

bleuciel airshow
ASSOCIATION

SHOW AÉRIEN
GRATUIT

Flying Spirit

BISCARROSSE

DIMANCHE 22 MAI 2016

LN-NCC

www.hydravions-biscarrosse.com

BLEUCIEL AIRSHOW - ARMÉE DE L'AIR - VILLE DE BISCARROSSE



E.LECLERC

LA RIVE



STELIA



info-pilote



CONTACT PRESSE : CANAL COM / Noëlle Arnault - David Chevalier

Tél. : 05 56 79 70 53 // Mob. : 06 07 44 66 49 // agence@canal-com.eu // www.hydravions-biscarrosse.com

Flying Spirit



Légendes photos de gauche à droite et de haut en bas : Le site Latécoère - BCA concepteur d'événements aériens majeurs - Stearman - Beaver - DC.3 - Flamant - Stampe - MVO-2 Bronco
PBYSA Catalina - Canadair (Sécurité Civile France)

Flying Spirit

Sommaire



» » Communiqué.....	// 04 //
» » Biscarrosse... ..	// 06 //
Une histoire basée sur l'hydravion	
» » Acquisition et chantier-formation.....	// 08 //
Le Grumman Albatross	
» » Bleuciel Airshow	// 09 //
» » Un plateau international	// 11 //
» » Un musée	// 38 //
Dédié à l'histoire de l'hydravion	
» » Restauration et plan du site.....	// 40 //
» » Informations pratiques	// 41 //
» » Contacts.....	// 42 //

BISCARROSSE

Flying Spirit 2016

22 MAI

La capitale française de l'hydravation organise la 1^{ère} édition d'un show aérien, spectaculaire et gratuit

Pour le monde de l'hydravation, Biscarrosse constitue un phare, dont le *Rassemblement International d'Hydravion* fut jusqu'en 2012 l'un des événements référence.

Dans le prolongement de l'édition 2012, fragilisée par des conditions météorologiques qui ont lourdement impacté le nombre de visiteurs et par conséquent le modèle économique de la manifestation, la Ville de Biscarrosse a choisi de faire évoluer un événement dont la suppression ne fut jamais envisagée.

Après une version transitoire organisée en 2014, la nouvelle configuration du Rassemblement connaîtra sa première édition le 22 mai 2016, sous le nom de « *Flying Spirit* », nouveau concept d'un événement aéronautique international, gratuit (ouverture du site à 11h) et recentré sur une journée.



Flying Spirit 2016 : des avions de légende, des performances aériennes

Concept proposé et organisé par la société Bleuciel airshow⁽¹⁾, le Flying Spirit proposera une plongée dans l'histoire de l'aviation française et internationale. Ce spectacle aérien réunissant sur l'Hydrobase de Biscarrosse des avions et hydravions de légende, s'adressera bien sûr aux amateurs d'aviation ancienne, mais « chassera » bien au-delà en proposant à tous les publics de venir à la rencontre d'évolutions à couper le souffle, exécutée dans le ciel du lac de Biscarrosse.

Dans une ambiance vintage, différents tableaux se succéderont pour retracer l'histoire de l'aviation. Des appareils plus récents tels que le Rafale de l'armée de l'air ou la présence de patrouilles aériennes viendront compléter ce ballet aérien.

Le public en immersion globale et des avions en rafale

L'intégralité du show sera retransmise **en direct sur écran géant** afin de permettre au public de vivre au plus près l'ambiance du tarmac et des cockpits, les décollages et amerrissages... Associée à la diffusion d'images d'archives et à l'intervention du speaker professionnel, cette animation dynamisera le show et le rendra accessible à tous les publics en les familiarisant avec les appareils en vol, leur histoire, leur pilote.

« Flying Spirit » Biscarrosse 2016 sera précédé par « Splash-In » du jeudi 19 au samedi 21 mai 2016

En amont du grand show aérien grand public, l'Hydrobase de Biscarrosse accueillera hydravions et hydros-ULM en provenance de plusieurs pays pour une rencontre amicale de la communauté « hydroeuropéenne ».

L'esprit hydraviation de Biscarrosse, c'est également :

» » Des actions dynamiques et formatrices pour que vive l'esprit de l'hydraviation

- En 2014, le musée de l'hydraviation de Biscarrosse a accueilli le Grumman Albatross HU-16, seul exemplaire encore présent en Europe. L'Albatross rejoint les dix hydravions de l'exposition statique qui constitue la plus grande collection européenne d'hydravions. En 2016, il fait l'objet d'une restauration menée dans le cadre d'un chantier « Nouvelle Chance ». 36 demandeurs d'emploi du territoire sont formés aux différents métiers requis pour assurer la restauration de cet hydravion de collection datant de 1947.
- Le succès du 1^{er} Raid Hydravion Latécoère au départ de Biscarrosse **reliant l'Atlantique à la Méditerranée, de Biscarrosse à Monaco**. L'événement sera reconduit du 27 août au 10 septembre 2016.

- Projet de construction d'un Laté 28 hydro. Voir à nouveau cet avion mythique dans le ciel, tel est l'objectif à atteindre pour le centenaire de l'appareil conçu en 1929. Deux exemplaires vont être reconstruits à l'identique. L'un en version terrestre, l'autre en version hydro. Cet appareil a été le plus vendu de la gamme Latécoère. La machine a également permis à Jean Mermoz de réaliser la première traversée postale de l'Atlantique sud, en 1930.

(1) BLEUCIEL AIRSHOW est une société professionnelle française associée à la F.F.A., Fédération Française Aéronautique (+de 45 000 licenciés) spécialisée dans l'organisation de meetings aériens.

(2) Le Musée de l'Hydraviation, équipement permanent, accueille 20 000 visiteurs par an issus de 32 nationalités. Il constitue le 2^{ème} site départemental le plus visité (le Musée sera ouvert le dimanche 22 mai de 11h à 18h - fermeture de la billetterie à 17h).





1932 - Société
Industrielle d'Aviation
Latécoère

Biscarrosse, une histoire basée sur l'hydraviation

- » » Latécoère (base de montage et d'essais)
- » » Les Hourtiquets (base commerciale Air France)

En 1930, Biscarrosse, village de résiniers que rien ne destinait à un destin aéronautique, fut choisi par Pierre-Georges Latécoère pour devenir le lieu de montage et d'essais des plus grands hydravions Français. Le lac de Biscarrosse vit ainsi partir plus de 120 hydravions gigantesques. On les appelait les «paquebots des airs».

Pierre-Georges Latécoère, qui construisait ses avions et hydravions à Toulouse, avait besoin d'un plan d'eau pour faire ses essais. Son directeur venu en vacances à Mimizan avait entendu parler des lacs landais. Il en fait le repérage, contribuant ainsi au choix du site pour établir leur base de montage, idéalement située, **entre Toulouse et Bordeaux**.

Véritable épopée pour l'époque, les appareils arrivaient par la route depuis Toulouse par convoi, à 6 km/h. Une équipe de montage précédait les convois, démontait tout ce qui pouvait gêner leur progression (chemin de fer, balcon...). Tout était ensuite remonté à l'identique.

Une configuration idéale

Son lac, protégé par le cordon dunaire, mesure 20 km de long sur 20 de large, permettant de s'y poser quelle que soit l'orientation du vent. Une configuration qui se révèle idéale pour les lignes régulières. La commune s'est par ailleurs montrée très réceptive dès le début du projet, voyant tout l'intérêt de l'installation de cette hydrobase, dont la construction s'est achevée en 1938-1939.

Pendant l'âge d'or de l'hydraviation, Biscarrosse est la seule hydrobase en France. Elle sert à la fois à tester tous les appareils qui sortent des usines de montage de Latécoère, mais est également la plaque tournante de l'Europe vers l'Amérique du Nord et du Sud. Les compagnies étrangères, notamment américaines, comme la Panam, ou anglaises et allemandes, y font escale. En 1947 est inaugurée la ligne Biscarrosse-Fort de France.



Après quelques prototypes, en 1942, Pierre-Georges Latécoère crée son paquebot des airs : le 631. Ce monstre de 75 tonnes, totalement en métal, nécessite six moteurs pour arracher sa masse des flots et l'emmener sur plus de 6000 kilomètres, c'est-à-dire au-delà de l'Atlantique (avec une escale à Port-Etienne), avec à son bord cinquante passagers et six mille kilos de fret. Ce Laté-631 est un monoplan à aile haute de plus de 57 mètres d'envergure sur laquelle sont montés 6 moteurs Wright de 1600 CV.

Entièrement métallique, il peut voler à pleine charge avec 2 moteurs, ce qui était exceptionnel à l'époque. Pour comparer avec la taille des très grands appareils de transport de passagers, le Laté-631 est 3 fois moins haut, 2 fois moins large ou pesant que le « Spruce Goose » de Howard Hughes qui vola brièvement en novembre 1947, mis en scène dans le film *Aviator*.

Le luxe est alors de mise à bord... la minceur aussi. Hôtesse et steward ne devaient pas peser plus de 60 kg. Si un passager un peu trop corpulent était embarqué lors d'une escale, bien souvent, c'était le steward qui était sacrifié... obligé d'attendre le vol suivant pour rentrer.

