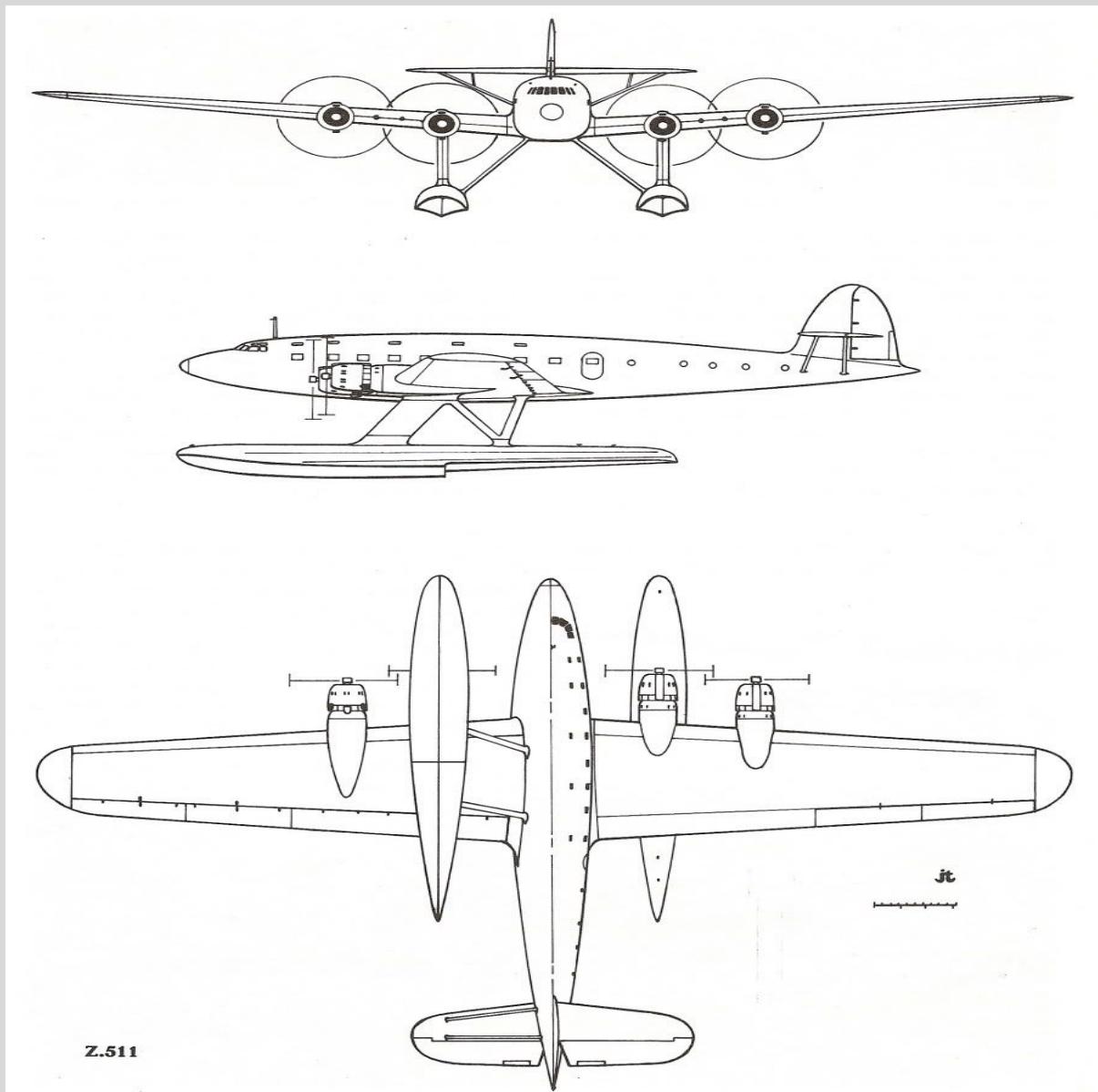


**Nom de l'avion : Cant Z.511**

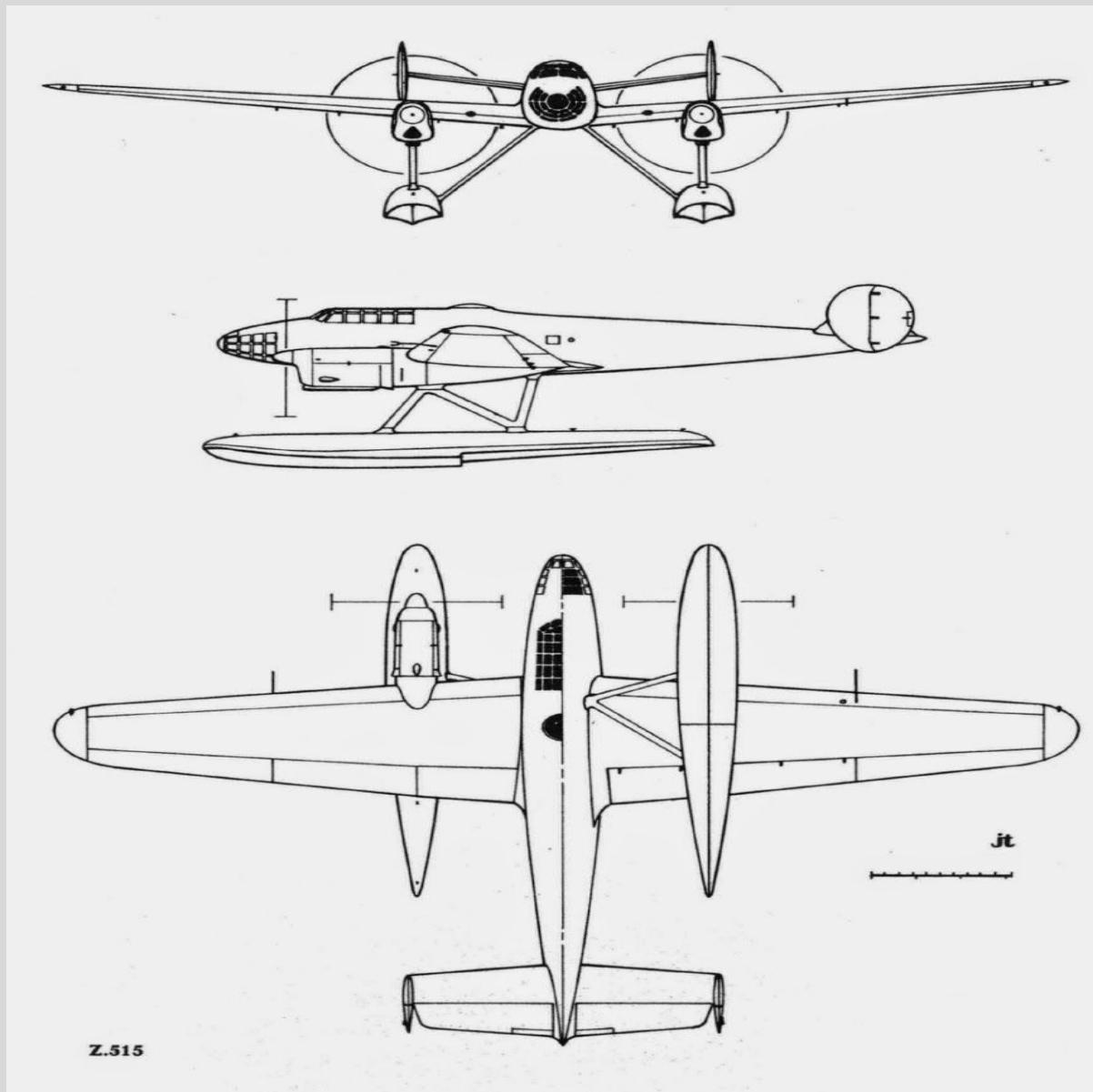
Type d'avion : Hydravion de reconnaissance et de bombardement quadrimoteur



## **MOTORISATION**

**Piaggio P.XII RC-35**

**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

10 canons Cannone-Mitragliera 20/77 de 20 mm ou  
10 mitrailleuses Breda-SAFAT de 12,7 mm  
4000 kg de bombes ou 4 torpilles de 45 cm



## PERFORMANCES

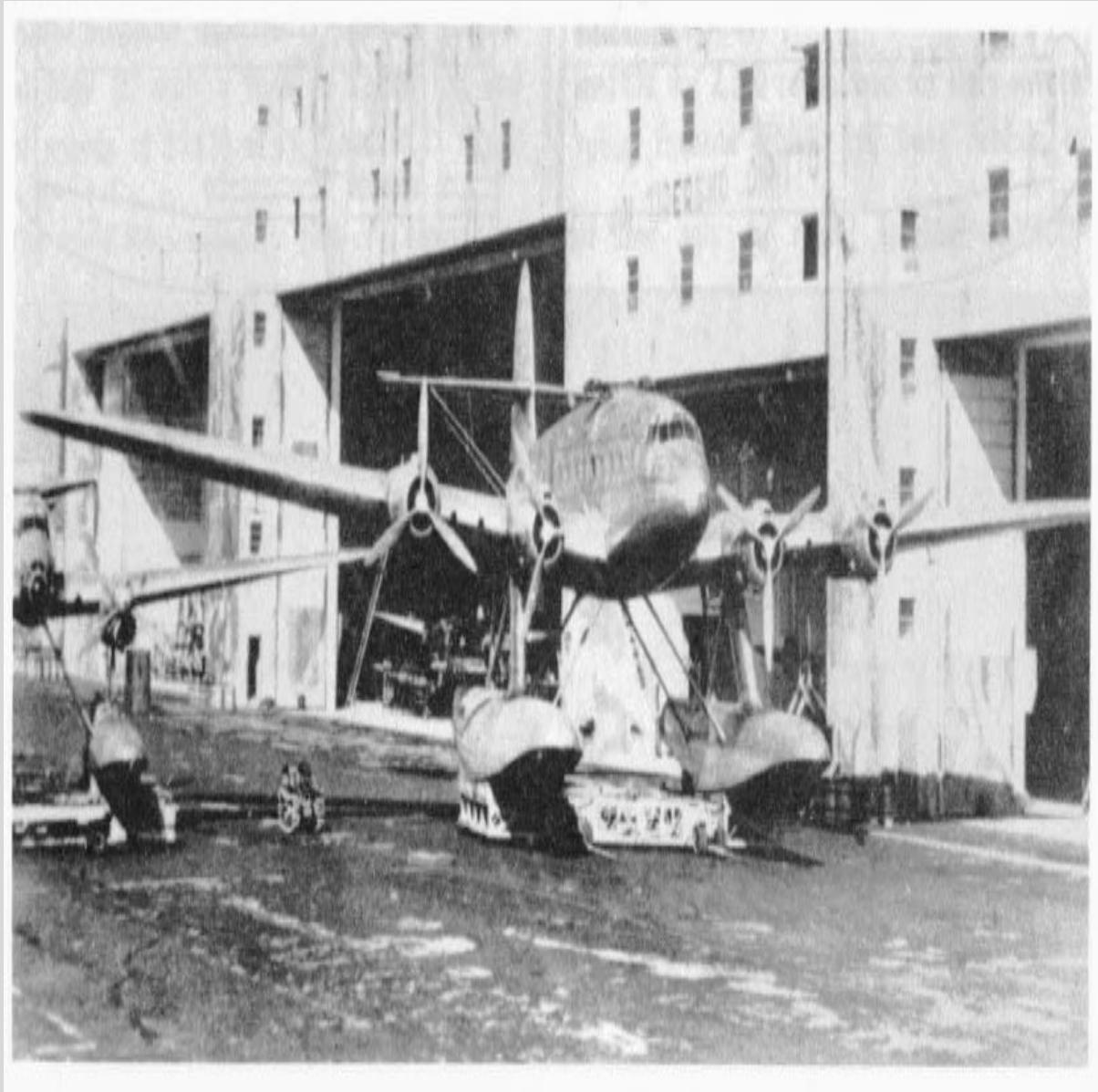
Vitesse maximale= 424 km/h à 4250 m

Vitesse croisière= 330 - 360 km/h

Vitesse ascension= 4,15 m/s

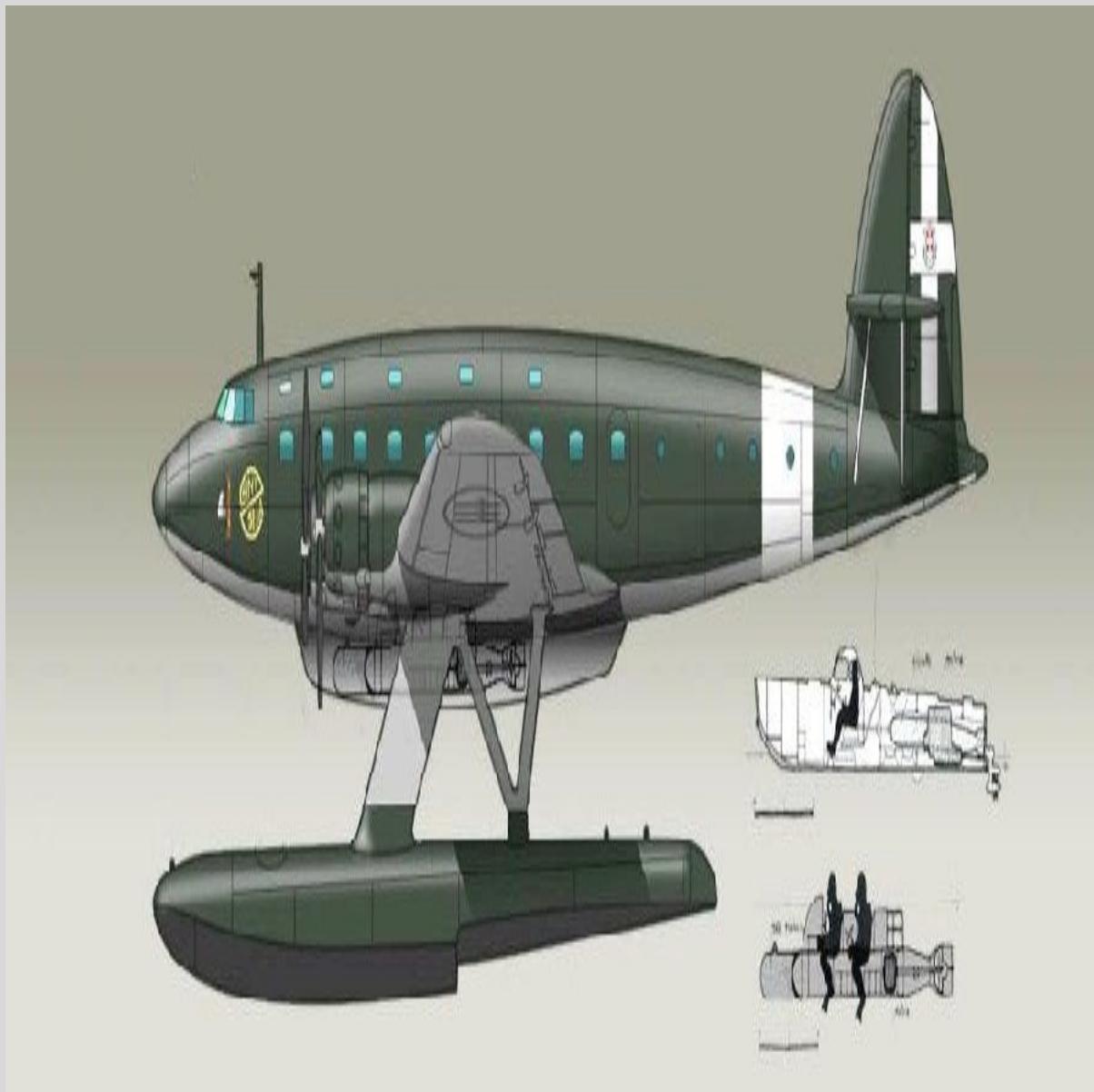
Plafond pratique= 7550 m

Rayon action= 4350 - 5100 km



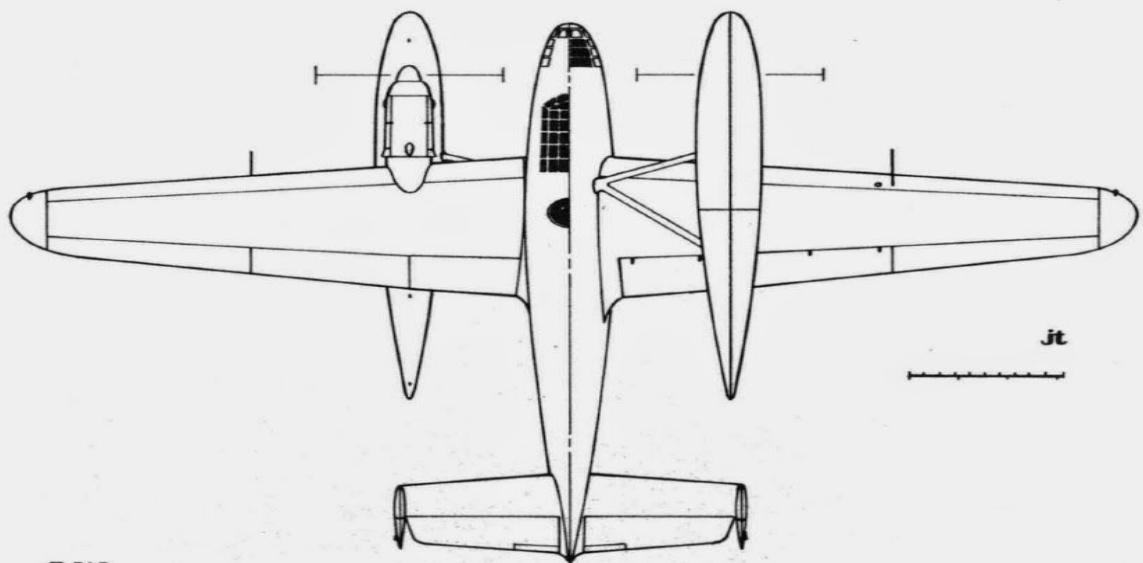
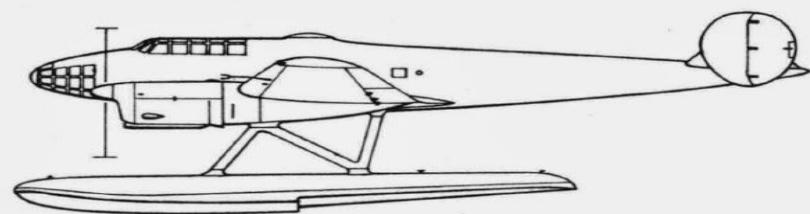
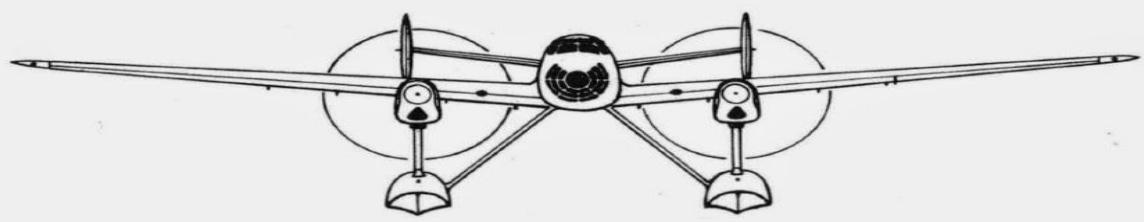
## DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire       |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 40 m      | 29,90 m  | 11,0 m  | 195,0 m <sup>2</sup> |



## MASSES

| Vide     | Charge   | Maximale |
|----------|----------|----------|
| 20690 kg | 34200 kg | 0 kg     |



Z.515



## HISTOIRE

L'hydravion quadrimoteur Cant Z.511 de l'ingénieur Zappata fut mis à l'étude entre septembre et octobre 1937 pour répondre au besoin formulé par la compagnie Ala Littoria de développer les