N°20 - Cerny-La Ferté-Alais / Avril 2020

Le Morane-Saulnier MS-893 Rallye, fidèle destrier de l'Amicale…

© F. Besse

Le Temps des Hélices

Sommaire

2 - Edito
Report du meeting…
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles…
4 - Assemblée générale
Edition 2020
10 - Retour sur 2019
Cérémonie à Oyonnax
10 - eBoutique
Pour composer son propre design
14 - En 747 à La Ferté-Alais
Retour sur une démonstration…

© F. Besse

32 - Boutique AJBS
Soutenez l'Amicale !

En attendant la "reprise"…

20 numéros du "Temps des Hélices" déjà parus, à lire ou relire !

A retrouver en ligne sur http://www.ajbs.fr

Report du meeting…

Nous sommes au regret de vous annoncer que compte tenu de l'impact des mesures prises par le gouvernement et le contexte sanitaire lié à la pandémie Covid-19, la prochaine édition de notre meeting "Le Temps des Hélices", prévu les 30 et 31 mai prochain, ne pourra se dérouler à ces dates.

Ceci dit, nous ne nous avouons pas vaincus et étudions actuellement l'éventualité d'un report en juillet ou en octobre 2020, sachant que nous visons un choix définitif vers la mi-avril, ce délai nous permettant d'effectuer toutes les vérifications requises pour une planification optimale d'un événement très attendu.

A vous et vos proches, nous vous souhaitons de bien vous porter, protégez vous bien, nous allons avoir besoin de vous avec une énergie décuplée pour la réussite de cette 48e édition de notre manifestation !

Bien amicalement,

Le Bureau directeur de l'AJBS

© AJBS / 2020. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : Ch. Bailly, F. Besse, J. Briez, B. Charles, J-P. Maréchal, J.-P. Touzeau.

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 de l'AJBS…

■ **Disparitions**
Lors de la dernière assemblée générale de l'AJBS, une minute de silence de l'assistance a été respectée en hommage à trois membres disparus courant 2019-début 2020…

Martine Souriau
Martine était une battante qui n'hésitait pas à faire chaque semaine des allers-retours entre Blois et La Ferté. Sur le terrain, elle avait toujours quelque chose à faire. Il lui arrivait de passer des heures à nettoyer des avions. Elle avait aussi repris depuis plusieurs années un travail plus administratif au sein de l'Amicale en s'occupant notamment des exposants et des VIP pour le Temps des Hélices.
Le terme de membre "actif" lui allait à merveille. Elle œuvrait avec beaucoup de sérieux et de rigueur dans les tâches qu'elle assumait, soutenant et conseillant la personne ayant repris le dossier Exposants tandis qu'elle se consacrait au dossier VIP crucial pour l'économie du meeting.

Roland Souchet
Roland Souchet avait intégré l'Amicale en janvier 2002 et avait participé plus particulièrement à la maintenance du Beech 18. Ancien combattant, détenteur de la médaille militaire, de la croix du combattant, de la médaille de l'Aéronautique, il était membre de l'association des anciens sous-officiers de l'armée de l'Air.

Gerry Marchadier
C'est vers le milieu des années 1970, que l'on vit arriver un jeune modéliste, porteur d'une jolie maquette de Blériot. Cet homme s'appelait Gérard Marchadier et sa fantaisie, la qualité de son travail et de ses dessins, ainsi que sa simplicité le firent immédiatement adopter. Il était alors agent d'opérations à la Lufthansa mais, confiné dans des bureaux. Il avait envie de travailler sur de "vrais avions" et d'apprendre à les manier. Après des séances de roulage sur un Stark "New look" appartenant à Jean-Pierre Lafille, Gerry passa facilement ses brevets de pilote. Pendant tous ses week-ends et ses congés, il remettait en état des avions anciens. Plus tard, il répara le Yak-11 de Raymond Capel et, en pool avec son propriétaire, modifia un autre Yak 11 pour en faire un sensationnel monoplace aux allures de chasseur. Après des Cri-Cri et Polikarpov, il acquit un DHC-1 Chipmunk qu'il révisa entièrement et qu'il avait plus plaisir à prêter à ses copains qu'à l'utiliser lui-même. Comme un coin de hangar était inutilisé, ayant pris sa retraite, il s'y installa un bel atelier passant tout son temps libre à construire un Nieuport 17…

Au nom de tous les membres de l'AJBS, le CA exprime ses plus sincères condoléances à leurs proches. ■

© DR

AG 2020

Assemblée générale

L'assemblée générale de l'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS) a eu lieu le samedi 1er février dans les locaux du musée volant Salis.

