Le Temps des Hélices

Le Fieseler Fi-156 Storch de l'AJBS en vol aux mains du regretté Marc "Léon" Mathis…

Meeting J-45

© Franck Cabrol

N°9 - Cerny-La Ferté-Alais / Avril 2018

Sommaire

2 - Edito
Le défi annuel
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles…
5 - L'affiche 2018
…signée Romain Hugault
6 - F/A-18 Hornet
Le Solo Display suisse
10 - Morane 406
Le seul en état de vol…

© F. Besse

14 - OV-10B Bronco
…en provenance de Montélimar
16 - Classic Formation
Un Dak et trois Beech 18
18 - CM-175 Zéphyr
L'unique exemplaire en état de vol
19 - Voltige en planeur
sur SZD-55 Acro
20 - MS-760 Paris
…le jet d'Armor Aéro
12 - Breitling Jet Team
…et ses 7 L-39 Albatros
24 - En vol sur…
Fieseler Fi-156 Storch
34 - Dans l'objectif de…
Sylvain Hébuterne

© S. Hébuterne

36 - La boutique AJBS
"Goodies" pour tous…

Le défi annuel

L'entretien du patrimoine aéronautique, préservé par l'Amicale sur le terrain de Cerny/La Ferté-Alais, demeure l'objectif principal de l'association. Ce n'est pas simple ! Il y a évidemment l'entretien courant, avec une visite menée généralement durant la période hivernale, mais il y aussi la mise en conformité avec la réglementation en perpétuelle évolution. Un exemple… Sur nos appareils pouvant participer à des meetings extérieurs, de nouvelles radio 8.33 kHz sont imposées à partir de septembre prochain dès qu'il s'agit de traverser une classe d'espace D ou d'arriver sur un terrain contrôlé. Ce seul exemple montre que d'importants budgets vont être nécessaires pour cette remise à niveau forcée même si les anciennes radios fonctionnent parfaitement bien. Tout cela a un coût et la principale source de financement provient des résultats économiques liés au meeting de la Pentecôte, avec toujours l'épée de Damoclès que représente la météo lors du week-end, facteur déterminant sur la venue ou non de visiteurs en nombre suffisant pour couvrir les frais engagés bien avant le meeting, dont certains liés à l'aspect sécurité en forte croissance. C'est ce défi que doit relever chaque année l'AJBS pour perdurer. On compte sur vous les 19 et 20 mai prochains !

Cyrille VALENTE
Président de l'AJBS

© AJBS / 2018. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : François Besse, Jean Briez, Franck Cabrol, Sylvain Hébuterne, Jean-Pierre Lafille, Jean-Paul Maréchal, Jean-Pierre Touzeau, Cyrille Valente.

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS
Aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais,
91590 Cerny/La Ferté-Alais
www.ajbs.fr
Tél. : 01 64 57 55 85
bureau@ajbs.fr

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs sur ordinateur (pas forcément sur tablette et smartphone !). Cliquer sur le lien pour y accéder !

Actualités à La Ferté…

Meeting 2018

Le Temps des Hélices aura lieu classiquement à la Pentecôte, soit les 19 et 20 mai. Le thème principal sera le centenaire de la fin de la Première Guerre mondiale, qui sera dévoilé en partie dans le prochain numéro de ce bulletin, début avril.
Le plateau se construit au fil des semaines avec des machines prévues qui peuvent, au final, ne pas être présentées pour diverses raisons : conditions météorologiques pour rejoindre le terrain de Cerny/La Ferté-Alais, problème technique de dernière minute, etc. Comme pour les prévisions météorologiques, jusqu'au jour du meeting, il demeure toujours une incertitude. Merci d'en prendre compte !

Billeterie AJBS

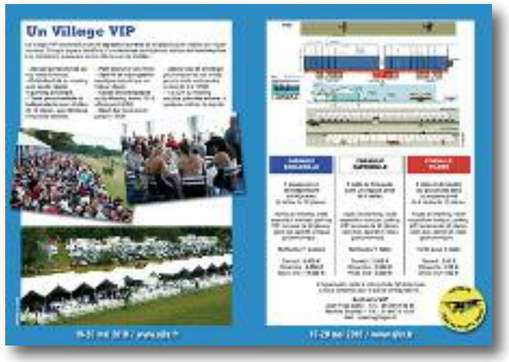
Les tarifs de l'édition 2018 (publiés dans le TDH8) tiennent compte des dispositions sécuritaires mises en place par l'AJBS, imposées par les institutions régionales et départementales du fait du plan Vigipirate en vigueur.
Pour gagner du temps à l'entrée du plateau, il est vivement recommandé (et plus avantageux) d'acquérir ses billets à l'avance avec paiement sécurisé via le lien suivant :
http://www.ajbs.fr/billetterie-2018/
Ces billets sont utilisables le samedi 19 ou le dimanche 20 mai.

Boutique AJBS

Dans le village Exposants, l'Amicale aura son traditionnel stand où les "goodies" – et quelques nouveautés – présentés en fin de ce numéro seront disponibles, dont le T-Shirt de l'édition 2018 avec l'affiche signée Romain Hugault.

Village VIP

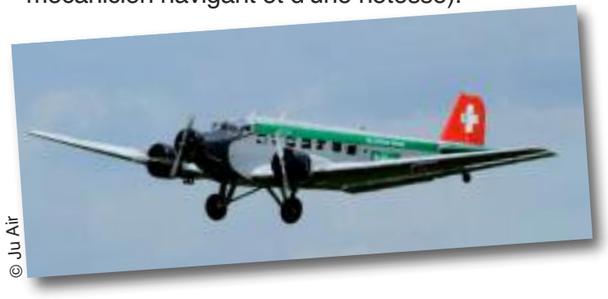
Le long de la piste, le village VIP sera une nouvelle fois présent. Pour mieux faire connaître cette offre, une plaquette spécifique a été réalisée cette année et diffusée par courrier notamment à de nombreuses sociétés en Essonne. Plusieurs offres sont proposées, allant de la formule Escadrille (espace privé et indépendant de 40 places) à la formule Pilote (une place) en passant par la formule Patrouille (10 places).



Chaque formule donne droit à un accès au meeting, la visite chaque matin de l'exposition statique, le parking VIP, un apéritif et un repas gastronomique, un open-bar et les premières loges avec une terrasse de 40 places devant chaque tente.
Contact : **meeting@ajbs.fr**

Baptêmes en avions historiques

Comme chaque année, venir à La Ferté-Alais lors du meeting, c'est aussi la possibilité – principalement le matin – d'effectuer un baptême à bord d'avions historiques, à l'occasion d'une promenade au-dessus de l'Essonne.
Plusieurs offres vous sont proposées :
– Junkers Ju-52 : l'appareil appartient à la compagnie suisse Ju-Air. Ce trimoteur de 1936, motorisé par des BMW de 650 ch, peut embarquer 17 passagers en cabine (pas de place en copilote, l'équipage étant constitué d'un commandant de bord, d'un mécanicien navigant et d'une hôtesse).



