N°19 - Cerny-La Ferté-Alais / Août 2019

© Jean-Pierre Touzeau

Le Temps des Hélices

Sommaire

2 - Edito
Temps calme…
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles…
4 - Concours photos
Les résultats…

© Laurent Largillière

10 - eBoutique AJBS
Pour composer son propre design…
12 - SV-4 Stampe
Incontournable biplan de voltige

© J.-P. Touzeau

30 - Le nouveau polo de l'AJBS
toujours disponible !
32 - La boutique AJBS
désormais en ligne
36 - Le TdH
pour retrouver les anciens numéros

Temps calme…

L'édition 2019 du meeting le "Temps des Hélices" remonte déjà à plusieurs mois désormais… Alors que la canicule est encore bien présente en Essonne lorsque ces lignes ont été rédigées, le calme est revenu sur l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais mais les résultats du concours photos – doté de nombreux prix et proposé pour la troisième année consécutive par l'Amicale lors de la manifestation aérienne de la Pentecôte – permettent un retour en arrière avec les meilleurs clichés retenus par le jury.
En dehors du meeting dont la notoriété a désormais atteint le monde entier, l'Amicale c'est aussi la participation à des événements extérieurs, comme le Salon du Bourget en juin dernier ou, courant juillet, le Triomphe de l'école Saint-Cyr à Coetquidan où nos T-6 et Zero ont fait une apparition cette année.
C'est aussi le maintien en conditions de vol et/ou la remise en état d'appareils. Un exemple parmi d'autres : l'équipe de l'Ouest arrive en courte finale pour faire voler l'an prochain le SV-4 Stampe de l'Amicale, sous une nouvelle livrée, l'occasion de revenir dans ce bulletin sur l'histoire et le pilotage de ce biplan de voltige né en Belgique mais rendu célèbre par "l'école de pilotage à la française"…
Bonnes vacances et à la rentrée pour la Fête de l'Amicale mi-octobre…

Cyrille Valente
Président de l'AJBS

© AJBS / 2019. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : F. Besse, J. Briez, J.-P. Lafille, J-P. Maréchal, J.-P. Touzeau, C. Valente.

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS
Aérodrome de La Ferté-Alais,
91590 Cerny
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…

La Fête de l'Amicale

Réservée à ses membres, la Fête de l'Amicale aura lieu le samedi 12 octobre, lors de la Fête de la Science. C'est l'occasion pour les membres actifs de l'Amicale de pouvoir voler sur les machines pour lesquelles ils ont assuré, durant la saison et notamment pour le meeting du Temps des Hélices, entretien, réparations et suivi technique.
C'est ainsi l'occasion de revoir dans le ciel de l'Essonne quelques-unes des machines de l'association dont certaines ne volent que très peu durant l'année.

L'Amicale au Bourget

Pour le dernier week-end du salon de l'aéronautique et de l'espace au Bourget (17 au 23 juin), soit les journées ouvertes au grand public, les organisateurs recherchent à chaque édition des avions à exposer car de nombreux constructeurs ont déjà quitté les lieux après les journées professionnelles. C'est ainsi que le Junkers Ju-52 et le Skyraider de l'Amicale ont fait partie des avions de collection exposés sur le tarmac de l'aéroport du nord parisien.
Les pilotes ont été déposés ou repris selon les jours par des avions légers basés à La Ferté-Alais dont le Rallye de l'Amicale mis à contribution.

© Annie Carteron

Fly-in de Stearman à La Ferté

Du 30 août au 1er septembre, le Stearman Club de France (SCDF), avec la collaboration d'Aero Vintage Academy (AVA), organisera son 2e Fly-in Stearman à Cerny/La Ferté-Alais. Plus d'une vingtaine de Stearman sont attendus.
Avec une augmentation des Stearman, tous modèles confondus, immatriculés en France ces dernières années, on en dénombre désormais 31 sur le registre des immatriculations françaises.
Au programme de ce fly-in, des vols en patrouille, de la voltige avec un instructeur qualifié, des balades aériennes en groupe, la visite du musée volant Salis, un cours de mécanique, une soirée à thème… ■

Concours photos 2019

Voici les résultats du concours photos 2019 pour Le Temps des Hélices. Les vainqueurs ont été déterminés par un jury composé de membres de l'AJBS, du Fana de l'Aviation et des éditions Paquet.
Conformément au règlement publié dans un précédent TdH, ils recevront leurs prix, à savoir :
– Les premiers de chaque catégorie : un Polo numéroté Le Fana de L'aviation "50e anniversaire", un an d'abonnement au Fana de L'aviation + 2 hors-séries, une BD dédicacée par Romain Hugault (Ed. Paquet), un polo AJBS 2019, un DVD du meeting édition 2018, un exemplaire de l'ouvrage "Du Vampire au Mirage 4000" offert par aerovfr.com, un exemplaire du Mook n°1 "Voler à l'ancienne" offert par aérovfr.com
– Les seconds : un Pack Fana de l'Aviation "50e anniversaire" (1 casquette + 1 mug + 1 porte-clefs), 6 mois d'abonnement au Fana de l'Aviation, un polo AJBS 2019, un DVD du meeting édition 2018, un exemplaire du Mook n°1 "Voler à l'ancienne" offert par aerovfr.com
– Les troisièmes : 6 mois d'abonnement au Fana de l'Aviation + patch 50e anniversaire, un DVD du meeting édition 2018, un T-shirt AJBS meeting 2019, un exemplaire du Mook n°1 "Voler à l'ancienne" offert par aerovfr.com
A l'année prochaine ! ■