Dès mars 1948, Air France reçoit trois Laté-631 : F-BANU «Henry Guillaumet» (No.3), F-BDRA (No.4) et F-BDRC (No.6). Aménagés pour 46 passagers et une charge marchande de 4700 kg, ils sont mis en oeuvre par un équipage de 14 hommes. A partir du 5 juillet 1947, ils assurent les liaisons Biscarrosse-Port Etienne-Fort de France (Antilles) avec régularité et sécurité. Hélas, en mars 1948 le F-BDRD parti du Havre se perd dans la Manche au cours de son transfert à Biscarrosse et le 1^{er} août le F-BDRC disparaît corps et bien dans l'Atlantique. Air France décide alors de suspendre de vol ses Laté-631 malgré 2 ans de service régulier sans le moindre incident.

Aujourd'hui, quelques hydravions restent en service en France. Outre ceux qui sont pilotés par des passionnés, les Canadiens sont utilisés par la sécurité civile. D'autres pays n'ont toutefois pas abandonné ce mode de transport : le Canada, où il constitue un véritable mode de vie... en Chine et au Japon, où l'on trouve des appareils de volume conséquent effectuant la surveillance maritime et portant secours aux bateaux de pêche dans le Pacifique... la Russie développe également des projets.

Le 22 mai, les visiteurs de Flying Spirit pourront visiter le Musée de l'Hydravation de Biscarrosse : ouverture de 11h à 18h. Fermeture de la billetterie à 17h.



» » » Création à Biscarrosse d'un paquebot volant : le Latécoère 631

Dans les années trente, un paquebot mettait douze jours pour relier les Antilles à la Métropole. Le 4 janvier 1935, l'hydravion Latécoère 521 « *Lieutenant de vaisseau Paris* » décolle de Biscarrosse pour Fort-de-France via Dakar. Il amerrit en Martinique avec trente passagers à son bord. Il s'agit alors d'un vol de prestige effectué à l'occasion du Tricentenaire des Antilles.



Acquisition et chantier-formation Le Grumman Albatross

Entrée dans les collections du musée d'un hydravion américain

La Ville de Biscarrosse a eu l'opportunité de faire entrer dans les collections du Musée de l'Hydraviation une pièce rare, un Grumman Albatross amphibie américain, véritable emblème de la recherche et du secours en mer dans le domaine aéronautique (1^{er} vol en 1947 - quelques rares hydravions de ce type volent encore hors Europe).

Dans le cadre des travaux du Projet Scientifique et technique du Musée et du réaménagement du site Latécoère autour de l'activité du patrimoine hydravion, cette acquisition constituait une occasion unique de disposer d'un hydravion de si grande envergure, il est un des deux seuls exemplaires présents en Europe actuellement.



Un chantier de qualification nouvelle chance

Le Grumman Albatros débute sa restauration dans le cadre d'un « *chantier de qualification nouvelle chance* » porté par la **Région Aquitaine Limousin Poitou Charente** dans le cadre des politiques d'insertion et de formation professionnelle.

L'opération de formation est pilotée par **Aérocampus Aquitaine**. Elle permet à 36 stagiaires répartis en 3 groupes de se former à la qualification d'ajusteur-monteur cellule d'aéronef et peintre aéronautique.

La restauration doit permettre une exploitation statique de l'aéronef avec les conditions de sécurité optimales afin d'accueillir du public à son bord.

La finalité de la restauration est de préserver l'aéronef au public et de devenir la « vitrine » du musée.



Opérateur technique du 1^{er} Flying Spirit Biscarrosse

Spécialisée dans l'organisation de meetings aériens, BleuCiel Airshow est une société professionnelle française associée à la Fédération Française Aéronautique.

BleuCiel Airshow adapte ses meetings aériens à tous les terrains, permettant aux organisateurs de n'être plus contraints de disposer d'une plate-forme d'aéroport pour leur événement aéronautique. Depuis 2006, la société a réalisé une soixantaine d'événements aéronautiques. BleuCiel Airshow a conçu et orchestré des événements aériens majeurs tels que « Free Flight World Masters », « Meeting Aérien de France », « Show aérien »...

BleuCiel Airshow a sélectionné des pilotes d'élite qui apportent à l'aéronautique un véritable rayonnement. Ils réalisent des figures de voltige complexes aux contours parfaits avec une maîtrise exceptionnelle.



Événements aériens de grande envergure

BleuCiel Airshow maîtrise l'ensemble des compétences et des savoir-faire nécessaires à la mise en œuvre d'événements aéronautiques pouvant accueillir de 1000 à plus de 1 000 000 de personnes. En près de 10 ans, la société a accueilli plus de 4 millions de spectateurs cumulés. Les événements sont livrés avec professionnalisme et un encadrement de très haut niveau. Les risques, la logistique et les plans de vols sont maîtrisés avec précision. Leurs événements aériens produisent sur le public une émotion particulièrement forte qui marque durablement les esprits.

L'intégralité du show est retransmise en direct sur écran géant afin de permettre au public d'être au plus près de l'action.

Cette animation visuelle, combinée à l'intervention du speaker professionnel, dynamise le show et le rend accessible au public du meeting. Des images de l'émission « Thalassa » tournées lors du précédent Rassemblement International d'Hydravions de Biscarrosse seront également diffusées, et une communication autour du projet de chantier « Qualification Nouvelle Chance » du Grumman Albatross sera également faite à cette occasion.

Un plateau international

Aéronefs d'État

- ››› Rafale (Armée de l'Air)
 - ››› Canadair (Sécurité civile)
 - ››› Extra 330 - EVAA (Armée de l'Air)
 - ››› Super Etendard Modernisé de la 17F (Aéronavale)
 - ››› Gazelle de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT)
-

Aéronefs civils

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| ››› Pitts | ››› DC3 |
| ››› Stampe solo | ››› Catalina Hydravion |
| ››› Patrouille Stampe | ››› Beaver Hydravion |
| ››› Flamant | ››› Piper PA 18 Patrouille |
| ››› YAK50 | hydravions |
| ››› Stearman | ››› SeaBee Hydravion |
| ››› Ryan PT 22 | ››› Planeur |
| ››› Piper J3 Clip wing | ››› Patrouille de skyracer, FK12, |
| ››› Bucker 131 | Comet et autogire Magni 16 |
| ››› T6 | ››› Storch hydro |
| ››› Bronco | ››› Extra 260 |

Aéronefs d'État

» » Rafale (Armée de l'Air).....	P 12
» » Canadair (Sécurité civile)	P 13
» » Extra 330 - EVAA (Armée de l'Air).....	P 14
» » Super Etendard Modernisé de la 17F (Aéronavale)	P 15
» » Gazelle de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT).....	P 16



RAFALE - Armée de l'air

Avion de guerre polyvalent, le Rafale est destiné aux missions d'attaque au sol et de dissuasion nucléaire. Son système de démarrage automatisé lui permet de décoller seulement cinq minutes après que le pilote se soit assis dans le cockpit. Construit par Dassault Aviation, le Rafale s'est illustré lors de bombardements durant la guerre d'Afghanistan (2001-2014), au Mali pour l'opération Serval...

En février 2015, six appareils ont rejoint les rangs de la coalition internationale contre l'état islamique en Irak.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 10,90 m

Longueur : 15,30 m

Hauteur : 5,30 m

Motorisation : 2 Snecma M88-2

Poids à vide : 10 tonnes

Poids Maximal : 24,5 tonnes

[Alors que le capitaine Benoit Planche «Tao» est présentateur Rafale depuis 2013, ce dernier vient de laisser sa place à un nouveau et quatrième «Tator» pour présenter le Rafale de Dassault Aviation lors des meetings qui se déroulent pour la majorité durant la saison estivale.

Bien que les avions ne soient pas les mêmes, certaines constantes techniques et esthétiques sont communes à l'ensemble des ambassadeurs aériens de l'armée de l'air. « La lutte contre le vent, le placement par rapport au public, la finition des figures en veillant à enlever une impression de flou sont autant de paramètres que nous essayons d'enseigner aux Solo Display », ajoute le capitaine Varloteaux.

«Il est 11h lorsque Marty répète son enchaînement dans son bureau, à l'aide d'un Rafale miniature. Tao le conseille et lui donne quelques orientations. « J'essaie de mémoriser un maximum et de mentaliser mes gestes », confie Marty. « Je commence à entrevoir ma future démonstration ».

« Il va réaliser entre deux et trois vols par semaine, explique le coach. Ce rythme va lui permettre d'assimiler et de garder un rythme, une continuité dans sa préparation. » Au retour de vol, le duo réalise déjà un débriefing de l'entraînement. Vitesse, altitude, esthétique de la démonstration... tout est attentivement regardé.

Actuellement affecté sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier dans l'un des trois escadrons qui la composent (1/7 «Provence» ; 1/91 «Gascogne» ; 2/92 «Aquitaine»), tous appartenant à la 4ème escadre recréée récemment, ce catalan « a intégré l'armée de l'air il y a 18 ans, en 1997. Il a été pilote de combat lors de missions en Afrique et en Libye...»]