© Ju Air

Le montant du vol est de 180,00 € pour une durée approximative de 30 mn. Chaque année, les vols sont complets les jours de meeting et il est donc impératif de s'inscrire à l'avance via bureau@ajbs.fr ou le 01 64 57 55 85 (une copie de la carte nationale d'identité sera demandée pour chaque participant).
– Aero Vintage Academy, "première école de pilotage sur avions de légende" propose également des baptêmes à bord de ses Boeing-Stearman PT-17, Travel Air 4000, North American T-6 et T-28 (durée et tarifs sur le site internet AVA).
http://www.aero-vintage-academy.fr
Contacts : Tél. : 01 64 57 52 89
contact@aero-vintage-academy.fr

Photos © AVA

Navette et baptêmes hélico

ABC Hélicoptères propose également des baptêmes hélico dans la matinée mais aussi des navettes (60 € l'aller-retour) pour arriver au terrain en évitant les bouchons. La DZ hélico est localisée à Baulne avec tente VIP d'accueil entre 8h30 et 11h30. Le retour le soir se fait entre 18h30 et 19h30. Consignes et informations détaillées sont envoyées par mail après validation de votre réservation.
Contact : **fred@abchelico.com**
Tél. : 06 70 11 09 87
http://www.abchelico.com

Le DVD édition 2017

© Eric Mercier

En attendant la version 2018 du meeting, vous souhaitez revivre l'édition 2017 ? C'est faisable grâce au DVD (20 €) réalisé chaque année par l'équipe animée par Eric Mercier. A retrouver dans la Boutique AJBS en fin de ce numéro…

Appel à volontaires

Vous êtes membre de l'AJBS et vous cherchez une activité avant, pendant et après le meeting, il reste de la place dans les différentes équipes selon les domaines d'activité.
Contact : **bureau@ajbs.fr**

Avant et après le meeting

Il est rappelé que l'aérodrome sera fermé le vendredi 18 mai (derniers préparatifs) et le lundi 21 mai (départs de certains avions) pour des questions de logistique sur la plateforme.

Exposition statique le matin

Comme les années passées, le parking Avions sera ouvert au public (5 € et gratuit pour les moins de 10 ans) samedi et dimanche matin de 9h00 à 12h00.
L'entrée se trouve près du hangar Mémorial 1939-1945 où est présent le Boeing B-17 Flying Fortress, pièce majeure du musée volant Salis. ■

L'affiche signée Romain Hugault…

FERTEALAIS2018_affiche_40x60.indd 1 26.02.18 14:52

Photos © Swiss DoD, Public Defence and Sport DDPS

F/A-18 Solo Display

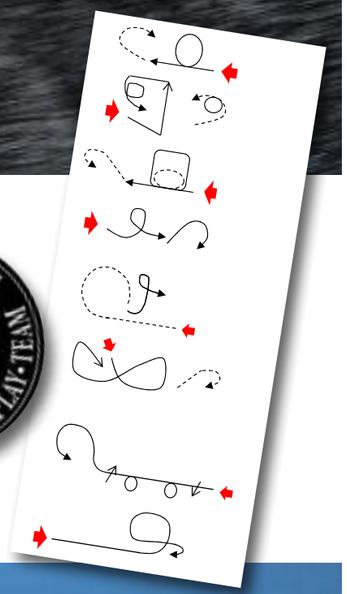
L'an passé, il était au programme du Temps des Hélices, annoncé dans les pages de ce bulletin. Finalement, il n'avait pu faire son show pour des problèmes de… logistique – en opérations normales, il est en effet nécessaire que la piste soit équipée de câbles d'arrêt d'urgence, pouvant être utilisés par la crosse à l'arrière de l'appareil, ce qui n'est pas le cas à Orléans-Bricy, d'où la dérogation obtenue cette année. Cette fois, le Temps des Hélices édition 2018 verra donc bien la participation du F/A-18 Solo Display suisse. Le Hornet Solo Display a été créé en 1997 avec l'arrivée du F/A-18 Hornet en Suisse. Pour le capitaine Nicolas Rossier, le 9e Display Pilot, ce sera cette année sa seconde saison, avec comme coach, le capitaine Julien Meister, pilote titulaire auparavant.
Ce dernier sera donc également présent à La Ferté-Alais, au sol pour suivre la "démo", arrivant à Orléans-Bricy avec un second F/A-18 servant de "spare" en cas de souci technique de dernière minute sur le premier appareil.

L'équipe est complétée de cinq mécanciens, des volontaires différents à chaque meeting. Le mode de fonctionnement du team est identique à celui du Rafale Solo Display.
L'appareil présenté en vol est un F/A-18C, similaire aux Hornet de l'US Navy à quelques détails près. La Suisse en possède 30 exemplaires dont des modèles biplaces.
Bien qu'âgé d'une vingtaine d'années, le biréacteur est toujours sur "la brèche" avec sa liaison Link-16, ses missiles AIM-9X et son casque de haute technologie. La mission de l'appareil est la supériorité aérienne.
Concernant la démonstration, grâce à la dernière mise à jour des commandes de vol électriques en 2005, la "grande particularité du Hornet est de n'avoir aucune limitation d'angle d'attaque, contrairement aux autres chasseurs occidentaux", précise le pilote.
Dans sa démo "beau temps", Nicolas Rossier en profite donc pour montrer cela, en montant à plus de 60° d'incidence lors de girouettes – une figure ressemblant à une vrille plate, mais restant pilotée.
L'accéléromètre atteindra jusqu'à 8 g durant la démonstration de 12 mn. Celle-ci se déroule entre 300 ft et 6.000 ft/sol, entre 120 Kt et mach 0.95, avec l'aide de la post-combustion (PC) des deux réacteurs.
Formé sur monoturbopropulseur Pilatus

De gauche à droite, les capitaines Julien Meister et Nicolas Rossier

Photos © Swiss DoD, Public Defence and Sport DDPS

PC-7, désormais pilote instructeur au Fighter Squadron 17, basé à Payerne, Nicolas “Vincent” Rossier, 34 ans, totalise plus de 1.800 heures dont 1.400 sur jet (Northrop F-5E Tiger II, Mirage 2000/5), comprenant également plus de 800 h sur F/A-18 depuis sa transformation sur Hornet en 2008.
Le Temps des Hélices sera une “première” pour lui comme c’est aussi le cas pour le meeting de l’Amicale… A vos appareils photos ! ■ **François Besse**



Condensation des molécules d’air par accélération de l’écoulement sous facteur de charge…

SUIVEZ L’ACTUALITÉ DE L’AJBS…

www.ajbs.fr

https://www.facebook.com/groups/155451039030/

Désormais aux couleurs suisses, ce Morane devrait précéder sa démonstration par un passage en patrouille avec le F/A-18 suisse.

Photos © F. Besse

Le Morane dans sa première livrée de l'armée de l'Air en mai 1940…

Meeting 2018

Morane MS-406, le survivant suisse...

