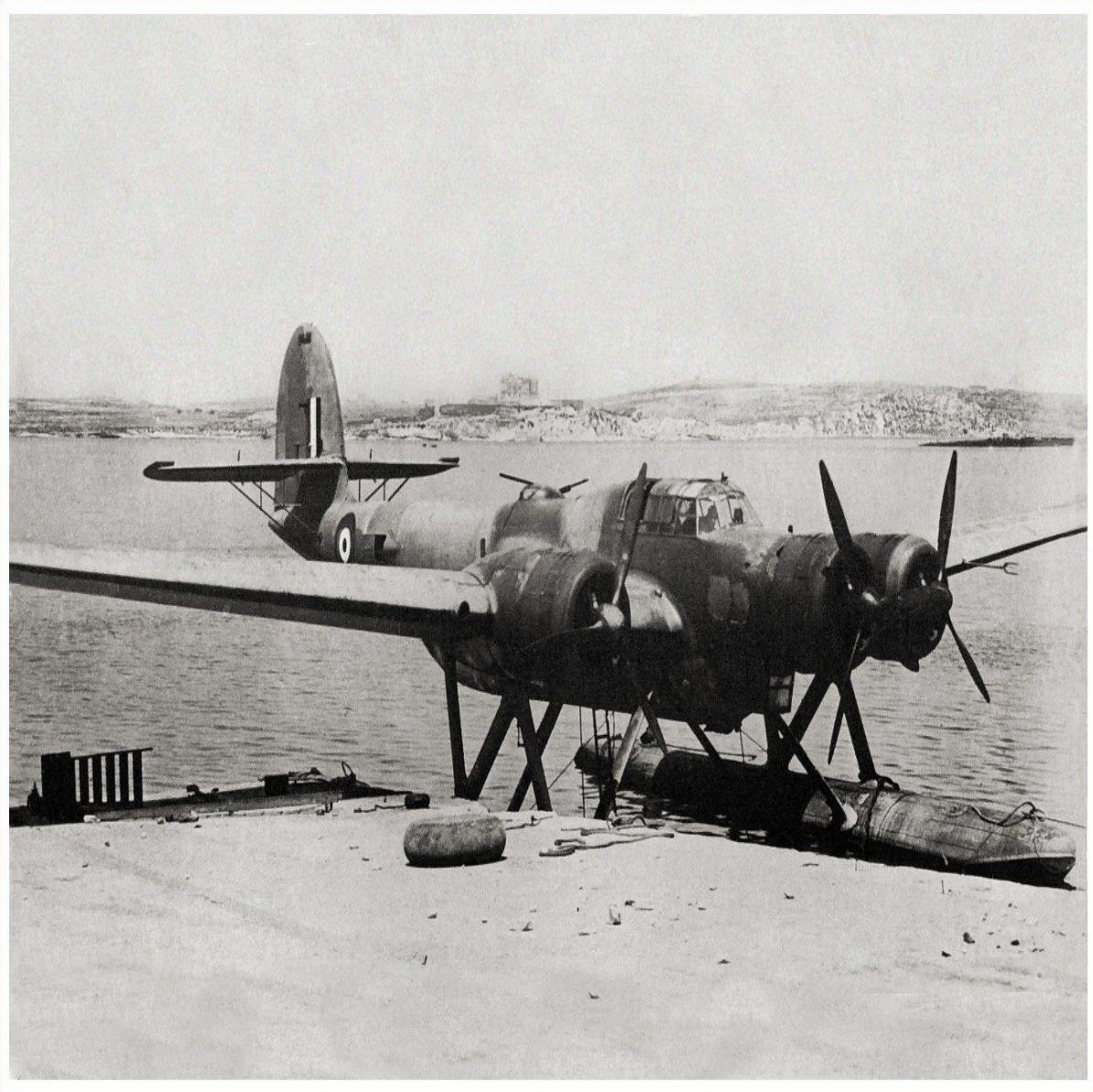
Vitesse maximale= 365-350 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= 325 km/h