Lire l'intégralité sur : <http://rpdefense.over-blog.com/tag/rafale%20solo%20display/>



CANADAIR - Sécurité civile

Le Canadair est un avion bombardier d'eau. En France, c'est la Sécurité civile, qui dépend du ministère de l'Intérieur, qui le gère. La flotte est composée de 26 avions. Les bombardiers d'eau, au nombre de 23 rassemblent 11 Canadair CL 415, bombardiers d'eau amphibies, qui emportent jusqu'à 6 tonnes d'eau et dont les premiers ont été acquis par la France en 1995. La BASC dispose également de 10 Trackers, bombardiers d'eau terrestres, achetés dans les années 1980, emportant 3 tonnes d'eau ou de produits retardants et 2 Dash, avions mixtes pouvant effectuer des missions de bombardement d'eau en saison feu et des missions de liaison en saison hivernale, acquis en 2004 et 2005. Enfin cette flotte est complétée par 3 avions Beechcraft qui servent à des liaisons diverses.

» » » Le Canadair est rouge et jaune, les couleurs de la Sécurité civile. Il mesure 19,8 mètres de longueur sur 28,6 mètres d'envergure. Conçu par l'industriel canadien Bombardier, le Canadair est le plus connu des avions de lutte contre les incendies. Il a la capacité de voler 1.400 km à la vitesse de 350 km/h.

» » » La première livraison d'un Canadair de type « CL-215 » a été réalisée en 1969. Les ventes ont atteint 125 unités, avant son remplacement

par la version « CL 415 », plus performante, en 1989.

» » » 8 pays dans le monde utilisent des Canadair, la première utilisation ayant été faite au Québec.

» » » La version « CL 415 », en service en France, est capable de recueillir 6 tonnes d'eau en 12 secondes, en effleurant un plan d'eau sur 1.500 mètres. Le largage peut se faire en plusieurs passages.

» » » La flotte est initialement conçue pour les feux de forêts. Elle est basée à Marignane, même si, pendant la période de feux, des détachements sont mis en place en Corse, à Carcassonne et à Cannes. L'utilisation d'une « noria » de 4 appareils permet d'attaquer simultanément un incendie.

» » » La particularité du Canadair est qu'il «écopé». Un terme technique pour dire que pour se ravitailler, il effleure l'eau et n'a pas besoin de se poser pour «avalé» 6.000 litres en 12 secondes. Il peut le faire au-dessus d'un lac, d'une rivière, de la mer. Par exemple lors de l'incendie de Saint-Jean d'Illac, les Canadair mobilisés ont leur écopage sur la Garonne.

Pour le fonctionnement de l'ensemble de sa flotte aérienne la BASC dispose de 90 pilotes.



Extra 330 EVAA - Armée de l'air

L'Extra Flugzeugbau 300, premier de la série, est un avion biplace d'entraînement et de compétition en voltige de haut niveau. Il a été conçu en 1987 par Walter Extra, un ancien pilote de voltige allemand, sur la base de l'Extra 230.

» Il existe toute une famille d'avions de la famille Extra 300, des versions monoplaces pour la compétition de très haut niveau aux Extra taillés pour les courses de vitesse.

» Dans sa première version, l'avion a été construit autour d'un fuselage en treillis d'acier soudé recouvert de tôles d'aluminium et de fibre de verre. L'aile est placée en position médiane, elle est en carbone, à la différence de l'Extra 230 où elle était en bois. Le train d'atterrissage est de type classique avec des jambes en matériaux composites. Le moteur de base des Extra 300 est le 6 cylindres à plat Lycoming AEIO540 de 540 pouces/cubes (8 850 cm³) et 300 chevaux. L'Extra 300 est capable de supporter des accélérations de +/10g avec une personne et +/8g dans sa version biplace. L'Extra 300 de base a évolué et son aile médiane a été disposée en position basse. Des versions monoplaces ont ensuite été développées à partir de la cellule de base. Les avions standard biplaces et monoplaces sont certifiés

en Europe et aux USA, ce qui est une prouesse pour des appareils de compétition.

» Depuis son lancement à la fin des années 1990, le moteur Lycoming AEIO580 de 330ch a séduit les compétiteurs, qui l'ont monté sur des appareils plus ou moins expérimentaux avec le soutien de l'entreprise. L'exemple le plus marquant est l'Extra 300 SHP puis l'Extra 300 SR spécialement développés pour les courses de vitesse Red Bull Air Race. Puis ce moteur a été installé en série sur le monospace de compétition Extra 330SC. Cette nouvelle génération d'appareils incarne le renouveau de la marque à la fin des années 2000 après plusieurs années sans résultats notoires en compétition. Renaud Ecalte devient champion du monde absolu 2009 et champion d'Europe en 2010 au commandement de l'Extra 330SC de l'EVAA, et l'équipe de France est championne du monde 2009 avec les résultats des capitaines Ecalte, Le Vot et Varloteaux, confirmant ainsi le très grand potentiel de ce nouvel avion.

» Depuis, l'Extra 330 SC a permis à l'EVAA de remporter deux nouveaux titres de champion du monde en individuel et deux titres de champion du monde par équipe. En 2016, la plupart des pilotes de l'équipe de France volent sur Extra 330 SC, tout comme la grande majorité des pilotes internationaux de voltige aérienne.



SEM 17F - Super Étendard Modernisé Aéronavale



MARINE
NATIONALE



Fondée le 1^{er} avril 1958, la flottille 17F a participé aux opérations d'Algérie ainsi qu'aux événements de Bizerte. Dissoute en 1962, elle volait alors sur Corsair.

Elle est reconstituée le 6 juin 1964 à Hyères avec des Etendard IVM. Jusqu'en 1997, elle armera les porte-avions Clémenceau et Foch, en participant, entre autres, aux campagnes d'expérimentations nucléaires dans le Pacifique, ainsi qu'aux missions Saphir I et II.

C'est avec des Super-Etendard qu'elle effectuera les missions :

- Au Liban en 1983,
- Prométhée en 1988,
- Capselle en 1989,
- Alerte Irak en 1991,
- Balbuzard (ex-Yougoslavie) en 1993.

» » » Elle est stationnée à Landivisiau depuis le 18 juillet 1993, et équipée de Super-Etendard Modernisé depuis 1994.

» » » Après les attentats du 11 septembre 2001, les Super-Etendard de la 17F ont été embarqués sur le porte-avions Charles de Gaulle pour effectuer, en Afghanistan, la mission Héraclès.

» » » Entre décembre 2001 et juillet 2002 en mer d'Oman, ces avions ont pris part à des frappes aériennes dans la région aux côtés de nos alliés.

» » » De juin à octobre 2008, un détachement de Super Etendard Modernisés (SEM) a été déployé sur la base aérienne de Kandahar, en Afghanistan. C'était la première fois que la Marine déployait des SEM en opération depuis une base à terre.

» » » Le SEM part à la retraite en ayant participé à la mission Chammal en Lybie et Syrie d'octobre 2015 à mars 2016. La flottille 17 F passera sur Rafale Marine à l'été 2016.

» » » Depuis le 9 mars 2013, Biscarrosse est la ville marraine de la Flottille de Chasse «17.F», de l'Aéronavale de la Marine nationale.



GAZELLE - Aviation Légère de l'Armée de Terre

Le GAZELLE SA 342 M1 HOT VIVIANE est intégré au sein de l'engagement aéroterrestre en coordination avec l'ensemble des acteurs de la manoeuvre tactique. Cet appareil apporte puissance et précision des feux et permanence sur la zone d'intervention. De par ses capacités de détection, de discrimination et d'identification, il permet la destruction d'objectifs précis jusqu'à 4kms, de jour comme de nuit.

» » » ÉQUIPAGE

- 1 CB tireur + 1 pilote

» » » CARACTÉRISTIQUES

- Autonomie : 1h40 + 20min. de sécurité avec 2 missiles
- Emport : 4 missiles HOT

» » » EQUIPEMENT

- 1 viseur VIVIANE :
 - / voie thermique (VTH)
 - / voie directe optique (VDO)
 - / télémétrie laser (TLM)

» » » RADIOS

- 1 UHF – 1VHF MA – 1VHF FM – 1 IFF
- 1 navigateur autonome NADIR
- Système de navigation EURONAV III couplé GPS

» » » MISSIONS

- Destruction (blindés, infrastructures)
- Reconnaissance (J+N)

Aéronefs civils

» » » Pitts	P 18
» » » Stampe solo	P 19
» » » Patrouille Stampe	P 20
» » » Flamant	P 21
» » » YAK50	P 22
» » » Stearman	P 23
» » » Ryan PT 22	P 24
» » » Piper J3	P 25
» » » Bucker 131	P 26
» » » T6	P 27
» » » Bronco	P 28
» » » North American P51D Mustang	P 29
» » » Catalina Hydravion	P 30
» » » Beaver Hydravion	P 31
» » » Piper PA 18 Patrouille hydravions	P 32
» » » SeaBee Hydravion	P 33
» » » Planeur	P 34
» » » Patrouille de skyracer, FK12, Comet et autogire Magni 16	P 35
» » » Storch hydro	P 36
» » » Extra 260	P 37



PITTS N156CB

Le Pitts Special est un avion de voltige biplan conçu par Curtis Pitts, qui a accumulé plus de victoires en compétition que n'importe quel autre avion depuis son premier vol en 1944. Le Pitts Special domina la compétition dans les années 1960 et les années 1970 et même au début du XXI^e.