Ce Morane est déjà venu à La Ferté mais on ne s'en lasse pas car c'est le seul exemplaire en état de vol dans le monde.
Le Morane-Saulnier MS-406 est le premier avion de chasse moderne à entrer en service dans les unités de l'armée de l'Air à la fin des années 1930, faisant suite aux biplans Spad 510 ou monoplans à cockpit torpédo Dewoitine D-500/510. Le cockpit est fermé, le train rentrant, le pas variable…
Ce sera l'épine dorsale de l'armée de l'Air en 1940, en compagnie des Dewoitine D-520 arrivés trop tard et insuffisamment nombreux.
Avec le Potez 63, le MS-406 partage le record d'avoir été construit à plus de 1.000 exemplaires.
En septembre 1939, la Suisse a acquis deux MS-406 en vue de produire sous licence ce qui deviendra le D-3801, un appareil construit par Eidgenossisches Flugzeugwerk, alias EFW, à 207 exemplaires. Le type restera actif après la Seconde Guerre mondiale.
Dans les années 1960, le collectionneur suisse M. Dubler découvre une cellule encore sur roues mais dans un triste état, exposé depuis des années aux intempéries dans le parc d'une piscine.
L'appareil sera finalement récupéré et stocké à Payerne, sur la base aérienne. Se rendant un jour à l'aérodrome, notre passionné d'avions anciens découvre que son avion n'est plus là. On lui apprend qu'il a été transporté au musée de Dübendorf où il est en cours de restauration pour être exposé dans un musée. N'ayant pas de documents prouvant qu'il en est propriétaire, des discussions vont s'en suivre d'où il ressort qu'il va pouvoir récupérer les pièces non utilisées pour la restauration. Il récupère ainsi une aile, un fuselage et diverses pièces et équipements qui seront stockés pendant près de trente ans. Le projet de reconstruction prend cependant forme au début des années 2000, avec l'aide d'anciens mécaniciens et le Morane peut ainsi renaître avec 90% des pièces d'origine, avec des moteurs récupérés dans des écoles techniques où l'armée en avait fait cadeau.
En 2004, l'ancien propriétaire a souhaité présenter son appareil au meeting Air 04 de la Force aérienne suisse mais il n'a pas été retenu, l'organisateur ne souhaitant pas d'avions à hélice pour son plateau…
Tous les autres exemplaires ont auparavant été ferraillés après leur retrait du service.
En 2004, le survivant est ainsi à vendre, avec un fort risque de partir aux Etats-Unis, information qui parvient aux oreilles de Daniel Koblet, patron de l'atelier de maintenance Mobile Air Service implanté à Bex (prononcez

Deux anciens de la Bataille de France réunis dans le ciel — seuls survivants encore en état de vol de nos jours…

Bè). Il contacte Eric Chardonnens, médecin passionné d'aviation qui possède déjà un Vampire, un Bücker Jungmann et un Bücker Jungmeister. C'est ainsi que l'association Morane Charly-Fox est créée pour acheter, maintenir en état de vol et préserver en Suisse ce dernier de la série.

La restauration est achevée par Daniel Koblet durant l'hiver 2005-2006 avec pour décoration retenue celle d'un chasseur français durant la Bataille de France.

C'est sous cette livrée que l'appareil sera présenté plusieurs fois à Cerny/La Ferté-Alais, aux mains de Daniel Koblet – notamment en patrouille avec l'unique Curtiss H-75 Hawk encore en état de vol dans le monde, appareil appartenant à The Fighter Collection (TFC) et également aux couleurs de l'armée de l'Air en mai 1940. Depuis quelques années, l'appareil a été remis au standard suisse, tout vert avec la direction rouge et l'emblème suisse sur les flancs de fuselage et les voilures, et la désignation J-143. ■ **François Besse**

http://www.j-1197.ch

Photos © Morane Fox-Charlie

Vous êtes passionné(e) d'aéronautique ?

Participez efficacement à la préservation de nos avions légendaires…

Soutenez l'AJBS

Amicale Jean-Baptiste Salis, association reconnue d'intérêt général

Par un don déductible de vos impôts sur le revenu, vous entrerez dans la grande famille de l'histoire de l'aviation, celle des "faucheurs de marguerites" et autres grandes figures de légende.

Bulletin de soutien
à envoyer avec votre chèque libellé à l'ordre de l'AJBS

☐ Oui, je fais un don pour soutenir l'AJBS. Montant ……..…€

66% de votre don décuctibles de votre impôt sur le revenu.
Ainsi, un don de 100 € vous revient par exemple à 34 €

☐ Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de l'AJBS.

Conformément à la loi Informatique et Liberté, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Vous pouvez sur simple demande écrite à notre siège vous opposer à l'utilisation de votre adresse par des tiers.

Prénom NOM .....
Adresse .....
Mail .....
(pour le retour de votre reçu)

Date ..... Signature .....

AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny
Tél. : 01 64 57 55 85 – www.ajbs.fr – bureau@ajbs
Association régie par la loi du 1er juillet 1901
SIRET 340 335 363 00016 – APE 9623

Photos © F. Besse

OV-10B Bronco

Le constructeur North American est bien connu par son T-6, son P-51 Mustang, ses chasseurs à réaction (notamment les F-86 Sabre et F-100 Super Sabre) et aussi l'avion-fusée X-15 mais moins par ce biturbopropulseur d'attaque et d'observation. Ce dernier a été développé dans les années 1960 dans le cadre du programme militaire COIN pour COunter-INsurgency.
Le prototype décolle en juillet 1965 et le type est mis en service en 1969. 360 exemplaires verront le jour, principalement utilisés par les forces armées américaines même si la Colombie, l'Indonésie, le Maroc, l'Allemagne, la Thaïlande, le Venezuela, les Philippines l'ont également utilisé.
Durant la guerre du Vietnam, son rôle est assurer la mission FAC (Forward Air Control), prenant la suite des Cessna Bird Dog et Skymaster trop lents, mais il peut être aussi armé pour de l'attaque au sol. Des points d'emport sont prévus sous le fuselage et sous les courtes ailes. Destiné à orbiter en zone de combat pour diriger chasseurs et bombardiers, l'appareil a été conçu pour opérer à partir de bases avancées, sur terrains mal préparés, d'où le train d'atterrissage bénéficiant d'amortisseurs à longue course. Il peut décoller et atterrir sur courtes distances. Des Bronco seront utilisés par l'US Navy à partir d'un porte-avions, sans crosse d'appontage ni la nécessité d'être catapultés.
Si sa capacité normale est un équipage de deux – un pilote, un observateur bénéficiant de sièges éjectables – le fuselage central peut aussi accueillir jusqu'à 6 parachutistes ou être adapté pour des évacuations sanitaires. Les modèles encore en état de vol de nos jours en Europe ont été utilisés par le passé comme avion remorqueur de cibles par l'armée de l'Air allemande avant d'être remplacés par des Pilatus PC-9. La bonne visibilité offerte à l'équipage fait que le Bronco est encore utilisé de nos jours pour la surveillance anti-feu aux Etats-Unis.
L'OV-10B présenté à La Ferté provient de Montélimar. Il sera piloté par Alain Bes, président du Musée européen de l'aviation de chasse et ancien de la chasse (Mirage IIIC, F-1, 2000). Il fait partie du tableau Vietnam,