2e Prix Alain Jacques

3e Prix Benjamin Piquereau

1er Prix Frédéric Debruyne

DYNAMIQUE

1er Prix
Bruno
Frosio

2e Prix
Jean-Luc
Belloc

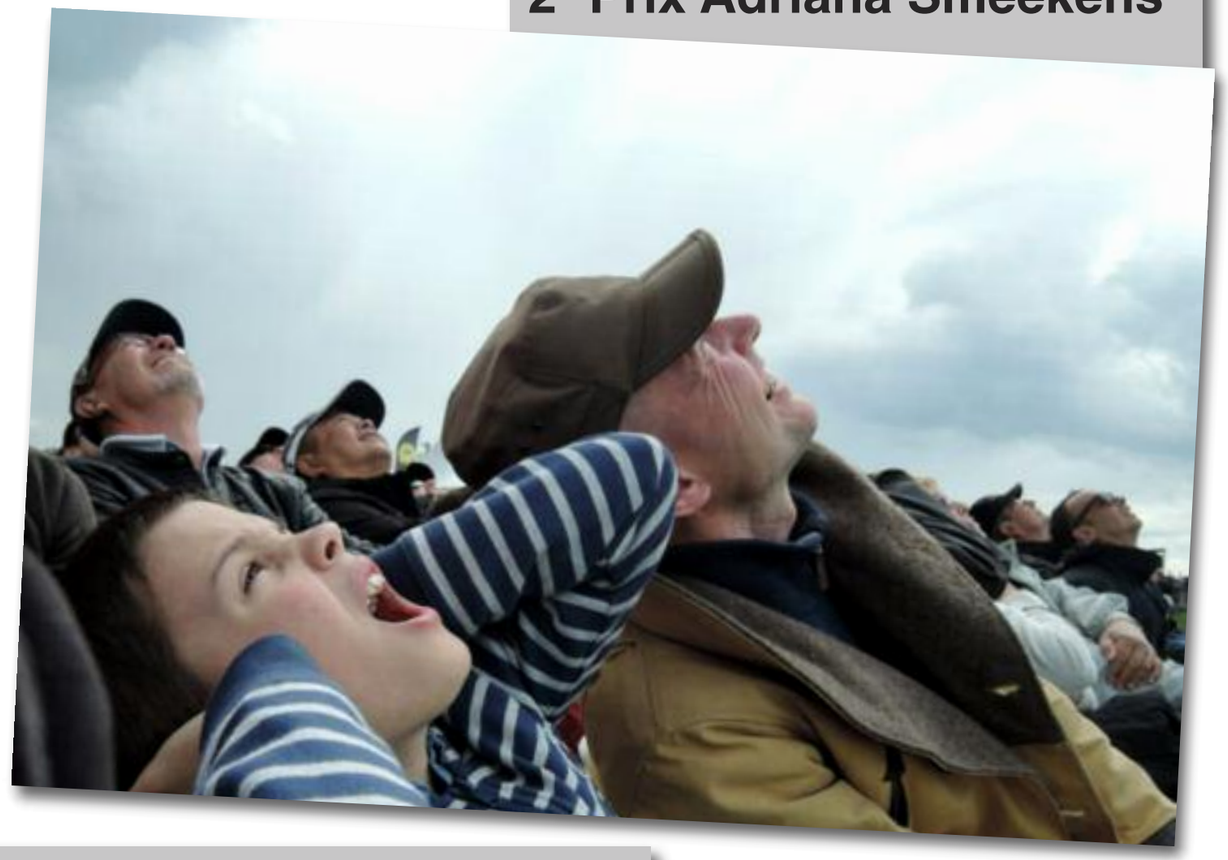
3e Prix
Sylvain
Coic

STATIQUE

AMBIANCE

1er Prix Laurent Largillière

2e Prix Adriana Smeekens

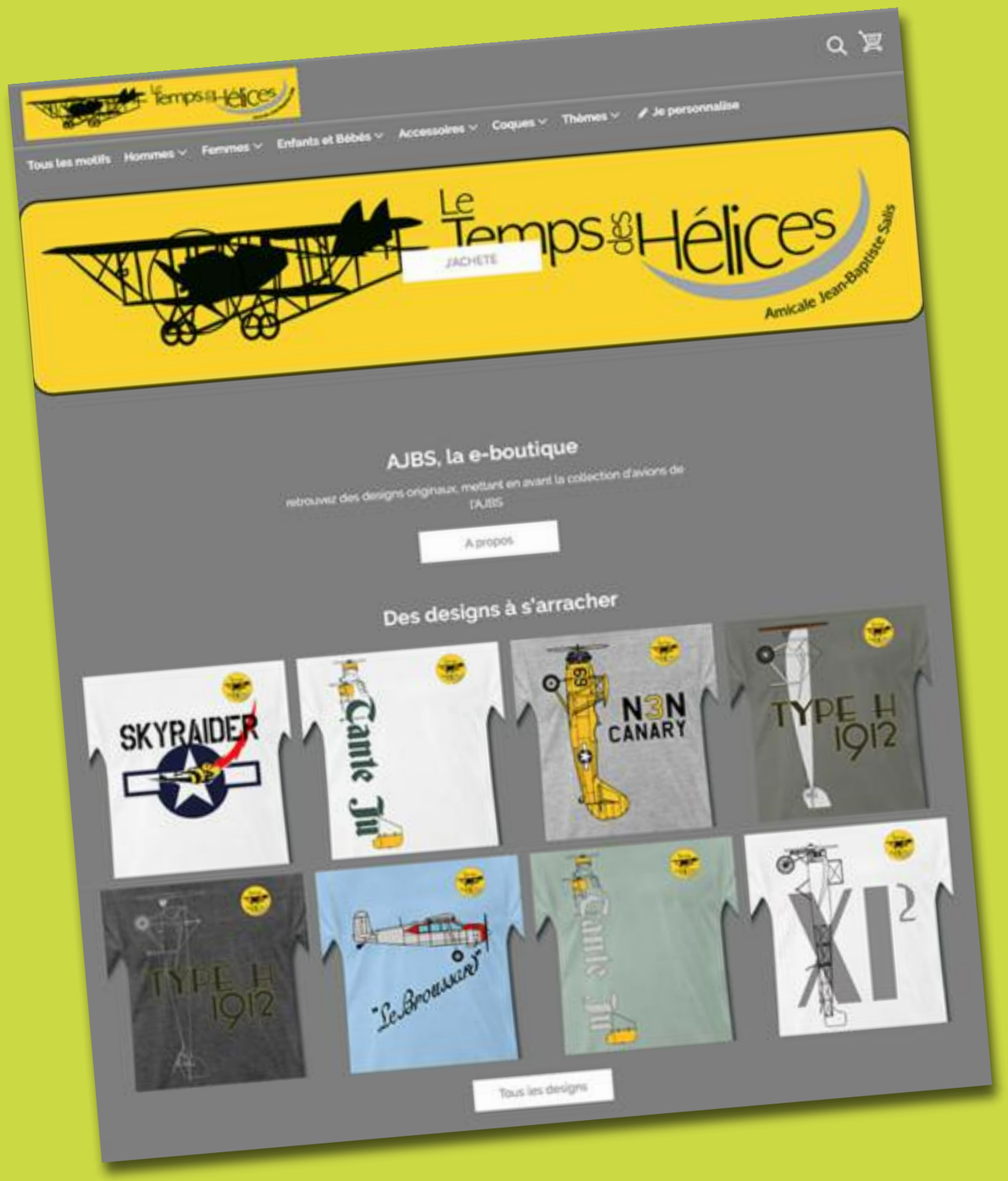


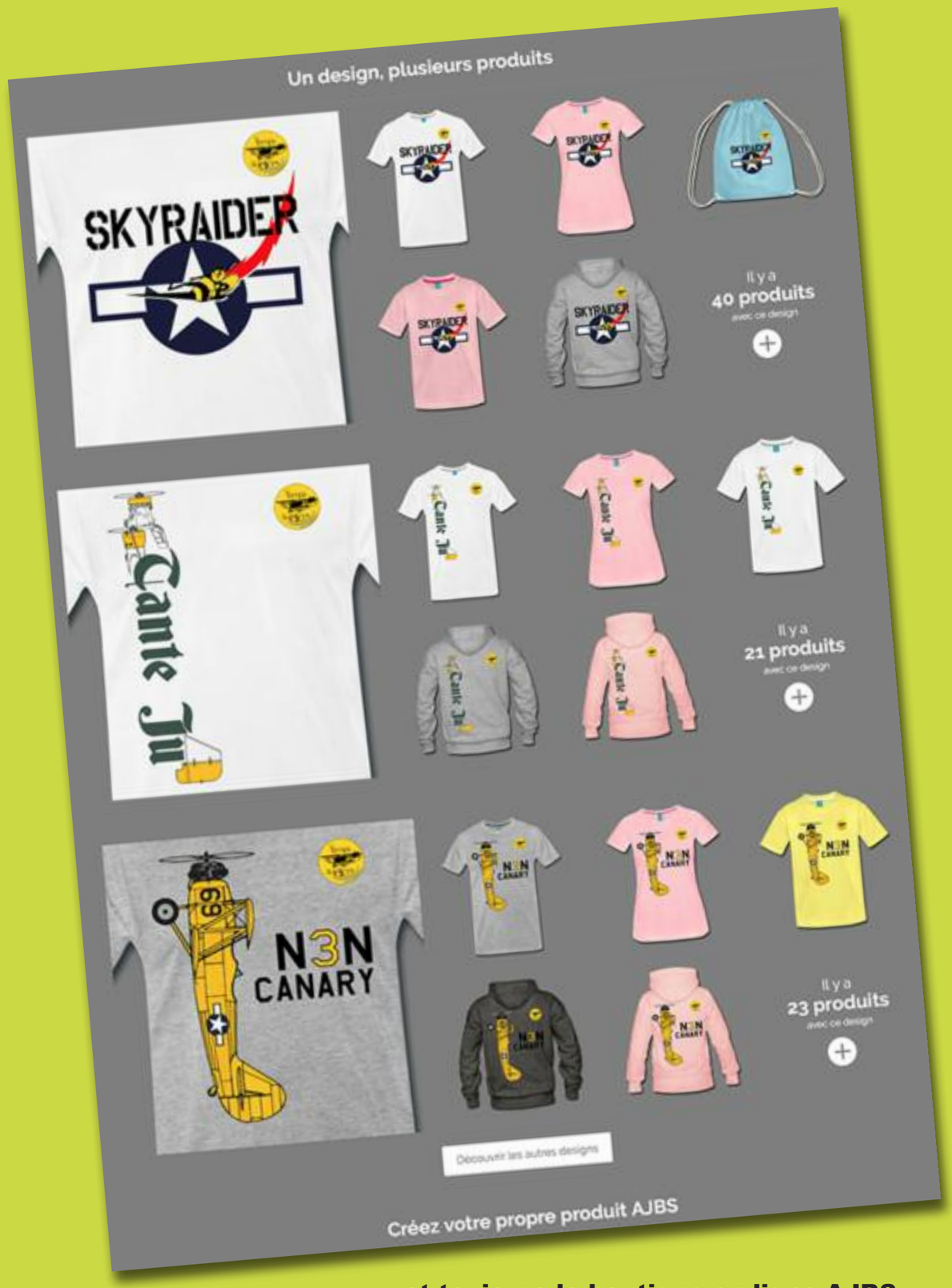
3e Prix Yoann Boudelle

eBoutique AJBS

pour créer votre propre design...

https://shop.spreadshirt.fr/ajbs-la-e-boutique





et toujours la boutique en ligne AJBS

https://boutique.ajbs.fr

En vol sur...

SV-4 Stampe

© Jean-Pierre Touzeau

L'entreprise belge "Stampe et Vertongen" fut créée le 17 octobre 1923 par Jean Stampe et Maurice Vertongen. Ce ne fut d'ailleurs pas la seule société à laquelle participa Jean Stampe, les autres étant RSV (Renard-Stampe-Vertongen) et SR (Stampe et Renard).
Mon intention n'est en fait pas de parler de ces trois sociétés, mais plutôt de m'étendre sur le SV-4, cette jolie machine universellement connue qui fit les beaux jours des aéro-clubs de l'après seconde Guerre mondiale.