Temps montée= 4000 m en 20' 6"

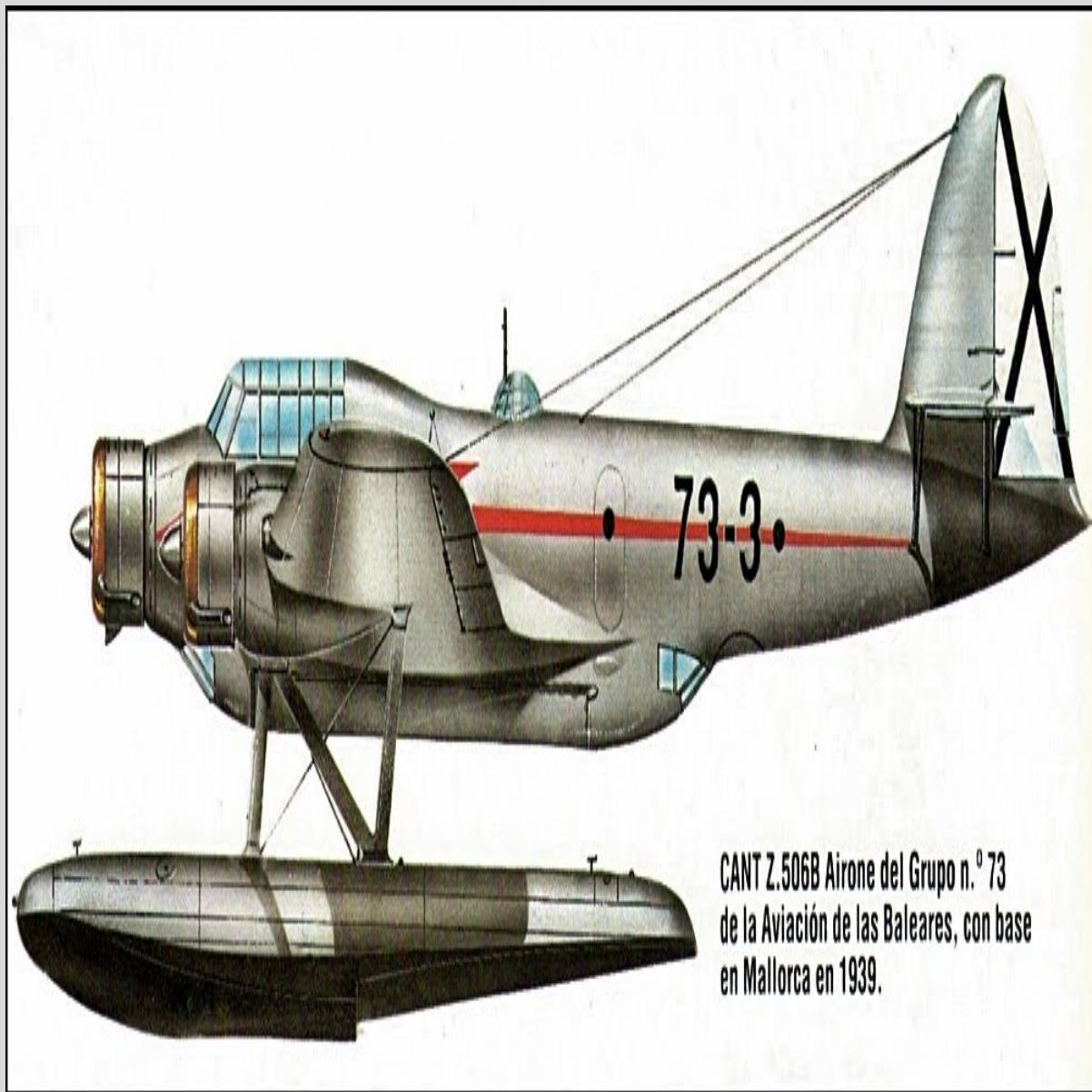
Plafond pratique= 7000 - 8000 m

Rayon action= 2745 km