» » » Peu d'avions auront marqué leur temps comme le Pitts special, et de nos jours, l'avion en cours de production est assez proche du modèle d'origine qui a fait son premier vol en 1944.

» » » Franck Soubrane, ancien membre de l'équipe de voltige aérienne - Champion d'Europe du libre et par équipe, Vice-champion du monde par équipe, a acheté cet avion en 2013.

» » » Ce Pitts a été construit aux États Unis en 1982, il a évolué plusieurs années dans une patrouille militaire Mexicaine, puis a été rénové et ensuite a évolué plusieurs années en Allemagne au sein d'une patrouille civile avant de rejoindre Biscarrosse.

» » » Cet avion est basé à Biscarrosse.



» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 6.1 m

Longueur : 5.5 m

Masse à vide :

normal : 771 kg / voltige 737 kg

Moteur : lycoming A1EO 540 260 ch

Vitesse maxi : 341 km/h

Vitesse croisière : 248 km/h

Vitesse d'évolution : 248 km/h

Vitesse décrochage : env. 98 km/h



STAMPE SOLO

Il a été conçu pour l'entraînement qui fut plus tard utilisé pour la voltige aérienne. Les lettres « SV » de son nom font référence aux ingénieurs belges Jean Stampe et Maurice Vertongen, concepteurs de cet avion.

» » » La naissance du SV4 remonte à 1937 quand Elsa Leysen, une des anciennes élèves de l'école de pilotage de Jean Stampe, prend contact avec ce dernier : elle désire un appareil de voltige léger supérieur au Tiger Moth et au Bücker Jungmann. En 1933, Stampe et Vertongen avaient construit le S-IV (devenu par la suite SV4). L'appareil était constitué d'un plan supérieur en flèche positive décalé vers l'avant et d'une aile inférieure droite dotée d'ailerons. Le prototype décolla de Deurne en 1933. Partant du SV4, l'ingénieur Demidoff dessina un nouvel appareil caractérisé par un fuselage plus court, un nouvel empennage et une envergure réduite.

» » » Entré en service en 1937, l'appareil connut une très grande diffusion dès l'immédiat après-guerre. Le Stampe eut de nombreux utilisateurs au cours de sa carrière :

» » » L'Armée de L'Air, qui en utilisa au moins 243, au sein des différentes Base Ecole de 1946 à 1955... l'École des Officiers de Réserve de Caen, quand à elle, s'en séparera en 1960... l'Aéronavale fait voler au moins 123 SV4-C entre 1949 et 1966 au sein des Escadrilles Écoles 50S et 51S des Bases Navale de Lanvéoc et de Kouribga (Maroc), ainsi qu'à l'Esca-

drille de Liaison et de Servitudes 3S de la Base Aéronavale de Cuers... l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (30 appareils) de 1953 à 1960, notamment au Base de Carcassonne, Mayence, Nancy et Dax... la Patrouille d'Etampes, de 1947 à 1953... les CEV, 50 appareils, pour l'entraînement des personnels de l'état.... ils y subiront quelques modifications à des fins expérimentales, comme l'essai du missile Matra « Magic » en 1974 à Cazaux... le Service de l'Aviation Légère et Sportive, de 1948 à 1969 (100 appareils). Ainsi que les aéroclubs et particuliers pour lesquels il vole encore, pour le plaisir des pilotes et... des spectateurs.

Cet avion a été restauré par Mr Jean François Crosis de Biscarrosse.

Franck Soubrane, ancien membre de l'équipe de voltige aérienne - Champion d'Europe du libre et par équipe, Vice-champion du monde par équipe est le propriétaire de cet avion.

» » » Cet avion est basé à Biscarrosse.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 8,40 m

Longueur : 6,90 m

Hauteur : 2,77 m

Surface alaire : 19 m²

Masse à vide : 500 kg

Masse max. : 780 kg

Vitesse max. : 200 km/h

Vitesse ascensionnelle : 4,5 m/s

Moteur : Renault 4P de 140 ch



PATROUILLE STAMPE

La naissance du SV4 remonte à 1937 quand Elsa Leysen, une des anciennes élèves de l'école de pilotage de Jean Stampe, prend contact avec ce dernier : elle désire un appareil de voltige léger supérieur au Tiger Moth et au Bücker Jungmann. En 1933, Stampe et Vertongen avaient construit le S-IV (devenu par la suite SV4). L'appareil était constitué d'un plan supérieur en flèche positive décalé vers l'avant et d'une aile inférieure droite dotée d'ailerons. Le prototype décolla de Deurne en 1933. Partant du SV4, l'ingénieur Demidoff dessina un nouvel appareil caractérisé par un fuselage plus court, un nouvel empennage et une envergure réduite. La voilure, à profil plus mince, était équipée de saumon d'aile, les deux plans recevant des ailerons, malgré leur dissymétrie. Le prototype désigné SV4-B, vola en septembre 1937, équipé du moteur Gipsy Major I inversé de 130 ch. Déclaré vainqueur du concours pour les avions école de base de l'Armée Belge, il fut enfin livré à sa propriétaire, Elsa Leysen, avec laquelle il participa à de nombreux meetings et se révéla nettement supérieur au Tiger Moth et au Jungmann. Désirant encore parfaire cet avion, Stampe construisit un deuxième et troisième SV4-B améliorés notamment par l'adoption d'ailes symétriques à flèche positive. Ce nouveau SV4-B fut présenté en France en 1939 et y fit sensation. La France passa alors une commande de 600 exemplaires dont la construction devait être assurée par la société Farman qui fit l'acquisition de la licence. Du fait de la guerre, seuls 20 SV4-B furent achevés à

Deurne. 11 appareils étaient alors en cours de montage dans l'usine Farman de Turenne. Au lendemain des hostilités, c'est sur le SV4 que se porta le choix des autorités françaises pour relancer les écoles de pilotage de l'armée de l'air. Équipé du moteur Renault 4Pei de 140 ch, alors disponible, le 1er SV4-C prit l'air en janvier 1946. Le ministère de l'air passa alors commande de 700 appareils. La saga du Stampe en France venait juste de commencer. Durant sa carrière l'appareil sera doté de divers propulseurs depuis les Renault 4P, 4P-03, 4P-05 pour la voltige (SV4-A), 4P-106 à injection, au Mathis de 7 cylindres en étoile de 175 ch, qui équipa le prototype SV4-D de la patrouille d'Etampes.

» » » La patrouille des Stampes a été créée par Jean-François CROCIS et Michel SENECAAT.

» » » 4 avions sont basés à Biscarrosse et le 5ème appartient au CAEA de Mérignac.

» » » Le leader de la patrouille est Michel SENECAAT (rouge), les équipiers sont Jean-François CROCIS (bleu), Jérôme HURET (jaune foncé), Franck SOUBRANE (jaune clair) Antoine THOMAS (gris).

» » » Les 5 avions ont tous été construits dans les années 46 et 47.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 8,40 m

Longueur : 6,90 m

Masse à vide : 500 kg

Masse maximum : 780 kg

Vitesse maximum : 200 km/h

Moteur : Renault 4P de 140 ch.



FLAMANT

Au lendemain de la guerre Marcel Dassault souhaite étudier et construire le prototype d'un appareil capable de remporter le concours d'avion de liaison lancé par l'Etat.

Lors de ses discussions avec les services techniques du ministère, Marcel Dassault comprend que son avenir n'est pas dans l'aviation commerciale. Suivant leurs conseils, il contacte l'état-major de l'armée de l'Air qui souhaite disposer rapidement d'un avion de liaison et qui, en juin 1945, a lancé un appel d'offres. Marcel Dassault saisit l'opportunité.

Le projet de bimoteur de liaison BA 30 étudié par Bordeaux-Aéronautique à Talence pendant l'occupation est repris et réaménagé. Marcel Dassault examine l'ensemble de plans trois vues, remonte l'empennage horizontal et demande d'allonger le nez du fuselage pour y loger la roue avant. Il choisit un moteur plus puissant et définit les hélices.

Un premier marché de 65 appareils est signé le 3 décembre 1947 suivi, un an plus tard (8 novembre 1948) d'un autre de 230 plus 25 (fin 1950) pour la Marine, soit, avec les prototypes, 325 avions.

» » Ces appareils constituent le point de départ de l'essor de la Société et des usines Dassault de la région bordelaise. Les Flamant se révèlent robustes et adaptables à des missions variées.