Ce petit biplan fut évidemment conçu en Belgique où il effectua son premier vol en 1933, pour une mise en service, toujours en Belgique, en 1937. Il fut alors produit à quelque soixante exemplaires dans son pays d'origine. La série aurait pu s'arrêter à ce nombre si les différentes armées françaises, toujours à la recherche d'un avion-école efficace et suffisamment économique, ne s'étaient pas intéressées à lui. Or, comme il correspondait parfaitement aux critères du moment, la licence de fabrication fut acquise et deux organisations furent chargées d'en assurer la fabrication. Ce furent la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord (SNCAN) et l'Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA) d'Alger.
Les outillages furent créés et installés, ce qui aurait permis de commencer la production en 1940, tout au moins si les troupes d'un certain moustachu prénommé Adolphe n'avaient pas déferlé sur la France à ce moment-là.
Les outillages étaient donc prêts et, les Allemands ne s'y étant aucunement intéressé, ils ne furent pas détruits comme le furent de nombreux autres. Après 1944, les Allemands ayant pris l'excellente décision de rentrer chez eux, la construction put enfin commencer, ce qui permit, dès 1946, de voir voler les premiers exemplaires du SV-4. La patrouille d'Étampes les utilisa

Le logo de la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord alias la SNCAN

Le logo de la société belge Stampe et Vertongen

Photos © F. Besse

Un Stampe aux couleurs du Service de la Formation aéronautique (SFA) dans les centres nationaux.

© DR

alors au cours d'extraordinaires présentations qui firent beaucoup pour le recrutement des futurs pilotes militaires, et d'ailleurs aussi des futurs pilotes d'aéro-clubs. Après cela, tout au début des années 1950, le SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive) en dota, pour le prix symbolique de 1000 francs, tous les aéro-clubs régis par la loi de 1901. Ce fut ainsi que la SNCAN en construisit 701 exemplaires numérotés de 1 à 701 et que 150 autres, numérotés de 1001 à 1150, virent le jour à l'AIA d'Alger.