DIMENSIONS

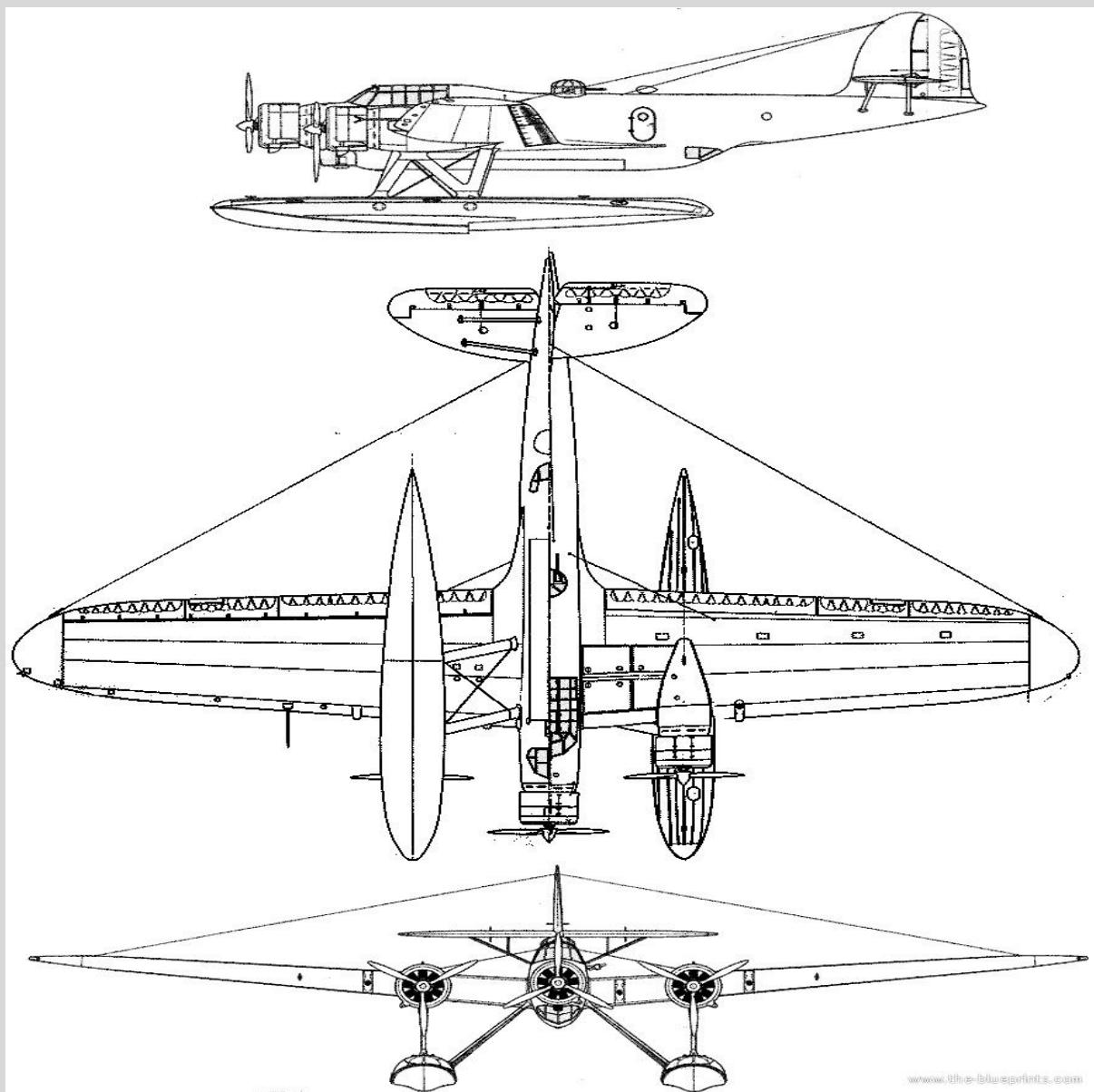
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
26,50 m	19,25 m	7,40 m	87,0 m ²