faisant des passes de tir, entre 150 et 200 Kt, montrant également sa grande maniabilité, notamment en roulis grâce à ses ailerons épaulés par des spoilers. Le F-AZKM, ex-remorqueur de cibles pour la Luftwaffe, motorisé par des turbines Garrett T76, est arrivé il y a plus de 25 ans avant d'être remis en état de vol après quelques années de travaux. Le premier vol a été assuré par Jean-Claude Bordenave, alors pilote du Centre d'essais en vol (CEV). L'appareil, dont les sièges éjectables ne sont plus actifs, fait de 40 à 60 heures de vol par an. ■ **François Besse**

http://www.meacmtl.com

Un Dak et... trois Beech

Classic Formation nous arrive de Suisse. C'est une patrouille pas vraiment… classique puisque constituée de quatre bimoteurs : un Douglas DC-3 (N431HM) et trois Beech 18 (le rouge N21FS, le bleu N223CM mais aussi le N184KP). Le team compte six pilotes et des membres assurant la maintenance des machines. Hugo Mathis est le propriétaire des bimoteurs. C'est lui qui a eu l'idée de cette patrouille de bimoteurs “vintage”, assurant le financement des opérations à raison de 30 à 50 heures de vol par appareil chaque année. Il est qualifié sur les DC-3 et Beech 18 mais aussi sur King Air 90. En meeting, on le trouve en place gauche du Beech 18 rouge, alias “Classic 3”.
Philipp Müller, colonel à la retraite de la Force aérienne suisse (10.000 heures sur De Havilland Vampire et Venom, Hunter, Northrop F-5E, Mirage IIIS, F-A/18) est toujours examinateur sur PC-6/7, Vampire, Hunter et Mirage IIIDS. Il vole également sur le Beech rouge.
Jürg Martin, ancien pilote de ligne chez Swissair (15.000 heures sur DC-9, MD-80, DC-10, Airbus 310/319/320/321/330), est qualifié sur DC-3 et Beech 18, volant sur le bleu durant les présentations. Benedikt Kissling est qualifié sur Citation, Pilatus Porter, King Air 90 et Beech 18, dont le bleu alias “Classic 2”.
Hans Breitenmoser vole sur Airbus 330/340 chez Swiss mais sa passion pour l'aviation de collection le pousse à voler sur Bucker Jungmann, Junkers Ju-52, DC-3 ou encore Lockheed Super Constellation. Il est le leader de la patrouille, aux commandes du DC-3.
Hans Jörg Herzog pratique l'aviation d'affaires, notamment sur Citation. Il vole sur “Classic 1”, le DC-3. Fritz Locher s'occupe de la maintenance tandis que Jan Locher assure la communication, les commentaires et la réalisation des vidéos. ■ **F. B.**
http://www.classicformation.com

Si Classic Formation est déjà venue à La Ferté, cette année, c'est la première fois qu'ils se produiront à quatre avions !

Photos © Jan Locher / Classic Formation

Participez à son retour en vol...

Photos © Johan Gustafsson

L'unique Zéphyr...

Meeting 2018

Ne pas confondre Zéphyr et Fouga Magister, même si les deux appareils ont été construits par la même société. Le second a fait les beaux jours de l'armée de l'Air et de la Patrouille de France, volant désormais aux mains de multiples propriétaires privés dans le monde.
Le premier est la version navale, reconnaissable notamment à sa crosse pour les appontages et aux verrières coulissantes et non pas pivotantes.
L'exemplaire prévu dans le ciel de l'Essonne, au sein du dispositif de l'Aéronautique navale, est l'unique exemplaire opérationnel au monde ! L'association Zéphyr 28 (l'appareil porte le numéro 28) assure son entretien. Elle s'est donné pour "mission de préserver et de maintenir en condition de vol le Fouga Zéphyr n°28, dans un esprit de continuité et selon les valeurs qui furent celles des hommes qui participèrent à sa mise en œuvre au sein de la Marine Nationale.
Son président est Jean-François Demeneix. Son président d'honneur, un certain Ramon Josa, ancien pilote de l'Aéronavale qui a volé sur le 28. L'appareil sera présenté à La Ferté-Alais par Yannick Lehé. ■ **F. B.**
http://www.zephyr28.com

Photos © Zéphyr 28

Voltige en planeur

Meeting 2018

C'est en suivant les traces de son père Christer, vélivole, que Johan Gustafsson s'est mis au pilotage des planeurs, à l'âge de 15 ans. A 27 ans, il a atteint le sommet de sa discipline, la voltige en planeur, ayant été Champion du monde Advanced en 2010 et 2013 et plusieurs fois champion national en Suède. Il est membre de l'équipe de voltige suédoise depuis 2010.
En compétition et lors de présentations en meeting, il vole sur son propre SZD-59 Acro, un monoplace produit en Pologne. Entièrement en matériaux composites, le monoplace pèse 270 kg à vide.
Les trajectoires effectuées par le planeur sont soulignées par des fumigènes, voire des flares. Quand il n'est pas aux commandes de son SZD-59, on peut trouver Johan en vol sur son Piper J-3/L-4 Cub de 1942 mais toujours en voltige…
Au meeting, il sera remorqué en altitude par un Stearman PT-17. Durant sa montée, un autre planeur évoluera devant le public, un SG-38 (planeur-poutre) remorqué par un Morane-Saulnier MS-502, une façon de noter l'évolution technologique des planeurs en quelques décennies. ■ **F. B.**
http://www.j-gustafsson.com

Photos © Armor Aéro Passion

Morane-Saulnier 760 Paris

Meeting 2018

L'unique Morane-Saulnier MS-760 Paris en état de vol en France sera à nouveau du meeting cette année, faisant partie intégrante des "Cocardes Marine", un dispositif aérien où se côtoient avions anciens et modernes de l'Aéronavale.
Ainsi, le MS-760 Paris sera en patrouille avec un Breguet Alizé (l'unique en état de vol dans le monde…), un "Fouga Marine", alias le Zéphyr, tous deux basés à Nîmes, et également deux Morane-Saulnier MS-733 Alcyon. Le tout accompagné d'avions d'armes d'aujourd'hui, le Rafale Marine.
Ce mélange des "anciens" et des "jeunes" est voulu par la Marine nationale, car il y a un fort intérêt pour la transmission d'un héritage, fait d'un savoir-faire acquis au fil des années.
Tous les avions, le temps du meeting, sont basés à Orléans-Bricy.
Ce dispositif aérien reste complexe à mettre en place, du fait des disparités de vitesse entre les différents appareils… Seuls sont autorisés à y participer des pilotes de l'Aéronavale, actifs, ou anciens de la Marine.
C'est le cas de Jean-Michel Laporte, pilote du MS-760 et président de l'association Armor Aéro Passion (Morlaix), un ancien de l'Aéronavale (15 ans comme pilote de chasse, notamment sur Super Etendard et désormais 11.000 heures de vol) avant de passer dans le civil aux commandes de Bombardier Regional Jet CRJ 700/1000 chez Hop !