Les utilisateurs de Stampe SV-4 furent, en dehors des clubs, l'armée de l'Air, à Étampes et à Salon-de-Provence (au sein de l'Escadrille de voltige aérienne), l'Aéronavale, l'école de pilotage de l'Aéronavale de Kouribga, au Maroc, les Centres nationaux (Saint-Yan, Challes-Les-Eaux et Carcassonne) et surtout la Force aérienne belge, pour lesquels il fut créé. Ils en disposèrent dès 1937.

A ce propos, si les vrais champions français du Stampe furent les membres de l'escadrille d'Étampes et ceux du Centre national de Saint-Yan – Notteghem, Berlin et Passadori, pour ne citer qu'eux – il serait parfaitement malhonnête d'oublier l'équipe de voltige de la Force aérienne belge qui avec, entre autres, Jean Feyten et Paul Christians, émerveilla le public des meetings internationaux entre 1965 et 1970 en effectuant, à l'instar des deux principales patrouilles françaises que furent Saint-Yan et Étampes, une voltige de très haute qualité en formation serrée.

À partir du début des années 1960, les SV-4 commencèrent à disparaître, aussi bien des armées françaises que des centres nationaux, alors qu'ils se faisaient rares au sein des clubs et que l'on n'en voyait plus, en compétition de voltige, qu'à l'occasion des championnats de niveau secondaire. Pourtant, le CEVA (Centre d'Entraînement à la Voltige Aérienne), basé à Guyancourt,

Avant de passer au Pitts S-2A, la patrouille des Rothmans évolua sur SV-4.

© Collection F. Besse

Jean Feyten et Paul Christians, de la Force aérienne belge en miroir avec leurs SV-4 Stampe monoplaces…

© DR

Le "18" tel qu'exposé aujourd'hui au musée du Stampe à Anvers.

© F. Besse

Formation à trois avions en vol dos pour la patrouille de Saint-Yan.

© J. Lacan

La patrouille de Saint-Yan

En novembre 2010, Louis Souchet, ancien pilote de la patrouille d'Étampes a publié un opuscule sur "La patrouille de Saint-Yan" de 1956 à 1961.
L'ancien pilote de la formation raconte en une soixantaine de pages l'origine de la patrouille, les entraînements, les premières présentations publiques, avec le récit de quelques meetings vus de l'intérieur, le tout avec anecdotes et photos…
Publié avec l'aide de Mémoire de l'Aviation civile (DGAC), l'ouvrage a été mis en ligne et reste donc consultable gracieusement via le lien suivant…

http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/pdf/autres/La_patrouille_de_Saint_Yan_-_Louis_Souchet_2014-12-04_08h49.pdf

La livrée des SV-4 de la patrouille

© DR

Le SV-4 a équipé de nombreux aéro-clubs dont celui de l'UTA.

© Jean-Pierre Touzeau

entraîna ses futurs champions sur ce type d'appareil, et ce, jusqu'au début des années 1980.
Les différents Stampe SV-4 furent :
– Le prototype SV-4
– Le SV-4A, destiné à la voltige et équipé du Renault 4PO5 de 140 ch.
– Le SV-4C à moteur De Havilland Gipsy Major de 130 ch, certains étant équipés d'une verrière et de moteurs plus puissants (Cirrus Major ou Gipsy Major de 145 ch).
– Le SV-4C, construit en France avec un Renault 4PO-3 de 140 ch.
– Et enfin un seul SV-4D à moteur Mathis de 175 ch.
Les principaux utilisateurs de Stampe SV-4 furent :
– en Belgique, la Force aérienne belge,
– en France, l'armée de l'Air, l'Aéronavale, l'ALAT, les Centres nationaux et les aéro-clubs,
– au Royaume-Uni, la Royal Air Force,
– et au Congo Belge, la Force publique.
Il est à noter que le prototype français du SV-4 vole toujours à Anvers, au sein du musée Stampe et Vertongen.
Les SV-4 mesurent 6,8 m de long pour 8,38 m d'envergure. Ils sont limités, en piqué, à 250 km/h, pèsent un maximum de 750 kg, volent en croisière à 160 km/h, décrochent à 55 km/h, montent à 270 m/mn, c'est-à-dire un peu plus de 4 m/s et plafonnent suffisamment haut pour n'être limités que par la nécessité, pour les équipages, de ne voler qu'à des altitudes où la pression atmosphérique permet encore de respirer…

Ma rencontre avec le Stampe…
J'avais évidemment connu le Stampe de l'aéro-club de Champagne, au sein duquel (l'aéro-club, pas l'avion…), je faisais partie de l'équipe de modèles réduits, mais je

Vu à Saint-Yan, il y a quelques années, un SV-4 anglais peint aux couleurs du SFA…