En Métropole, ils équipent progressivement le Groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM), l'Ecole de transformation des pilotes sur bimoteurs (ETPBM) d'Avord, le Centre d'instruction des équipages de transport (CIET) de Toulouse, l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence, le Groupement aérien d'entraînement et de liaison (GAEL) de Villacoublay. Entre 1949 et 1954, ils sont attribués au Centre d'essais en vol, à l'armée de l'Air et à l'Aéronautique navale. En Algérie, la base aérienne de Blida reçoit ses premières dotations en 1952.

» » Quatre pays étrangers les utilisent dans le cadre de l'aide militaire française : le Cambodge, le Cameroun, Madagascar et la Tunisie.

» » L'appareil est retiré du service actif dans l'armée de l'Air en 1982.

» » CARACTÉRISTIQUES :

MB 303 Moteur : Type 2 Bearn 6D

Poussée 2 X 375 ch

Flamant MD 311-312-315

Envergure : 20,21 m MB 315

Longueur : 12,60 m

Hauteur : 4,60 m

Masse à vide : 4500 kg

Masse maximale au décollage : 6400 kg

Vitesse maximale : 390 km/h

Moteur : Type 2 X Renault 12 S 02 de 580 CV puis 2 X Snecma 12 - T de 605 CV.



YAK 50

Le Yak-50 est un avion de voltige et d'entraînement monoplace, d'origine soviétique, fabriqué au cours des années 1970. Il permet de remporter deux titres de champion du monde de voltige.

» » » Le Yak-50 possède un fuselage et des ailes métalliques avec des surfaces de contrôle entoilées. Il est équipé d'un train d'atterrissage rétractable.

» » » C'est le dernier avion de voltige international monoplace à train rentrant, vainqueur des championnats du monde de Voltige en 1976, 1978, 1982.

» » » L'appareil présenté immatriculé au Registre des avions de collection F-AZOL est le 9^{ème} avion de la série, et du 3^{ème} livré à l'équipe de voltige russe, a été importé des USA en 2012 (comme étant le premier avion de cette série à avoir été importé) puis après son importation en France, il a été entièrement restauré par la Sté ARS basée à Dijon-Darois.

» » » Cet avion est basé à Biscarrosse.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Moteur :

1 9-cylindres en étoile Vedeneyev
M-14P, M-14PF (360ch)

Vitesse à ne jamais dépasser :
450 km/h

Vitesse maximale :
400 km/h

Vitesse croisière :
270 km/h



STEARMAN

Le Stearman est un biplan utilisé comme avion d'entraînement militaire, dont au moins 9 783 modèles ont été construits aux États-Unis durant les années 1930 et 1940. Largement il sert de formateur principal pour l'USAAF (United States Army Air Forces), l'USN (comme le NS et N2S) durant la Seconde Guerre mondiale.

» » » Après la Seconde Guerre mondiale, des milliers de Stearmans sont vendus aux enchères à des civils

Beaucoup sont modifiés pour être utilisés dans une application aérienne, avec une trémie de pesticides ou d'engrais montée à la place de l'habitacle avant.

Une modification approuvée qui accroît la masse maximale au décollage et les performances de montée par le montage d'un moteur Pratt & Whitney R-985 et une hélice à vitesse constante.

» » » L'avion F-AZSZ présenté a été importé en France en provenance des USA en 2005 et a été construit en 1942 N° de série 75-56590 équipé d'un moteur PRATT/WHITNEY R 985-14B et une Hélice : Hamilton standard Modèle 2D 30.

» » » **Ses performances :** 100 à 110 mph en croisière, cet avion permet d'effectuer de la voltige premier cycle.

» » » Il est immatriculé en France sous le registre des avions de collection CNRAC.

» » » Cet avion est basé à Biscarrosse.



RYAN PT 22

Comme tous les appareils de cette série militaire il descend en droite ligne des avions d'entraînement civil Ryan ST (« Sport Trainer »). Et donc plus précisément du ST-3KR à moteur en étoile de 160 cv né en fin 1941. Les seules différences notables entre le « ST-3KR » civil et le « Recruit » est l'application des marques et d'un « serial » militaires.

» » » La désignation « PT » indique la première des étapes de formations jalonnant la progression d'un pilote militaire américain. Lors de cette phase sur « Primary Trainer », la formation consistait à l'apprentissage du pilotage pur sur un avion léger et facile à appréhender. Ce PT-21/22 est affecté en Arizona, à Ryan Airfield. Et le 6 avril 1945, il est finalement déclaré obsolète par l'USAAF, déclassé et vendu !

» » » Le N53018 a été récupéré à l'hiver 2011 à Half Moon Bay – magnifique petit terrain sur la côte ouest des USA, à 50 kms au sud de San Francisco.

» » » Il appartient alors à Ronald « Ron » Chappel, une figure, mécanicien chez United Airlines et restaurateur de moteurs Kinner ! Le Ryan était pour lui un magnifique instrument de découverte, qu'il mena à travers tous les USA et jusqu'au Canada. Ce Ryan restera pour toujours « Ron's Ryan 8 ».

» » » Le Ryan PT-22 représente la belle Aviation de l'entre-deux guerres, aux chromes et formes rutilantes. Le moteur Kinner 160 cv, très rare, dispense un son typique de ses 5 cylindres à échappement direct, lui donnant une mélodie de « Harley Davidson volante » !



PIPER J3

Le premier exemplaire de cette série date de 1937, construit par la Société PIPER, le dernier exemplaire date de 1947.

» » » Ce type de piper J3 CLIPWING existe en deux exemplaires en Europe (le seul en France), et une centaine aux USA.

» » » L'avion présenté a été construit en 1945 et accidenté lors d'une tempête aux USA en 1949, il a été restauré par la société « Raymond's Aircraft Restoration » en 2011 après 62 ans d'immobilisation !

» » » Cet avion a la particularité d'être l'un des deux « Clipwing » en Europe, par la modification reçue suivant les normes de la spécification

A 691 – rev 34 de la FAA qui lui permet de faire de la voltige avec seulement 85 cv !

Il s'agit certainement du Piper J 3 ayant le moins d'heures de vols, aux USA cette formule de Clipwing a été diffusée en 1953 avec sa modification d'ailes appelé « Reed » pour permettre la présentation lors des airs show d'après-guerre par les pilotes démobilisés, ayant peu de finances, avant que de nouveaux avions de voltige soient construits.

» » » Cet avion est basé à Biscarrosse.



BUCKER 131

Le Bucker Jugmann a été conçu en 1933 par Cari Clemens Bucker et fabriqué en Allemagne à partir de 1935.

Après des débuts de commercialisation difficile, cet avion a été utilisé pendant la 2ème guerre mondiale en tant qu'avion d'entraînement par la Luftwaffe, cet avion présentant alors des performances supérieures aux avions alliés de l'époque.

Plusieurs pays s'intéressèrent aux droits de fabrication sous licence, notamment la SUISSE, la Tchécoslovaquie par sa Société Aéro, le Japon puis l'Espagne.

Notamment la Suisse sélectionna les deux modèles de BUCKER 131 et 133 après avoir évalué des appareils concurrents et en acheta 6 exemplaires et acquit les droits de fabrication sous licence.

» » Les Bü 131 allemands ou suisses, ont été motorisés initialement avec des moteurs hirth HM 504 A-2 de 112 CV.

» » La rareté de ces derniers moteurs et leur manque de fiabilité ont conduits les suisses dès 1960 à envisager un nouveau moteur, ne retenant pas le moteur TIGRE espagnol en raison de son poids et du changement de centrage en résultant, raison de la construction différente de la production espagnole.

C'est pourquoi la majorité des buckers suisses ont été re-motorisés avec des moteurs lycomings, cette conversion a été assurée en Suisse par PILATUS et l'usine DORNIER sur le lac Bodensee, et c'est sur l'un de ces appareils que le pilote Albert REUSCH a pris la 2ème place en 1962 de la British Lockheed Trophy.

» » L'avion F-AZTZ présenté est un Bucker original construit en Suisse en 1939 sous le n° 56, il a été utilisé par l'armée de l'air suisse sous le n° A 44 depuis le 11 mai 1939 jusqu'au 18 Mars 1954, principalement basé à Locarno, date à laquelle il a été vendu à une société suisse « Centropa sa » sous l'immatriculation civile HB-UTC, puis vendu à l'Aéro-club d'Autriche en 1961, puis vendu aux USA , (actuellement immatriculé N-55JG) a été victime d'une panne moteur au décollage en 1988 (avec un moteur Hirth) , ce qui a conduit la conversion de cet avion avec un moteur Lycoming d'après les plans suisses.

» » Il a été importé en France en provenance des USA en 2008 conservé sous ses couleurs originales suisses comme étant le deuxième avion sous CNRAC de conception allemande, et le premier de fabrication suisse (Usine Dornier).

» » Cet avion est basé à Biscarrosse.



T6

Fabriqué en 1943 au Texas par North American et livré à l'US Navy, base de Pensacola.

» » » Il fut utilisé comme avion d'entraînement en Floride jusqu'en 1958. Il a formé des pilotes français dans les années 50 envoyé par le gouvernement. On a d'ailleurs retrouvé la trace de 3 pilotes dont un encore en vie, a pu revoler sur son avion 57 ans après ...