Le Morane Paris fête ses 65 ans d'existence cette année si l'on prend en compte le premier vol, en janvier 1953, du MS-755 Fleuret, un biplace côte-à-côte d'entraînement à réaction, concurrent malheureux du Fouga Magister dans le cadre d'un programme de l'armée de l'Air. Mais le Fleuret va servir à développer le MS-760 Paris, version quadriplace de liaison rapide et premier jet d'affaires au monde.
Le prototype vole en juillet 1954. 117 appareils du Paris seront produits, pour l'armée de l'Air, l'Aéronavale, le Centre d'essais en vol (CEV) mais aussi pour l'exportation (Brésil, Argentine, deux pays qui l'utiliseront entre autres pour leur patrouille nationale).
En 1961, le Paris II ou MS-760B va prendre la suite, remotorisé avec des Marboré VI plus puissants. 165 modèles seront produits avant l'arrêt de la chaîne en 1964.
C'est en 1997, 38 années après leur entrée en unité, que l'Aéronautique navale mettra fin à leur carrière. Le MS-760 Paris n°32, classé au registre des avions de collection et désormais basé à Morlaix, a dû être désamianté et

démilitarisé – la Marine nationale a participé à ces opérations afin de voir préservé son patrimoine aéronautique – avant de pouvoir rejoindre Armor Aéro Passion, il y a quinze ans. Son premier vol sous un registre civil a été effectué le 27 mai 2003 à Morlaix.
Si c'est le seul MS-760 Paris en état de vol en France de nos jours, le type reste encore utilisé dans le monde, notamment par des propriétaires privés. Un projet de relance de la production serait en cours, en… Chine.
L'association Armor Aéro Passion compte notamment dans sa flotte un SV-4 Stampe, un DHC-1 Chipmunk, un Cap-10B, un CP-1320 Super Emeraude, un MS-880B Rallye…
Trois projets sont en cours avec un CM-175 Zéphyr, un TB-30 Epsilon (le n°03 récupéré auprès de Socata-Daher à Tarbes et rapatrié à Morlaix pour y être restauré dans l'unité d'entretien agréée de l'association) et un Nord 1203 Norécrin. ■ **François Besse**
http://aeropassion.fr

Photos © Breitling Jet Team

Meeting 2018

La Breitling Jet Team...

Plus grande patrouille professionnelle civile volant sur jets, la Breitling Jet Team effectue chaque année une cinquantaine de démonstrations dans toute l'Europe, lors de meetings aériens ou de grands événements comme des Grands Prix de Formule 1 ou des manifestations sportives.
Après des débuts en 2003 à quatre appareils, elle compte désormais sept L-39C Albatros, des biplaces d'entraînement militaire de fabrication tchèque. La capacité biplace permet d'effectuer des vols avec passagers lors de journées découverte ou d'embarquer mécaniciens et assistants lors des convoyages. Leur décoration – une livrée noire, gris anthracite et gris métallisé – est aux couleurs de l'horloger Breitling depuis 16 années.
Le palmarès compte 3.900 démonstrations dans 35 pays différents, un rayonnement mondial, du Moyen Orient (2005 et 2007), au Cap Vert (2009), en passant par le Proche Orient (2011), l'Asie (2013) ou encore les USA (2015 et 2016).
Le leader (**n°1**) en est Jacques "Speedy" Bothelin (11.500 h de vol), également manager et créateur de la patrouille.
Le **n°2** (intérieur droit) est Bernard "Charbo" Charbonnel (8.500 h de vol, ex-pilote de chasse sur Jaguar puis Mirage 2000N).
Le **n°3** est Christophe "Douky" Deketelaere (1er charognard), ex-pilote de chasse sur Jaguar et instructeur sur Alpha Jet aux 6.200 heures de vol. Le **n°4** est François "Ponpon" Ponsot, ailier intérieur gauche (6.500 h de vol), également ancien de la chasse sur Mirage F-1, pilote de présentation sur Mirage 2000 et passionné d'aviation ancienne (du Stampe au Zlin en passant par le T-6).
Le **n°5** est Patrick "Gaston" Marchand, extérieur gauche (6.100 h de vol), également un ancien pilote de chasse sur Jaguar et Alpha-Jet, donc quatre ans de démonstration en vol avec les Raffin Mike, un duo de Jaguar. Le **n°6** est Paco Wallaert, extérieur droit (4.800 h de vol) avec plus de vingt ans dans l'armée de l'Air sur Tucano, Jaguar et Alphajet dont trois ans dans la Patrouille de France. Le **n°7** est Vincent Marteau, 2e charognard, 4.800 h sur Jaguar, Mirage F-1CT, Mirage 2000N et 2000 RDI en 25 ans de carrière dans l'armée de l'Air.
Après une tournée américaine en 2015 et 2016, à travers les Etats-Unis et le Canada, la Breitling Jet Team est de retour en Europe depuis l'an passé et notamment à La Ferté-Alais en mai prochain.
Ne la ratez pas ! ■ **François Besse**
http://www.breitling-jet-team.com

En vol sur…

Fieseler Fi-156 Storch

Le désir de voler me tenaillait depuis ma plus tendre enfance mais, la guerre et les finances de mes parents étant ce qu'elles étaient, je ne pus réaliser ce rêve qu'à l'âge de 13 ans, en 1945, à l'occasion du premier meeting aérien de l'après-guerre organisé par les Ailes nivernaises. Ce jour-là, ce fut avec la joie que l'on peut concevoir que je grimpais pour la première fois dans un avion, et cet avion était un Fieseler Storch…

Gerhard Fieseler

Né à Glesch, en Allemagne, le 15 avril I896, Gerhard Fieseler était féru d'aviation et construisait des maquettes quand la Première Guerre mondiale débuta. Il tenta alors d'intégrer l'aviation militaire, mais fut tout d'abord refusé avant que, en 1915, il soit admis à effectuer son service militaire, dans l'aviation, en tant qu'élève pilote. Victime d'un grave accident au cours de son entraînement, il passa un certain temps dans un hôpital qu'il ne put quitter qu'en 1916. Muté au Fliegerarbteilung 243 en octobre 1916, puis au Jasta 25, en Macédoine, il obtint sa première victoire en combat aérien le 20 août 1917, puis en accumula dix-huit autres avant la fin de la guerre.

Enfin rendu à la vie civile en 1918, il fut tout d'abord imprimeur puis, ayant fermé son imprimerie en 1926, il devint instructeur de pilotage, à Cassel, au sein de la Raab-Katzenstein, un constructeur aéronautique. Dès la levée des interdictions de vol dues au Traité de Versailles, il effectua de nombreuses démonstrations publiques de voltige aérienne et créa son premier avion, le Fieseler Fi-1, qui fut construit chez son employeur du moment avant la faillite de celui-ci.