© F. Besse

SV-4 Stampe

© Jean-Pierre Touzeau

© F. Besse

n'avais encore jamais volé à son bord quand, après mon engagement dans l'armée de l'Air, je fus désigné, comme tous mes camarades, pour effectuer un stage de pré-sélection à Saint-Yan.
À cette époque déjà lointaine (1951), cette sorte d'Académie française de pilotage disposait d'un immense "champ d'aviation" en herbe, sans la moindre piste préférentielle, donc sans la moindre balise, bordé d'un côté par la Loire et de l'autre par plusieurs grands hangars remplis de Stampe. Notre groupe fut alors scindé en deux équipes, l'une volant le matin et suivant les cours au sol l'après-midi et l'autre faisant évidemment le contraire, l'ordre s'inversant au début de chaque semaine.
Notre premier vol consista surtout à nous accoutumer au paysage et à la situation de l'aérodrome, plus, bien sûr, à nous montrer l'effet primaire des commandes. Notre deuxième vol, effectué le même jour, nous permettait de piloter l'avion en permanence, mis à part au cours du décollage et de l'atterrissage qu'il était évidemment sage de ne pas nous confier. À raison de deux vols de vingt minutes par jour, ces leçons étaient suffisamment courtes pour se terminer sans la moindre fatigue pour l'élève, tout en lui

© Jean-Pierre Touzeau

La décoration très reconnaissable des Stampe du Tiger Club à Redhill…

Photos © F. Besse

permettant de bien profiter de l'instruction, ce qui fit que les premiers vols en solo purent avoir lieu après quelque six heures de vol occupées, non seulement à étudier le pilotage de base, mais aussi toutes les mises en garde, y compris les autorotations, le mot "vrille" étant évidemment interdit aux adeptes de "l'Évangile selon Saint-Yan".
Si d'aucuns furent gênés par le fait qu'il fallait avancer le pied droit pour cadencer à droite – ce qui tendait évidemment à choquer ceux d'entre nous utilisant les antiques planches à roulettes en vogue à cette époque – le Stampe nous a en général semblé faire partie de ces sortes de prothèses de vol auxquelles il était évidemment nécessaire de s'habituer mais qui ne comportait aucun de ces pièges infernaux dont nous avions pu craindre la nocivité. Les commandes avaient bien des effets secondaires qu'il fallait corriger à chaque fois qu'elles étaient utilisées. Ces effets étaient moins importants que sur tous les planeurs de l'époque, planeurs sur lesquels nombreux étaient ceux d'entre nous ayant déjà manié les commandes au cours des quelques vols effectués à leur bord grâce à l'amitié des instructeurs à l'égard des modélistes. Ceux-ci leur donnaient parfois un "coup de main", soit

Chaque année, début juillet, le rassemblement des Stampe à Pithiviers…

Photos © F. Besse

pour garer les avions le soir, soit pour effectuer les légères réparations parfois rendues nécessaires par un quelconque atterrissage “aux vaches” dans un endroit mal pavé.
L’un de ces effets secondaires est évidemment dû, non aux commandes de vol, mais au moteur qui, en plus de la traction bien utile dont il nous fait profiter, nous inflige aussi ce souffle hélicoïdal qui, agissant sur les gouvernes verticales, tente de nous empêcher de décoller en ligne droite. Sur la quasi-totalité des avions, cet effet moteur est corrigé pour le vol en croisière, mais insuffisamment pour le décollage et la montée, au cours desquels on doit appliquer une légère pression sur la commande de direction. Sur le SV-4, comme d’ailleurs sur la majorité des avions français, dont l’hélice tourne vers la gauche vue de la place pilote, il faut évidemment corriger vers la gauche, alors que, sur les appareils d’origine américaine, c’est le contraire.

En palier, donc, l’avion vole symétriquement, le souffle hélicoïdal étant corrigé pour cette condition de vol, mais en descente, tout réduit, les effets moteur étant nuls, cette correction nous oblige à la contrer si l’on veut obtenir un vol symétrique.
Sur les avions lourds et puissants, les chasseurs par exemple, on dispose d’un compensateur de direction, ce qui permet d’annuler les efforts dans presque tous les cas de vol, mais évidemment pas dans la phase décollage. Par contre, léger et raisonnablement motorisé, notre appareil n’en a pas réellement besoin, ce qui oblige son pilote à effectuer lui-même la correction, une excellente nécessité pour un appareil principalement destiné à l’école de pilotage. Ceci étant, comme ce compensateur de direction se trouve sur la liste des équipements manquants, la correction structurale étant par contre bien présente, le pilote doit la contrer en descente et à l’atter-

L'ouvrage incontournable sur le SV-4 Stampe par R. Jouhaud (Ed. Bleu Ciel).

Photos © F. Besse

rissage, donc à l'aide d'une légère pression sur le palonnier droit. Sur ce plan, le SV-4, suffisamment motorisé avec ses 140 ch disponibles au décollage, est un excellent démonstrateur.