Ensuite, il fut vendu à l'armée espagnole qui l'a équipé de roquettes, mitrailleuses et camera. Il a servi lors du conflit du Sahara occidental (Maroc en 1974).

» » » L'armée espagnole l'a utilisé jusqu'en 1980.

» » » Il a été conservé en état de vol par le musée de Madrid jusqu'en 1994, date à laquelle il a été vendu à un propriétaire français basé à la Ferté Alais.

» » » Ce propriétaire l'a vendu en 2008 à deux copropriétaires qui l'ont décapé et remis en état avec des amis. Ce T6 a été repeint aux couleurs qu'il avait entre 1945 et 1958.



BRONCO

Il est aux couleurs du VMO-2 de l'USMC. Le VMO-2 était un escadron d'observation de l'United States Marine Corps dont la plupart des actions se situent pendant la Seconde Guerre mondiale et le Vietnam, et son dernier théâtre d'opérations fut l'appui de l'opération Desert Storm en 1991. Il a été dissout le 23 mai 1993.

» » » En Août 1990, le VMO-2 fait la «Une» de la presse en lançant six OV-10 sur un trajet inédit de 16 000 km vers l'Arabie Saoudite en appui de l'opération Desert Shield. À partir de janvier 1991, l'escadron a effectué un total de 286 missions de combat totalisant 900 heures de vol au cours de l'opération Desert Storm. Leurs missions étaient réalisées à toute heure du jour et de la nuit pendant toute la durée du conflit, et ont abouti à la destruction confirmée de 54 chars, 53 véhicules blindés, 49 pièces d'artillerie, 112 autres véhicules et 4 bâtiments de commandement.

» » » L'escadron effectua ces missions exigeantes et cruciales en dépit d'avoir été accrochés par les systèmes sol-air Irakiens 94 fois et en essayant d'éviter de rentrer dans la zone de portée des différents systèmes antiaériens. Malgré cela, deux OV-10 ont été abattus lors de l'opération Desert Storm.

» » » Vétéran de la guerre du Vietnam, le 155454 a participé à la guerre du Golfe avec le code UU07. De retour aux États-Unis, il perdra son code UU07 pour le code UU26. Stocké dans désert de l'Arizona en 1993, il sera pris en compte par le ministère des Forêts et de la protection des incendies de l'état de Californie (CALFIRE) le 20 mai 1993. Entièrement rénové, le 155454 vole toujours aujourd'hui avec l'immatriculation N400DF.



NORTH AMERICAN P51D MUSTANG

44-74427 est le 200^{ème} des 600 P-51D-30 dont les serial sont compris entre 44-74227 et 44-75026, commandé à North American et construits aux usines d'Inglewood, au faubourg de Los Angeles.

Il est livré à la Royal Canadian Air Force qui lui a attribué le serial 9592. Déclaré surplus et proposé sur le marché civil, il a été acheté et immatriculé N9148R par Trans Florida Aviation.

» » » En 1962, il a été acquis par Bob Hoover qui en a fait l'un de ses fameux « Yellow Bords » et lui a fait attribuer une nouvelle immatriculation : N2251D.

» » » En 1965, il a connu des réparations suite à un accident.

» » » En 1970, à Oshkosh, ce mustang a été bêtement accidenté par un mauvais remplissage des bouteilles d'oxygène fixées à l'intérieur du fuselage. Un excès de pression les a fait exploser, avec pour résultat d'éventrer le fuselage. Bob Hoover s'est ensuite séparé de l'avion et l'épave a été revendue à Steve Schulke.

44-74427 a été reconstruit en utilisant l'épave d'un autre Mustang, 44-74435. En effet, après le crash du P-51D-30-NA 44-74435, N130JT, dans les années 70, ce sont certains de ses éléments qui ont servi à remettre en état le 44-74427. Lui ont ensuite été attribuées les couleurs d'un P-51D du 352 FS, 353 FG 8th Air Force et le petit nom de « Doc's Doll ».

» » » En 1975, après la mort de Schulke dans le crash d'un T-34, 44-74427 a été acquis par John Stokes.

» » » En 1978, il a été revendu à John T. Baugh, qui a changé ses couleurs et l'a rebaptisé « Miss Coronado » et lui a appliqué un code d'unité fantaisiste et correspondant à ses initiales, JT-B. C'est une sorte de manie chez les propriétaires de Warbirds de conférer à leurs avions leurs initiales, ou celle de leurs femmes, soit comme un code d'unité, soit parfois quelque part dans leur immatriculation lorsque c'est possible.

» » » En 1990, il est devenu la propriété de Paul Romine.

» » » En 1994 il a de nouveau changé de propriétaire pour Brian Hoffner de Palm Beach en Floride. Acheté par la société JCB Aviation, 44-74427 est arrivé à Nîmes, désassemblé, en container le 1^{er} décembre 1999.

» » » En 2004, F-AZSB est venu enrichir le nombre des avions basés à La Ferté-Alais en changeant à nouveau de propriétaire pour être le premier Warbird de la Société pour le Développement et la Promotion de l'Aviation de Christian Amara. L'avion est basé à Melun Reau depuis 2011 et fait désormais partie de la collection France's Flying Warbirds.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Type : P-51D-30-NA

Immatriculation : F-AZSB

Propriétaire : SNC SDPA

Immatriculations précédentes :

RCAF 9592, N9148R, N2251D

Numéro constructeur : 122-40967

Serial number : 44-74427

Moteur : Rolls Royce Merlin Packard V1650-7 de 1400 CV



CONSOLIDATED PBY 5A CATALINA - Hydravion

Le Consolidated PBY – 5A Catalina (Grande-Bretagne) est un hydravion militaire conçu dans les années 1930 aux États-Unis. Il est largement utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale, tant par l'armée américaine que par celle d'autres pays alliés, effectuant des missions très diverses (lutte anti-sous-marine, escorte de convois, sauvetage en mer, etc.).

» » » Très fiable et capable de parcourir de grandes distances, le Catalina a été construit à environ 4 000 exemplaires, dont une partie au Canada et l'autre en URSS. Il a été utilisé par plus de 25 pays différents, y compris comme avion de transport civil. 24 exemplaires sont encore en état de vol, employés comme bombardiers d'eau dans le cadre de la lutte contre les feux de forêt. D'autres ont été restaurés et sont maintenus en état de vol par diverses associations.

» » » La désignation initiale de l'avion était simplement PBY (« PB » pour Patrol Boat, « Y » étant la désignation de la société Consolidated, son constructeur). Il fut surnommé Catalina par les Britanniques, en référence à l'Île Santa Catalina. Les avions fabriqués au Canada étaient eux désignés Canso.

» » » En 2004, il s'apprêtait à partir faire du transport de touristes au Zimbabwe, lorsque PSAD Ltd, basée à Duxford (Angleterre) en a fait l'acquisition (www.catalinabookings.org).

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 31,7 m
Distance franchissable : 3780 km
Nombre de places : 15
Vitesse maxi : 281 km/h
Longueur : 19,45 m
Masse maxi : 16000 kg
Moteurs : 2 Pratt & Whitney
 « Twin Wasp », 1200 ch,
Pilote : Paul Warren



DE HAVILLAND BEAVER - DHC2

Hydravion

Ce De Havilland Beaver - DHC2 // Norvège de 1956 est un ex appareil militaire US qui a notamment servi au Vietnam. Il a été entièrement reconstruit en 2009 (moteur, intérieur, extérieur, hélice, flotteurs...) aux États-Unis.

» » » Son propriétaire norvégien l'a ramené dans le nord de l'Europe où il vole avec très régulièrement. Il s'agit très certainement d'un des plus beaux Beaver au monde dans un état de vol et de conservation parfait.

» » » Plus de 13 heures de vol seront nécessaires au pilote et à son équipage pour rallier Biscarrosse depuis Oslo.

» » » Pilote : Cyrus Brantenberg

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Envergure : 14,64 m

Longueur : 9,68 m

Vitesse maxi : 273 kms/h

Autonomie : 1200 kms

Nombre de passagers : 8

Immatriculation : N-5CC



PIPER PA 18

Patrouille hydravions

Après la Seconde Guerre mondiale, Piper reprend la production civile du J-3 et lance plusieurs dérivés, biplaces le PA-18 est le dernier développement du Cub et reste en production sans changement notable de 1949 jusqu'en 1994.

» » » Le Super Cub, tout particulièrement dans ses versions les plus puissantes peut être équipé de flotteurs et transformé en hydravion (ce qui est le cas ici).

On peut également l'équiper de skis pour atterrir sur surfaces enneigées, le Super Cub est un avion de montagne particulièrement apprécié.

» » » Par rapport au J-3, le PA-18 se distingue par les points suivants : cabine plus spacieuse, longeron d'aile métallique, volets, réservoirs d'essence dans les ailes de plus grande capacité conférant une autonomie digne de ce nom. Place pilote à l'avant, capot moteur entièrement caréné, puissance augmentée, jusqu'à 180 ch ceux présentés ont 150 ou 160 cv.