Privé de sa place de pilote, notre homme racheta une société de construction de planeurs qui, le premier avril 1930, devint la Fieseler Flugzeugbau puis, plus tard la Gerhard-Fieseler-Werke-GmbH. Il construisit alors son deuxième avion, le Fi-2, avec lequel il obtint, à Paris en 1934, le titre officieux de champion du monde de voltige aérienne. Mais deux de ces concurrents ayant été victimes d'accidents mortels, il décida d'arrêter la voltige aérienne en public et de se consacrer à la construction aéronautique.

Membre du parti nazi, comme de très nombreux Allemands de l'époque, il n'eut aucun mal à obtenir des commandes de la Luftwaffe, dont celle de l'un de ses plus célèbres appareils, ce Fi-156 Storch qui fut construit, en Allemagne, à 2.549 exemplaires et, pendant comme après la guerre, par Morane-Saulnier. L'autre célèbre produit de Fieseler fut le Fi-103, plus connu sous la dénomination de V-1 qui, construit à plus de 35.000 exemplaires par plus de cinquante usines, fut principalement lancé vers l'Angleterre (9.251 tirs) et Anvers (6.551), les autres ayant été disséminés un peu partout, détruits au sol par des bombardements ou victimes de tirs ratés.

En effet, les forces alliées n'aimant que très modérément ce type de matériel, elles s'ingénièrent à en limiter le nombre en détruisant ses lieux de production, une action qui amena Goëring à démettre Gerhard Fieseler du poste de directeur de sa propre société, pour cause d'incapacité à produire le nombre de V-1 exigé par la Luftwaffe.

Longtemps après la guerre, Gerhard Fieseler créa la Fieseler Cup, une compétition internationale de voltige aérienne ouverte, sur invitation, aux voltigeurs du monde entier, mais à laquelle – allez savoir pourquoi – il n'invita jamais aucun Russe.

Ce fut au cours de la dernière Fieseler Cup que, invité avec deux copains, je fus reçu par l'ami Gerhard, un homme très grand, très droit et très accueillant mais malheureusement affecté d'un cancer de la gorge l'obligeant à s'exprimer par l'intermédiaire d'un laryngophone et d'un mini-amplificateur portable. Cette dernière compétition fut la seule à l'issue de laquelle je repartis avec une intéressante somme d'argent, l'organisateur ayant décidé de remplacer les médailles par de la monnaie, plus, évidemment, une jolie coupe pour le vainqueur.

Le Storch tire ses capacités STOL de ses volets mais aussi de ses becs de bord d'attaque fixes. Le contrôle à basse vitesse est assuré par des gouvernes de grande taille…

Photos © F. Besse

La cinématique du train d'atterrissage permet d'amortir les atterrissages courts…

Photos © F. Besse

Le Storch ou la Cigogne

Le Fieseler Storch, s'il n'est pas foncièrement inesthétique, ne peut pourtant pas être qualifié de joli. Il est pourtant bien proportionné et, ayant été étudié pour des décollages et atterrissages courts, possède certaines excroissances, dont des becs fixes au bord d'attaque, qui le rendent totalement allergique aux grandes vitesses. Dessiné surtout à l'aide de règles bien droites, mis à part pour les gouvernes arrière et les extrémités des ailes, il représente tout à fait l'avion nécessaire en cas de guerre, rapide à construire, de structure métallique entoilée pour le fuselage et le plan fixe vertical. Il a eu jadis des surfaces aérodynamiques (ailes et profondeur) en bois mais, la colle Corit utilisée alors n'ayant qu'une durée de vie limitée, tous ces éléments furent remplacés par les mêmes, mais métalliques entoilés d'origine Morane. Et comme Morane a toujours eu la réputation de construire solide, donc un peu lourd, les appareils restant en état de vol sont assez nettement moins légers, ou plutôt plus lourds, que ceux d'origine.

Le moteur de l'avion d'origine était un Argus AS-10C-3 développant 240 chevaux, un 8 cylindres en V inversé, refroidi par air, qui fut plus tard remplacé, sur les appareils produits sous le nom de Morane par un Renault 6Q (Morane 501), puis par des Salmson (Morane 502 et 503), ainsi que par deux types de moteurs américains, en particulier le Jacobs R-755 sur le type d'appareil destiné à la Marine, le MS-505. L'appareil de l'Amicale est un vrai Fieseler Fi-156, donc équipé de son moteur Argus.

Si la machine de base était d'une conception quelque peu spartiate, il n'était pourtant pas question de la doter d'un train d'atterrissage classique. En effet, appareil assez lourd, donc doté d'une inertie relativement importante, destiné à se poser derrière des obstacles parfois assez hauts, donc selon des trajectoires très pentues, il devait posséder un atterrisseur à longue course apte à amortir des prises de contact parfois un peu dures. Ce fut ainsi que fut créé ce train à très longue course qui, en vol, prend une position très différente de celle qu'il a au sol.

Les excellentes qualités de l'avion à l'atterrissage permirent son utilisation dans des conditions spéciales. Par exemple, le 10 mai 1940, cent de ces appareils furent utilisés pour amener des combattants dans les Ardennes, à raison de deux combattants par avion, pour y semer le trouble à l'arrière du front belge. La mission fut d'ailleurs ratée, certains appareils ayant été facilement tirés du sol comme de vulgaires faisans et d'autres ayant été détruits à la suite d'atterrissages dans des zones mal choisies.

Une autre performance fut la récupération de Mussolini au sommet du Gran Sasso, à plus de 2.100 mètres d'altitude. Ce jour-là, Otto Skorzeny ayant exigé de prendre place dans l'avion au moment du décollage, la distance disponible en devint trop courte, si bien que, après avoir perdu une roue contre un rocher, le vol fut difficilement contrôlé par son pilote, après un plongeon non prévu, vers une vallée, certes verdoyante mais particulièrement impressionnante, pour les passagers, mais surtout pour le pilote, un certain lieutenant Gerlach.

Le Fi-156 servit aussi aux Alliés, en ce sens que deux généraux allemands trouvèrent la mort à son bord. Ils avaient nom Julius von Bemuth pour le premier et Theodor Eicke pour le second, un général SS particulièrement virulent. Même Winston Churchill utilisa les services d'un Fi-156 quand, le 22 juin 1944, il survola les plages du Débarquement à bord d'un appareil pris aux Allemands en Afrique du nord.