En vol, l'Évangile selon Saint-Yan nous dit que les virages en montée doivent être effectués avec une inclinaison de quelque vingt degrés, alors que les mêmes, en palier ou en descente, doivent se faire à quarante-cinq degrés. Cela pourrait paraître difficile à effectuer si l'on ne savait pas que les tirants de la cabane de l'aile supérieure sont perpendiculaires entre eux, c'est-à-dire que, si on les positionne parallèlement à l'horizon, on se trouve exactement à… 45 degrés d'inclinaison. En montée, donc, il est assez facile de trouver approximativement les vingt degrés, proches de la moitié des 45 fatidiques, alors qu'en palier ou en descente, il n'existe plus qu'un simple problème de visée.

Finalement, avec un bon instructeur, le Stampe constituait l'un des meilleurs appareils d'école possibles.

Les vitesses caractéristiques du SV-4 sont à peu près :

– Décrochage : 60 km/h,
– Croisière : 155 à 160 km/h,
– Vne : 240 km/h.

Normalement, donc, la vitesse de référence, celle au-dessous de laquelle on ne doit jamais descendre en approche finale, est 78 km/h, mais en école, la vitesse d'approche était fixée à 90 km/h, ce qui assurait un excellent taux de sécurité en cas d'imprécision. Quant à la vitesse de montée, comme elle doit tenir compte de l'incidence, certes, mais aussi des conditions de refroidissement du moteur, elle était fixée à 110 km/h. Je ne m'étendrai pas sur les problèmes de pilotage, mais je tiens à signaler que, à l'instar de la majorité des avions dépourvus de volets d'atterrissage, autant destinés à augmenter le Cx, donc le coefficient de traînée, tout autant que le Cz, le coefficient de portance, la réduction de vitesse, au cours de l'arrondi, se produit d'abord lentement puis, au fur et à mesure de l'augmentation du Cx,

Patrouille de SV-4
lors d'un meeting à La Ferté

plus rapidement. Tout cela pour dire que, si l'on tient à effectuer un bel atterrissage en position trois points, il convient d'accélérer le rythme de l'arrondi au cours de celui-ci. Michel Berlin, au cours de ses "briefings", savait simplifier les explications pour être compris de tous.
Pour apprendre à ses élèves comment arrondir de manière à effectuer un atterrissage parfait, il disait : Vous arrondissez à peu près à un mètre et vous faites tout pour empêcher votre avion de descendre. Il arrivera donc fatalement un moment où la vitesse sera suffisamment proche de celle du décrochage et où votre machine vous fera comprendre qu'elle en a marre de voler et que, malgré vos injonctions, elle a décidé de se poser. L'atterrissage sera alors quasiment parfait, tout au moins si, l'axe du fuselage étant resté parallèle à la trajectoire, si la course au sol ne se transforme en ce cheval de bois générateur de railleries de la part de vos copains, d'engueulade de la part de votre instructeur et, potentiellement, de casse plus ou moins importante de la machine.
Or, le SV-4 possédant une roulette arrière folle, il était doté de freins commandés par la mise en butée du palonnier. Certes, la

© Jean-Pierre Touzeau

Photos © F. Besse

La possibilité de voler en cockpit torpédo et pourquoi pas pour quelques figures de voltige…

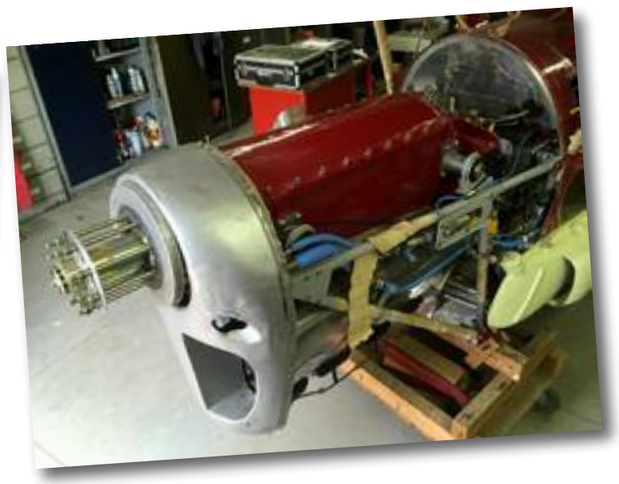
© Jean-Pierre Touzeau

Un SV-4 remotorisé Lycoming pour éviter les tracas dus au Renault

force de freinage était proportionnelle à l'effort fourni, mais en cas de cheval de bois, le pilote peu expérimenté pouvait avoir le réflexe de forcer sur l'une des pédales et de maintenir sa pression, ce qui était le meilleur moyen de terminer sur le dos. Il existait pourtant un frein à main mais, sa position étant maintenue par une crémaillère, son utilisation en cours d'atterrissage était en fait le meilleur moyen de terminer en position inversée un atterrissage tout d'abord effectué normalement. Si l'on voulait freiner rapidement, pour une raison ou une autre, il fallait donc donner rapidement de bons coups de pieds droite-gauche, et surtout sans maintenir l'effort ni d'un côté ni de l'autre. De cette manière, l'avion s'arrêtait étonnamment vite et sans le moindre risque. Si j'ai mis mes dernières phrases au passé, c'est pour l'excellente raison que, sur le Stampe de notre Amicale, qui devrait voler en 2020 si aucun problème ne vient nous empêcher d'y travailler, notre célèbre "Équipe de l'Ouest" a installé un système de freinage classique, c'est-à-dire doté des deux pédales de rigueur.