CANT Z.506B Avione del Grupo n.º 73
de la Aviación de las Baleares, con base
en Mallorca en 1939.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
8300 kg	0 kg	12300 kg



HISTOIRE

Dix records mondiaux en 1936 et autant en 1937. Comme de nombreux autres avions employés dans le second conflit mondial, le CANT Z.506 naquit lui aussi pour le transport civil et lorsqu'il apparut, fit étalage de ses remarquables caractéristiques grâce à une série de vols records. Rien qu'en 1936, piloté par le pilote d'essai Mario Stoppani, le premier prototype conquit huit records mondiaux de vitesse pour hydravions - sur 1 000 et 2 000 kilomètres et transportant jusqu'à 2 000 kilos de charge - et deux d'altitude, pourvu de 2 000 et 5 000 kilos de charge. Ces mêmes records furent améliorés l'année suivante et la version militaire de l'avion apparut après que l'Ala Littoria eut déjà mis en service une quinzaine d'exemplaires. Les Italiens conclurent la version 506 B - baptisée "Héron" - comme avion de bombardement et de reconnaissance navale. Le modèle militaire avait une structure semblable à celle de la version civile hydravion à "brodequins" monoplan à ailes basses, trimoteur. Les seules différences extérieures résidaient dans la surélévation de la cabine de pilotage et l'agrandissement du fuselage grâce à une longue nacelle ventrale contenant la soute à bombes et deux points d'observation avant et arrière. La structure des ailes et du fuselage était entièrement en bois tandis que le revêtement était en bois recouvert de toile. Les deux grands flotteurs, en métal, se raccordaient aux ailes et au fuselage grâce à une structure de tubes d'acier carénés. Trois moteurs Alfa Romeo 126 RC 34 radiaux de 750 CV propulsaient l'avion et actionnaient des hélices tripales métalliques. Pour un avion de sa catégorie, le Z.506 B atteignait de très bonnes performances: vitesse autour de 360 kilomètres à l'heure, autonomie de plus de 2 700 kilomètres, possibilité de transporter 1 200 kilos de bombes. Dès que les premiers exemplaires commencèrent à quitter les usines des Chantiers Réunis de l'Adriatique, ils équipèrent deux groupes de bombardement naval, le 35L et le 31e. La nécessité de doter du nouvel avion d'autres détachements, également de reconnaissance, fit intensifier la production, confiée elle aussi à la firme Piaggio. Le dernier CANT Z.506 B sortit précisément de ces usines en janvier 1943, date à laquelle le nombre des avions produits avait dépassé les 320 unités. La carrière opérationnelle du Héron s'étendit sur plus de vingt ans. Même s'il ne se limita qu'à quelques missions, le premier essai guerrier eut lieu au cours de la guerre d'Espagne et, au moment de l'éclatement du second conflit mondial, le nombre de CANT Z.506 B construits s'élevait à 97 exemplaires. Cet avion équipait également, outre les deux groupes de bombardement naval, quelques escadrilles de reconnaissance. Mais, devant la supériorité ennemie, il démontra bien vite ses limites et son emploi se borna à la reconnaissance navale, à l'escorte de convois et au secours en mer. Pour ce dernier rôle, les ingénieurs italiens mirent au point une version sanitaire, appelée CANT Z.506 S et modifiée par rapport à la version CANT Z.506 B de façon à permettre l'embarquement rapide de blessés, même dans des conditions météorologiques peu favorables. Le Héron continua à remplir des missions de secours aérien après l'armistice de septembre 1943, lorsqu'une trentaine d'exemplaires eurent rejoint l'aviation cobelligérante et dans l'après-guerre, jusqu'en 1960, année où le Secours aérien de l'Aviation militaire radia les CANT Z.506 restants.

Sitographie

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/z506b.htm>