vols entre l'Italie et l'Amérique du Sud. Cet appareil, qui reste encore aujourd'hui le plus grand hydravion à flotteurs jamais construit, pouvait embarquer de 16 à 48 passagers. La commande du premier prototype immatriculé MM.386 fut passée le 13 octobre 1938, suivie le 28 février suivant de celle du second prototype. La construction fut retardée par les difficultés rencontrées quant au choix de la motorisation. Les Alfa Romeo 135 RC du projet n'étant pas suffisamment au point à la fin de l'année 1939, on pensa acquérir six Wright Cyclone R-2600A de 1300 ch, mais les négociations furent bloquées au printemps 1940. Il fallu donc se replier sur des Piaggio P.XII RC35 développant 1500 ch au décollage. Finalement, le Cant Z.511 A (pour Atlantico) put effectuer son premier vol le 19 octobre 1940. Lors du second vol, l'avion présenta un manque de maniabilité à cause de la trop grande inertie des commandes. Après trois mois de travail, ce problème fut entièrement résolu. En avril 1941, l'hydravion fut transféré dans la lagune de Grado puis, le 21 février 1942, les tests officiels purent débuter. Après le transfert à Vigna di Valle le 22 mai 1942, trois des quatre moteurs Piaggio durent être changés. De nombreux projets furent étudiés pour l'emploi militaire du Cant Z.511 : lancement de tracts sur New York, attaque de dépôts de carburant dans le Golfe Persique, transport de torpilles de 533 mm à longue portée, de bombes guidées MB.F.F. ou même de SLC et d'hommes "Gamma" de la Xa Mas. Mais aucune de ces idées ne fut concrétisée avant l'armistice du 8 septembre 1943, lorsque l'appareil fut saboté à Vigna di Valle. Le second prototype fut pour sa part détruit avant même d'avoir été terminé .

## 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/z511.htm>