Je ne pense pas être en mesure d'ajouter quoi que ce soit à mon texte, tout d'abord pour ne pas risquer de lasser mes lecteurs, mais surtout pour la simple raison que je ne sais plus quoi ajouter. Mais en fait, si je vous invite à apporter chacun votre bouteille de champagne le jour où notre SV-4 effectuera son premier vol. Il sera, ce jour-là, mieux que neuf.

■ **Jean-Pierre Lafille**



Photos © F. Besse

Le SV-4 de l'AJBS en courte finale pour 2020

Photos © F. Besse

Le polo AJBS édition 2019

Le nouveau polo de l'Amicale évoque le Douglas C-47 en cours de restauration, avec son immatriculation américaine, son code opérationnel (J37), les bandes du Débarquement.

Ce polo est disponible avec le logo "Le Temps des Hélices" sur la manche droite pour les membres de l'Amicale et sans logo pour le grand public.

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS...

www.ajbs.fr

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

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

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-clés Caudron

Mini-torches

Brun, Noir, Rouge

6€/pièce

6€

5€

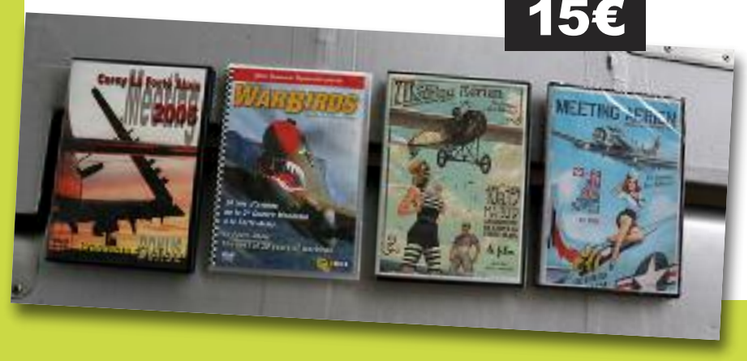
Pins AJBS

190€

Montre Novy

2€

Autocollant AJBS



15€

DVD

- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

20€

DVD 2016
DVD 2017

20€

DVD 2018

20€

Sortie
Automne
2019

DVD 2019

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

Polo AJBS noir

29€

Tailles S, M, L, XL

Sweat-shirt AJBS gris

55€

Tailles M, L, XL, 2XL

Casquette AJBS

12€

NOUVEAU

Noir, Bleu. Tailles S ou L
Mention “Le Temps des Hélices”
12€/pièce

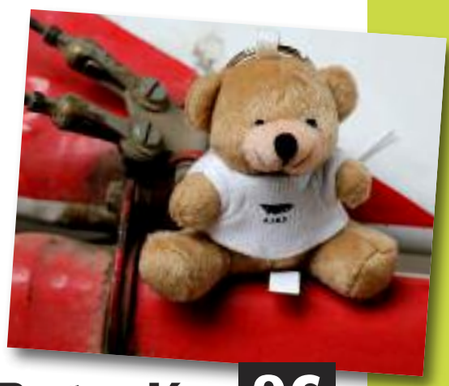
Casquette Barnstormer

39€

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

Porte-clés Ourson

9€



T-shirt AJBS 2018 ou 2019

Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS DC-3

Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€

NOUVEAU

Patches

5€

Skyraider, Ju-52,
DC-3, AJBS. 5 €/pièce

Mook aeroVFR n°1 et n°2

21€

NOUVEAU

Reportages sur l’aviation de collection, du Dewoitine D-551 au Beech Staggerwing via le B-29 Superfortress, le F-86 ou le Norécrin.
150 pages. +300 photos. 21 €/unité

70 ans de vol à voile en Essonne, de La Ferté-Alais à Buno-Bonnevaux.

36€

310 pages. +600 photos

Les 20.000 heures de vol de Jean-Marie Saget, pilote d’essais. Du Morane 315 au Mirage 4000 !

54€

440 pages. +900 photos

Foulard AJBS

29€

Contact

Sylvie au secrétariat AJBS
Tél. : 01 64 57 55 85
bureau@ajbs.fr

A commander sur https://boutique.ajbs.fr ou par courrier avec règlement par chèque à AJBS (aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny)

En précisant

Prénom / NOM / Adresse / Téléphone / Mail
Référence des produits / Taille / Couleur et Quantité
Prix total + frais de port
Frais de port : +4,50 € (forfaitaires)

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l’Amicale !

Le Temps des Hélices...

18 numéros déjà parus,
à retrouver en ligne sur

http://www.ajbs.fr

Le bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis