

**Nom de l'avion : Fleet 16B Finch Mk II**

Type d'avion : Biplan d'entraînement monomoteur

## MOTORIZATION

**Kinner B-5**



Moteur de 5 cylindres radiale en simple étoile refroidi par air  
Puissance développée: 125 ch

## ARMEMENT



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 165 km/h

Vitesse croisière= 135 km/h

Temps montée= 305 m en 2' 20"

Plafond pratique= 3200 m

Rayon action= 485 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,50 m	6,60 m	2,95 m	0 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
510 kg	0 kg	910 kg

## HISTOIRE

En 1939, le Canada, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande signent une entente mettant sur pied le British Commonwealth Air Training Plan (BCATP) qui confie au Canada la responsabilité de former la majeure partie des aviateurs de l'empire britannique durant la deuxième guerre mondiale. Le Canada dispose d'un vaste espace d'entraînement aérien hors de portée des avions ennemis, de conditions climatiques diversifiées et d'une relative proximité du Royaume-Uni, par la voie de l'Atlantique Nord. À l'apogée du BCATP, ce sont 10 840 avions et plus de 100 000 personnes répartis sur 231 aérodromes qui ont participé à la formation de près de 132 000 pilotes, navigateurs, bombardiers, opérateurs radio, mitrailleurs et mécaniciens de bord provenant des quatre coins du Commonwealth, des États-Unis et de pays européens. En reconnaissance de cette importante contribution à la suprématie aérienne des Alliés pendant la seconde guerre mondiale, le président des États-Unis, F.D. Roosevelt, surnomma d'ailleurs le Canada « l'aérodrome de la démocratie ». La constitution du BCATP entraîna évidemment une très forte demande d'avions école devant être livrés très rapidement. Le gouvernement canadien s'est alors tourné vers de Havilland Canada qui a fabriqué plus de 1 700 D.H.82C, soit la version canadienne du célèbre Tiger Moth. Fleet Aircraft of Canada fut également mis à contribution car la RCAF comptait déjà dans sa flotte une cinquantaine de Fleet 7 d'entraînement, surnommés Fawn. Le Fleet 7 ne répondant pas aux nouveaux besoins du BCATP, Fleet Aircraft of Canada améliora la conception du Fawn pour produire un nouvel appareil désigné « modèle 16 » et baptisé Finch par la RCAF. Dès la fin de 1939, la RCAF reçut 27 Fleet 16R Finch I équipés d'un moteur Kinner R-5 de 160 CH, suivis les deux années suivantes de 404 Fleet 16B Finch II propulsés par un Kinner B-5 de 125 CH. Le Fleet Finch est l'aboutissement d'une lignée de biplans initialement développés aux États-Unis par l'entreprise Consolidated Aircraft Corporation. Voulant se concentrer sur le développement et la production d'appareils plus gros, l'entreprise se départit de la fabrication des ces avions d'entraînement en 1928. Fondé en 1930, Fleet Aircraft of Canada fit l'acquisition des droits de fabrication de ces appareils dont les modèles 2, 7, 10 et 16 furent assemblées à son usine de Fort Erie en Ontario. Plusieurs des modèles initiaux furent exportés dans une dizaine de pays. La production du Fleet Finch s'éleva à 447, dont 431 avions construits entre 1939 et 1941 destinés à la RCAF et quinze appareils 16D livrés à la marine du Portugal. Tout comme le D.H.82C destiné à la RCAF, le Fleet Finch fut rapidement équipé d'une verrière coulissante pour se prémunir des rigueurs du climat canadien. Les Fleet 16D portugais, dotés d'un Kinner B5-2 de 160 CH, en étaient toutefois dépourvus. À compter de 1943, les Fleet Finch et les D.H.82C de la RCAF furent progressivement remplacés par le monoplan Fairchild PT-26 Cornell pour l'entraînement de base. Le dernier Fleet Finch quitta la RCAF en 1947, alors qu'une nouvelle génération d'avion d'entraînement entrait en service, soit le DHC-1 Chipmunk. La robustesse, la fiabilité et la facilité de pilotage du Fleet Finch firent en sorte que les appareils démobilisés trouvèrent facilement preneurs dans l'aviation civile. Encore aujourd'hui, nombre de ces avions soigneusement entretenus prennent l'air pour le plus grand plaisir des nostalgiques de biplans d'époque. La popularité du Fleet Finch auprès des pilotes civils incita d'ailleurs l'avionneur à développer un avion de tourisme léger, le Fleet 80 Canuck, un monoplan à aile haute disponible dès 1945. Moins célèbre que le D.H.82C Tiger Moth, le Fleet Finch occupe néanmoins une place de choix dans la mémoire des nombreux pilotes militaires et civils qui ont acquis leurs ailes sur cet avion qui mérite sa place dans l'histoire du second conflit mondial. Le modèle 16 a été conçu expressément pour la formation de base des pilotes de l'Aviation royale du Canada. Dès 1943, il a commencé à céder la place Fairchild Cornell Mk III. Après la guerre, nombre d'appareils ont été achetés au surplus par des pilotes civils et certains volaient encore dans les

années 1990 .

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>



Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/canada/canada.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <https://cyberaerobreton.fr/canada/fleet16b.htm>