Aux commandes du Storch

Avant de parler du vol, je tiens à dire que notre appareil fut magistralement remis en état par notre ami Jean-Pierre Toublanc qui, manque de chance, ne possédait aucun moyen de trouver ou de fabriquer les capots moteur, des éléments qui paraissent simples mais sont particulièrement difficiles à fabriquer. Or, alors que, déçu de son impossibilité de finir son avion, il était en vacances en Espagne et que, au cours d'une journée bien chaude, il était attablé devant une table de restaurant bien garnie, un autre convive, dans un français teinté d'un furieux accent allemand, lui dit avoir remarqué son Tee Shirt aux couleurs de l'AJBS. Après un début de conversation classique, Jean-Pierre raconta la remise en état du Fieseler et son regret de n'avoir pas pu trouver le capot adéquat. "Arch" dit l'Alle-

Un "vrai" Storch avec son Argus de 240 ch…

Fieseler Fi-156 Storch

© Jean-Pierre Touzeau

AMICALE
JEAN BAPTISTE SALIS

Le “surplomb” de la partie vitrée du cockpit permet de bien observer vers le bas.

Photos © F. Besse

mand, “ch’en ai un tans ma cafe, fenez le chercher, il est à fous”. Ce fut grâce à cet énorme coup de chance que notre appareil put enfin voler.
Mais revenons à nos moutons pour signaler le fait que, avant tout vol, il faut sortir l’avion du hangar, ce qui demande du monde car, pour un avion théoriquement biplace, la machine en question se montre particulièrement imposante et, évidemment, assez lourde.
Une fois cette première étape franchie, on effectue un contrôle pré-vol que je ne décrirai pas, puisqu’il ressemble à celui de tous les avions. En fait, on vérifie tout ce qui peut l’être. Après quoi on monte à bord après avoir ouvert la lourde porte (c’est un avion allemand) et on s’installe, avec une certaine difficulté, sur le siège avant. On ouvre l’essence sur le réservoir le plus plein, après avoir évidemment vérifié les contenances à l’aide des niveaux situés directement sous les réservoirs. On fait quelques injections, on branche la batterie, on crie bien fort : “Personne ?”. On active le démarreur et, après avoir vu passer quatre pales d’hélice, on met les deux magnétos en position “Marche”. Le moteur démarre alors dans un bruit agréablement grave et il ne reste plus qu’à laisser chauffer l’ensemble en contrôlant les pressions et les températures.
Le moteur étant chaud, il est bon d’avancer de quelques mètres et de faire un essai de freins, lesquels se montrent assez fermes et un peu brutaux, comme d’ailleurs tous les freins allemands de l’époque. Arrivé au point de manoeuvre il est d’usage d’effectuer la sélection des magnétos, puis d’effectuer son ACHEVER, c’est-à-dire :
A - Atterrisseur (sans effet),
C - Commandes : libres et dans le bon sens,
H - Hélice (sans effet),
E - Essence ouverte sur le bon réservoir,
V - Volets vérifiés et réglés pour le décollage,
E - Electricité : génératrice en service,
R - Réglages (altimètre et compensateurs en particulier).

Une manivelle pour les volets

A noter, pour en revenir à eux, que les volets sont actionnés à l’aide d’une grosse manivelle, par l’intermédiaire d’une chaîne semblable à celle d’une bête bicyclette. Le décollage peut s’effectuer sans volets ou avec une quinzaine de degrés, mais, curieusement, la pente maximale sera obtenue, au détriment de la vitesse verticale, avec les pleins volets.
Bref, les contrôles pré-vol étant satisfaisants, il ne reste qu’à s’aligner et à décoller. Après avoir mis les gaz, il convient de pousser le manche de manière puissante pour mettre l’avion à l’horizontale, puis de le laisser décoller en l’aidant éventuellement un peu. A la prise de vitesse, l’étonnement est grand de ne pas sentir les aspérités de la piste, les secousses étant remplacées par un bruit de ferraille assez net qui, surprise, disparaît comme enchantement au moment du décollage, cette disparition étant accompagnée d’un choc dû à la mise en butée de la suspension.
Réduction des gaz à la puissance de montée, affichage d’un 80 km/h suffisamment confortable, ce qui correspond à une agréable vitesse de montée et rentrée des volets. A cette vitesse, les commandes de gauchissement ne sont pas dures, mais assez lourdes, une inertie assez notable se faisant sentir, non pas à propos de leur efficacité, mais de leur mouvement. C’est curieux, mais absolument pas désagréable. En fait, on se croirait presque dans un avion de transport si la taille de l’avion et l’extraordinaire visibilité qu’il offre n’étaient pas là pour remettre les choses en place.
A la mise en palier, la vitesse augmente assez peu, une vitesse indiquée de 110 à 120 km/h étant la valeur maximale espérée, mais cela nécessite pourtant une bonne compensation à la profondeur. La maniabilité est suffisante, mais toujours

Fi-156 Storch et MS-502 à moteur en étoile, la version “sous licence” Morane utilisée notamment comme avion-remorqueur de planeurs dans les années 1960 et notamment au centre de vol à voile de Cerny/La Ferté-Alais…

Photos © F. Besse

© Jean-Pierre Touzeau

accompagnée de cette inertie des commandes que je signalais plus haut. Il est bien évident que, en vol horizontal, le Fi-156 n'a rien d'un chasseur mais, pour peu que l'on lui fasse prendre un peu de vitesse en piquant légèrement, il accepte des inclinaisons et des pentes relativement importantes.
S'il est exclu de lui faire effectuer la moindre vrille, dont d'ailleurs il sortirait facilement, il est intéressant de contrôler ses réactions au cours de décrochages tout réduit, ce type d'essai étant même particulièrement important sur un STOL, donc destiné à se poser à vitesse très proche du décrochage et susceptible, en cas d'arrondi un peu haut, de taper un peu fort.
Dans le cas de notre appareil, le décrochage est doux, accompagné d'un salut peut-être un peu tardif et d'une inertie un peu trop importante pour ne pas risquer une perte d'altitude d'une bonne cinquantaine de mètres. C'est donc un décrochage confortable, à un angle important grâce aux becs de bord d'attaque, mais qui, justement à cause de ce grand angle, donc à traînée importante, confère un certain retard à la remise à vario nul. A noter que si, volets rentrés, la vitesse de décrochage avoisine les 55 km/h, elle se trouve très légèrement inférieure à 50 km/h avec les volets sortis à 45 degrés, des volets qui sont très lourds à sortir jusqu'à quelque 25 degrés, mais deviennent étonnamment faciles à braquer à des valeurs supérieures.
Si notre Storch est lent et un peu lourd en vol, il est particulièrement amusant à poser, et ce malgré le fait qu'il peut être très "piégeant", surtout si les volets sont braqués à fond. A 30 degrés de braquage, par exemple, une approche à 75 km/h est raisonnable, l'arrondi ne durant qu'assez peu de temps mais restant nettement à la portée d'un pilote standard. Par contre, avec les pleins volets, il vaut mieux afficher 80 ou 85 km/h et même afficher un ralenti un peu fort, sous peine de ne pas arrondir assez rapidement pour atteindre la position trois points. Par contre, la prise de contact ne sera pas dure pour autant, la grande souplesse du train absorbant totalement le choc de l'impact. En fait, en exagérant un peu, on pourrait dire que, sur cet avion, soit on effectue un atterrissage doux, soit on casse la bête.
En cas de décollage ultra-court, avec 20 degrés de volets, ou plus si l'on désire une montée au-dessus d'obstacles rapprochés, il suffit de mettre la pleine puissance sur freins, de lâcher les freins en poussant le manche très fort, puis de reposer la roulette de queue aussitôt que l'appareil atteint la position horizontale. Le bruit de l'atterrisseur cesse alors et l'engin monte sous un angle impressionnant, mais avec le risque de redescendre encore plus vite en cas de baisse de régime ou de panne moteur.
Ceci pour dire que le Storch ne doit être utilisé que loin de ses limites. Les militaires allemands le savaient d'ailleurs si bien que cette intéressante machine avait, au sein de la Luftwaffe, la réputation d'avoir tué plus de monde que tout autre type d'appareil. Mais il faut dire que, s'il fut la cause de nombreux accidents au cours d'atterrissages difficiles, il constituait aussi, du fait de sa propension à observer les militaires armés d'assez bas et à vitesse réduite, une assez jolie cible.