» » » Ce sont certainement les hydravions amphibies les plus légers, les moins onéreux et les plus agréables à piloter pour des pilotes privés. Ceux ici présentés sont équipés de flotteurs WIPAIRE fournisseur de 80% des flotteurs d'hydravions dans le monde, l'un de ses dirigeants, Mr Haig HAGOPPIAN, francophile convaincu, nous fait l'honneur de venir régulièrement à Biscarrosse nous rendre visite.

» » » Les appareils présentés ont tous été refaits (Grande Visite il y a moins de deux ans), ils peuvent être considérés comme neufs, malgré leur âge.

» » » Les appareils sont basés à Biscarrosse.



SEABEE F-HYSB Hydravions

Le Republic RC-3 Seabee est un hydravion amphibie quadriplace entièrement métallique, qui se distingue par une hélice propulsive et une cabine en forme d'œuf. Cela lui donne une configuration originale et aisément reconnaissable.

» » » Dès décembre 1943, la firme Republic travailla sur une version entièrement métallique, le RC-1 Thunderbolt Amphibian (RC signifiant Republic Commercial). A la fin de 1944, Republic avait reçu 1972 commandes civiles pour cet appareil qui coûtait 3500 dollars de l'époque.

» » » L'US Navy et l'USAAC (United States Army Air Corps) se firent également présenter l'appareil. L'US Navy permit à Republic d'utiliser le nom «Seabee» pour cet appareil, le 19 février 1945 (le terme Seabee désigne habituellement un membre du Génie de l'US Navy). Quant à l'USAAC, elle commande un grand nombre de cet appareil alors désigné OA-15 et destiné à des opérations SAR. Cependant, la fin de la guerre mit fin à ces projets et les commandes militaires. Mais Republic persista et fabriqua l'appareil de la manière la plus simple et économique possible sans trop sacrifier les performances de l'appareil. Le prototype du RC-3 sortit d'usine le 22 novembre 1945 et effectua son vol inaugural le 1er décembre 1945.

» » » Le premier exemplaire de série sortit d'usine en mars 1946. Dès 1947, Republic annonçait

son intention d'arrêter la fabrication du RC-3 pour d'autres appareils mieux adaptés au marché. C'est ainsi que seuls 1060 Seabee furent construits jusqu'en octobre 1947, Le dernier appareil fut vendu en 1948 et Republic retourna vers les avions militaires, dont le F-84. Cela n'empêcha pas le Seabee de se montrer populaire aux USA et au Canada, et de s'y montrer un remarquable avion de brousse. 108 exemplaires furent même exportés, y compris en Amérique latine.

» » » Celui présenté immatriculé F-HYSB (pour Hydravion SeaBee) est en configuration 4 places, a été acquis en août 2015 à Lakeland (USA) et est entré en service à Aquitaine Hydravions début 2016.

» » » Il est motorisé avec un moteur GO 480 LYCOMING de 270 cv, avec une hélice réversible (il peut faire de la marche arrière !). Il a été construit en 1947 et a fait l'objet d'une réfection complète par son ancien propriétaire US et n'a depuis qu'environ 100 heures de vols.

» » » Il est le seul immatriculé en France, et il n'en existe que deux en Suisse et 4 en Suède.

» » » Cet hydravion est basé à Biscarrosse.



© French Air Show TV : 2015

PLANEUR

Rare et spectaculaire, la voltige en planeur a en 2012 fait son entrée dans le ciel de Biscarrosse. Un silence soudain et magique puis, en musique, le pilote enchaîne des figures ahurissantes, prenant entre 7G et -3G sur des tonneaux, renversements et autres vols dos. Impressionnant !

» » » Ces évolutions vertigineuses seront réalisées par Denis Hartmann dit « Harty ».

» » » Ingénieur d'études et de fabrication de l'armement à l'Atelier Industriel de l'Aéronautique de Clermont Ferrand. Il représente également le Service Industriel de l'Aéronautique (SIAé) lors des meetings de l'Air. 4100 heures de vol.

» » » Instructeur de vol à voile et voltige au sein des associations de Compiègne, du Pic Saint Loup, et du Centre Militaire de Vol à Voile de Romorantin. Il est double médaillé au championnat d'Europe de voltige planeur advanced 2008 à Rothenburg (Allemagne) sur Fox.

» » » Championnat du monde de voltige planeur 2011 à Torun (Pologne) sur le prototype SDZ 54-2.



LE VOL DES AIGLES

L'école de pilotage **Le Vol des Aigles** a été créée en mai 2010 par Laurent et Cathy Venet. Après une carrière de 19 ans dans l'Armée de l'air comme pilote de chasse sur Mirage 2000C, la création du Vol des Aigles est devenue pour Laurent un projet de reconversion pour continuer à voler. La flotte des appareils se compose aujourd'hui de 7 aéronefs aux allures et spécificités différentes.

»» (2) SKYRACER NG6 :

Dernier né de la gamme du constructeur tchèque ROKO Airplanes, le Skyracer est un biplace côte à côte de construction métallique, équipé d'un Rotax 912 ULS de 100 cv.

Grâce à ses lignes racées, le Skyracer affiche une vitesse de croisière de 220 km/h une distance franchissable de plus de 1000 km grâce à ses réservoirs de 120 litres de carburant.

En plus des performances, le Skyracer est un appareil extrêmement confortable, avec une cabine extra-large de 1m30, et une visibilité exceptionnelle. Cet appareil de dernière génération est vraiment conçu pour le voyage.

»» (2) FK12 Comet

Le FK12 est un ultraléger motorisé biplace de nouvelle génération, issu de la longue lignée des appareils de la famille Funk. Une aérodynamique soignée permet une vitesse de

croisière élevée, de 180 à 200 km/h suivant les versions.

Sa compacité, envergure de 6,7m, ses 4 ailerons sur toute l'envergure des ailes et sa conception rigide et robuste lui permettent des évolutions surprenantes.

Sa vivacité dans les évolutions ainsi que son train classique le destinent aux pilotes expérimentés.

»» (1) Magni M16

Le M-16 de Magni-Gyro est LA référence mondiale des autogires de formation, biplace en tandem.

Très stable, puissant et très simple à piloter, il procure des sensations de vol inoubliables grâce à la visibilité totale qui entoure l'équipage.

Il est équipé d'un moteur Rotax 914 de 115cv avec Turbo, et d'un rotor composite considéré comme le meilleur du monde.



STORCH HYDRO

Version amphibie

De la gamme Flysynthesis, cet amphibie avec type tricycle, en catégorie multiaxes est un magnifique amphibie biplace, en composite.

- » » » Sa verrière et la position côte à côte du passager et pilote, lui donne une visibilité incroyable pour être aux premières loges.
- » » » Il est équipé d'un moteur Jabiru, 4CV.
- » » » Les roues du train principal sont enserrées à l'intérieur et rentrent en suite quand l'appareil est en vol, ce qui lui permet de décoller depuis les pistes en dur ou depuis l'eau.
- » » » Le Storch, dans sa version amphibie est construit quasi entièrement en matériels composites ; les pièces métalliques sont en acier inox.



©Antony Pecchi

EXTRA 260

L'Extra 260 est un avion rare dont il ne reste que 2 exemplaires au monde en vol, l'un d'eux étant en France.

» » » Construit en 1990, cet appareil pèse 590 kg. Son aile est en carbone et son fuselage en tube d'acier est recouvert de fibre de verre.

» » » Cet avion, qui peut atteindre 405 km/h subit des accélérations vertigineuses et résiste à une pression de +10 et - 10G (10 fois son propre poids).

» » » L'Extra 260 peut faire un tour sur lui-même en une seconde et même voler en vitesse négative en reculant.

» » » Pilote : Eddy Dusseau - 43 ans – Pilote de Ligne – 9950 heures de vol.

» » » Le pilote palois a acquis cet Extra 260 en 2015, dix ans après avoir mis fin à sa carrière de voltigeur. Six fois champion de France, double médaillé de bronze au championnat du monde 2000 et 2001, il a également remporté deux médailles de bronze au niveau européen (1997 et 2002), il a été sacré champion du monde par équipe, en 2000, à Muret. Il a également fait partie de l'équipe de France, championne d'Europe 1997.