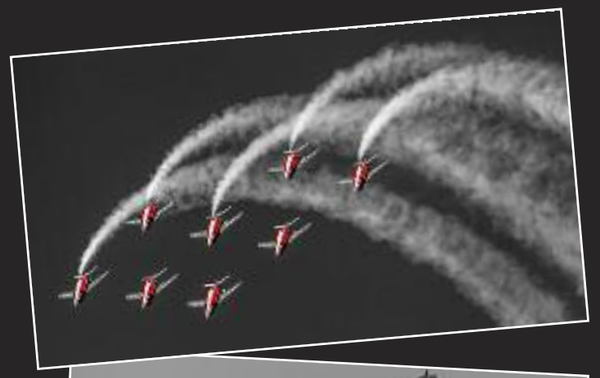
■ **Jean-Pierre Lafille**

Approche sous forte pente avant un atterrissage court…

Photos © F. Besse

Dans l'objectif de...

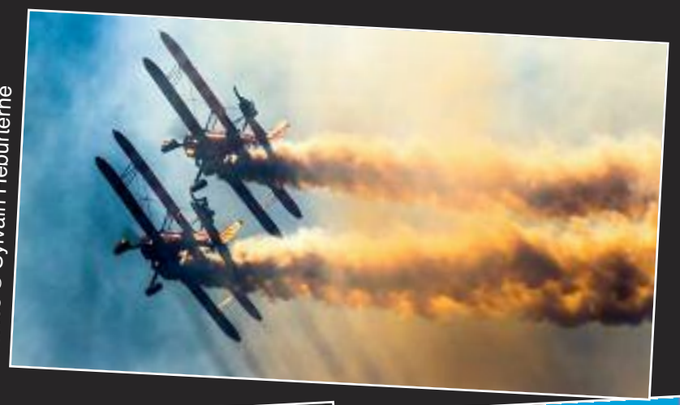
Sylvain Hébuterne. Elève-pilote et membre de l'Amicale – par épisodes précise-t-il – depuis 1994, il n'a pas depuis manqué beaucoup de meetings "sauf les trois dernières éditions". Intéressé par l'aviation de collection, il a retenue une approche artistique dans sa pratique de la photographie, ce qui influence ses prises de vue mais aussi leur traitement. Equipé en boîtier Canon, avec focales longues et courtes, il utilise la Suite Adobe pour le post-traitement. La sélection dans la série de clichés a été difficile à faire… ■



Traitement noir et blanc réhaussé de couleurs pour la PAF et ambiance grise pour ce Super Etendard lors du meeting 2013.

Décollage de Robert Villanova en Morane H. Point fixe suite à des problèmes de flotteur côté carburateur pour le LVG de Memorial Flight.

Photos © Sylvain Héburterne



Séquence voltige avec la patrouille Breitling sur Stearman, Edmond Salis en Extra 230, Bertrand Boillot et Brice Ohayon sur Pitts S-2B.

Un passage très bas, mais sur le ventre pour une fois ! Feu Léon Mathis aux commandes de son Zlin 526…

Photos © Sylvain Héburterne

Série 14-18 avec Fokker Dr.1, réplique d'Albatros sur base de Tiger Moth, Caudron G-III et démarrage à la main du Bristol F2…

Stampe à moteur Lycoming surpris après le décollage de Bernay après la JPO en octobre 2012…

Retour en patrouille depuis Bernay pour un FW-44 et un SV-4 photographiés depuis un PT-22.

Ambiance 1940 pour ce MS-406 photographié au meeting en 2009.

Dernier virage en 27 pour le P-38 de l'écurie RedBulls tandis que le Corsair décolle avec Eric Goujon.

Il faut être contorsioniste pour prendre en photo un Bücker Jungmann depuis un Piper J-3…

Photos © Sylvain Hébuterne

Photos © Sylvain Hébuterne

Patrouille de Piper, rencontres avec un Stearman ou un T-6.

Photos improvisées avec le PBY Catalina piloté par George Perez en août 2015.

Vol en T-6 en fin de journée de décembre avec la Lune en toile de fond…

Essais moteur pour le F-4U7 Corsair des Casques de Cuir. Au couchant, passage tous feux allumés pour un T-6 en décembre 2013.

La boutique AJBS

Vente par correspondance

5€

Flammes

- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS

5 €/pièce

5€

Décapsuleur

7€

Mugs

– NAF N3-N
– NA T-6
– Zero

7 €/pièce

Montre Caudron G3

65€

5€

Porte-clé Caudron G3

Mini-torches

Brun, Noir, Rouge

6€/pièce

6€

5€

Pins AJBS

190€

Montre Novy

2€

Autocollant AJBS

20€

NOUVEAU

DVD 2016
DVD 2017

15€

DVD

- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

9€

Porte-clé Ourson

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS

Vente par correspondance

29€

Polo AJBS noir
Tailles S, M, L, XL

55€

Sweat shirt AJBS gris
Tailles M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS T6
Tailles S, M, L, XL, 2XL

T-shirt AJBS Ju-52
Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS Blériot XI-2
Tailles S, M, L, XL, 2XL

39€

Casquette Barnstormer
Gris, Beige. Tailles S ou L
Mention “Le Temps des Hélices”
39€/pièce
Diffusion également sur
www.barnstormer.fr

29€

Foulard AJBS

8€

Casquettes AJBS
Vert, Bleu, Noir, Blanc

5€

Patches
Skyraider, T6 Texan, Douglas C-47,
Junkers Ju-52, G3 AJBS
5€/pièce

BON DE COMMANDE Règlement par chèque à AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais - 91590 Cerny

Prénom _____ NOM _____

Adresse _____

Téléphone _____ Mail _____

Produit	Taille	Couleur	Quantité	Prix

Frais de port : +4,50€ (forfaitaires) TOTAL

Soutenez l’Amicale !

Le Temps des Hélices à La Ferté-Alais

19-20 mai 2018

Photos © F. Besse

...le meeting de l'Amicale Jean-Baptiste Salis