» » » CARACTÉRISTIQUES :

Puissance :

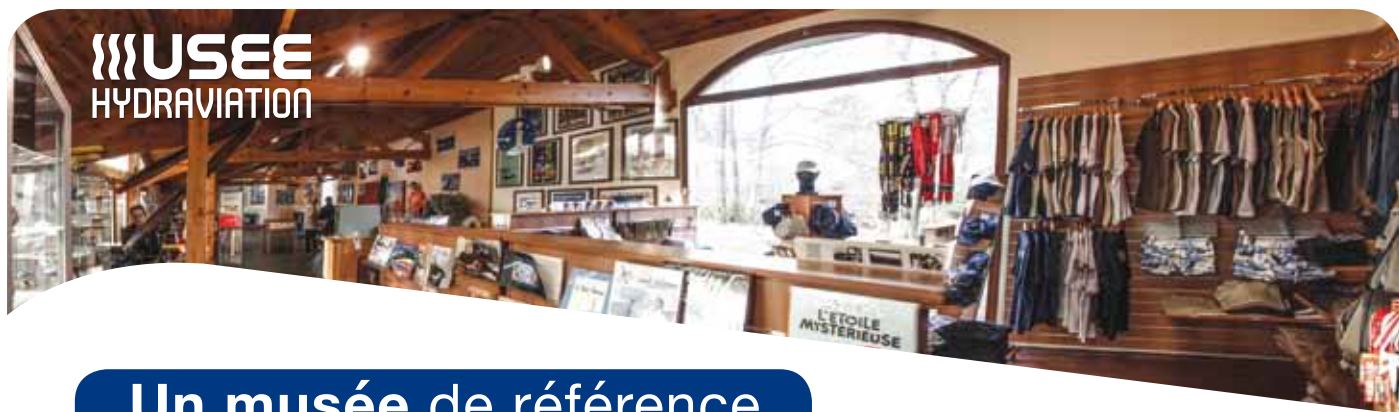
315 cv

Moteur :

Lycoming Expérimental AEIO 540

Immatriculation :

F-AYJD



Un musée de référence

Le Musée de l'hydraviation - Biscarrosse

En 1979, à l'initiative de Marie-Paule Vié-klaze, une association de type loi 1901 ayant pour titre « Comité de célébration du cinquante-nième de la création de la base de montage et d'essais en vol des hydravions Latécoère à Biscarrosse » a été créée.

En 1980 elle organisait le « cinquante-nième de la base de montage et d'essais en vol de la société Latécoère » ... une manifestation rapidement suivie par la création d'un musée consacré à l'histoire de l'hydraviation.



Marie-Paule Vié-Klaze obtient de la mairie de Biscarrosse la cession de terrains et de bâtiments désaffectés (anciennes maisons d'habitations des ingénieurs et pilotes d'hydravions chez LATECOÈRE) pour abriter ce musée en devenir.

En 1981 les bénévoles, membres fondateurs du musée, s'attellent à la réfection de ces bâtiments.

En 1982 le musée technique et historique créé en mémoire du rôle de Biscarrosse dans l'épopée de l'hydravion de 1930 à 1956 ouvrait ses portes.

Unique en Europe, ce musée, situé sur le lieu mythique de l'ancienne base, propose un voyage entre le ciel et l'eau, racontant l'histoire de l'hydraviation mondiale grâce à un parcours chronologique allant des précurseurs jusqu'à l'époque contemporaine. Une exposition de photographies, de maquettes, pièces d'hydravions et différents documents présentés sur une surface de près de 850m², rend compte de l'œuvre des pionniers. Des espaces thématiques permettent de retracer l'histoire des courses d'hydravions, des compagnies aériennes, de l'aéronavale, des grands raids et des hydravions contemporains avec une attention particulière pour certains grands noms comme Mermoz ou Bonnot.

De nombreuses archives, photos, des moteurs, des hélices, des uniformes, y sont présentées pour se replonger dans l'époque de la fameuse ligne Latécoère, les exploits de Mermoz et Saint Exupéry, des grandes traversées de l'Atlantique, des premières courses aériennes... une collection unique de maquettes, pièces mécaniques, films et documents d'époque.



Le musée

... abrite de rares appareils originaux :

Une réplique à l'identique d'un **DONNET - LEVEQUE** de la première guerre mondiale (1912) ■ Un **ROMANO R1** de 1920 (réplique du R1 - dépôt de l'association des ailes azuréennes) ■ Un **GRUMMAN WIDGEON** aux couleurs civiles (1944) ■ Un **THURSTON TEAL** (1956), hydravion de loisirs ■ Un **U.L.M. VECTOR 637** sur flotteurs ■ Un U.L.M. amphibie « canard » conçu par Paul LEGRAND, le petit **LATECOERE 225**. Cet U.L.M de taille réduite est resté à l'état de prototype ■ Un **ULM CP 150 «ONYX»** ■ Un hydroglisseur **Hydrofan** ■ Un **Super Pétrel**, hydravion ULM né français et naturalisé brésilien ■ Hélice et moteur **Canadair CL 215** ■ Cockpit de **Canadair CL 215** et l'**EXPLORER II**.

EXPOSITION TEMPORAIRE

... « COCKPIT - Une Aiguille dans le ciel »

Jusqu'au 31 octobre 2016

Exposition consacrée à l'évolution du cockpit ou poste de pilotage d'un avion (photos, films et objets de collection – Musée de l'Hydraviation et Musée Air France).

Depuis une cinquantaine d'années, les cockpits d'avions ont beaucoup évolué : les panneaux recouverts d'instruments de pilotage à aiguille ont fait place progressivement à des planches de bord épurées, composées d'écrans couleurs multifonctions : les Glass Cockpits.

Ainsi les pilotes peuvent accéder plus facilement à leurs informations telles que la vitesse, l'altitude, la vitesse verticale et les performances du moteur. Mais cette transformation signifie également plus d'espace dans le cockpit ce qui a permis par la suite de faire évoluer le confort des pilotes dans l'avion.

1°) L'ÉVOLUTION DES COCKPITS : Exposition de photographies grand format d'intérieurs de cockpits, diffusion de films complétant la thématique... (en partenariat avec STELIA)

2°) LE CONCORDE : Exposition d'une quinzaine de toiles et dessins d'Eric Célerié, pilote Concorde Air France et artiste, hommage à André Turcat, pilote d'essais du Concorde, film checklist Concorde...

3°) LES ATELIERS PÉDAGOGIQUES pour tous publics (à partir de 6 ans), simulateurs de vols

4°) LE COCKPIT DU GRUMMAN ALBATROSS

: en extérieur, présentation du « Chantier Qualification Nouvelle Chance » de restauration du Grumman Albatross et des partenaires

5°) LES COCKPITS DE LA COLLECTION DES HYDRAVIONS DU MUSÉE : zoom sur 5 intérieurs de poste de pilotage sélectionnés parmi les hydravions à l'échelle 1 présentés dans le Hall du Musée.

COCKPITS

Une Aiguille dans le ciel



EXPOSITION DU 10 MAI AU 31 OCT. 2016

Un temps fort est programmé le samedi 21 mai 2016 : le Musée participera à la Nuit Européenne des Musées mise en place par le Ministère de la Culture, manifestation largement médiatisée sur le plan national et régional. L'établissement sera ouvert de 19h30 à minuit.

MUSÉE DE L'HYDRAVIATION

332, av. Louis Breguet - 40600 BISCARROSSE

T : 05 58 78 00 65 - F : 05 58 78 81 97

musee.hydraviation@ville-biscarrosse.fr

Le Musée sera ouvert le dimanche 22 mai de 11h à 18h. Fermeture de la billetterie à 17h.



Restauration sur le site

- » » Deux « food trucks » et un espace buvette restauration
- » » Sandwicherie sur place (terrasse sur herbe) et à emporter
- » » Sucré, salé, hamburger, sandwich traditionnel, glacier, confiseur...
- » » Restaurant gastronomique « Le Ponton d'Hydroland » à l'entrée du site avec terrasse sur la plage

Pas de distributeur bancaire sur site

Plan du site



BISCARROSSE

Flying Spirit 2016

...Biscarrosse pratique

» » www.hydravions-biscarrosse.com

INFOS visiteurs et organisation

» » Mairie de Biscarrosse :

149 avenue du 14 juillet / 40 600 Biscarrosse
Tél. : 05 58 83 40 44 / Fax : 05 58 83 40 57

» » Office de Tourisme :

55 Place Dufau / 40 600 Biscarrosse
Tél. : 05 58 78 20 96 / Fax : 05 58 78 23 65

ACCÈS ouverture du site à 11h

» » Depuis Bordeaux (80 km) :

Autoroute A63, A10 jusqu'à la sortie Arcachon
A660 - 1^{ère} sortie D 216 Mios-Biscarrosse

» » Depuis Toulouse (300 km) :

Autoroute A62 jusqu'à Langon - D8 Villandraut
puis D4 St-Symphorien - D43 Sore - Pissos
- Liposthey - Parentis - D652 Biscarrosse

» » Depuis Biarritz (120 km) :

Autoroute A63 - N10 jusqu'à la sortie 17 Liposthey
- D43 Parentis - D652 Biscarrosse

Contacts



»,», COMMUNICATION / VILLE DE BISCARROSSE

Didier LUMALÉ

Mob : 06 07 47 21 90

Mail : d.lumale@ville-biscarrosse.fr

»,», SPLASH-IN :

Isabelle MAGNES

Contacts inscriptions pilotes

Mail : i.magnes@ville-biscarrosse.fr

Jacques LAURAY ou Franck SOUBRANE

Contacts techniques

Tél. : 05 58 78 74 81

(Lundi, mercredi, vendredi de 10h à 12h)

»,», CONTACT PRESSE / CANAL COM

Noëlle ARNAULT - David CHEVALIER

Tél. : 05 56 79 70 53 (avant la manifestation)

Mail : agence@canal-com.eu

Tél. : 06 07 44 66 49 (sur site)