Rapport moral du président

L'assemblée générale a porté sur l'exercice allant de septembre 2018 à septembre 2019. L'AJBS a compté 253 membres durant l'exercice dont 142 actifs, 70 bienfaiteurs, 38 membres d'honneur et 3 membres fondateurs. Le conseil d'administration s'est réuni 10 fois.

– Animations

Les animations ont compris : la journée d'Automne (octobre) en même temps que la Fête de la Science, la journée de l'Amicale (mai).

– Actions

Parmi les actions, au-delà de l'organisation du meeting, des actions de lobbying (Conseil départemental, Région, Dassault Aviation, Dassault Systems, etc.), la participation à la convention annuelle de France Spectacle Aérien (FSA) et au Groupe de travail sur les manifestations aériennes (GTMA).

– Flotte

L'entretien du patrimoine de l'AJBS demeure l'objectif principal de l'association, avec en cours les visites d'entretien de sa flotte, notamment :

Caudron GIII : visite annuelle
Skyraider : visite annuelle
Pilatus P2 : mise sur vérins pour contrôle du train d'atterrissage
Stampe : mise en croix puis démontage pour peinture des ailes
DC-3 : poursuite du décapage, achat de tôles renforcées sous la structure et remise en état des longerons et volets
Ju-52 : démontage des ailes pour inspection et radiographie, réfection des planchers, RG moteur 1 et moteur de rechange
Akrostar : en finition pour mise en vente.
Nieuport : en stand-by
AJBS 10 : visite annuelle
Rallye : visite annuelle
Beech 18 : visite annuelle
Blériot : visite annuelle
Morane H : visite annuelle
N3N : visite annuelle
Stearman : visite annuelle
Se-5 : dépose des ailes pour traitement des haubans et mâts
T6 : visite annuelle avec remplacement des tuyauteries
Luciole : reste l'échappement à achever, repris par Chabbord
MS-317 : réfection des freins, potentiel moteur à surveiller.
Zéro : visite annuelle
Storch : pot d'échappement à revoir, échange d'un tambour de frein
Piper : réparation des ailes suite à l'incident l'an passé
Pitts S1S : avion vendu

– Meetings et expositions extérieurs

– En 2018 :
Journée HEC avec le Blériot en statique (octobre)
Exposition du Morane H à La Réunion (septembre-octobre)
Exposition à Cognac du Blériot XI (octobre)
Exposition à La Roche-sur-Yon du Blériot XI (octobre)
Exposition à la Mairie de Vincennes du Blériot XI (novembre)
Exposition du Morane H à la Mairie de Puteaux (novembre)

– En 2019 :
Exposition à Chantilly des Blériot et Morane H (avril)
Survol d'Angerville par les Zero et T6 (avril)
Meeting à Strasbourg pour le Beech 18 (avril)
Cérémonie à Villeneuve-sur-Auvers avec Storch, T6, Zéro, Beech 18 et intervention

Photos © F. Besse

Visite annuelle pour le T-6G

Vérification du train du P2 sur vérins

En attente de l'échappement pour le Luciole

Visite annuelle pour le Nord 3202

Contrôle des haubans et mats du Se-5a

pyrotechnique (mai)
Meeting du Salon du Bourget avec présence Ju-52 et Skyraider (juin)
Meeting de Cazaux avec le T6 (juin)
Présentation du Skyraider à Avallon (juillet)
Présent des T6 et Zéro à Coetquidan (juillet)
Participation à la traversée de la Manche par Zapata (juillet)
Survol de Saint Fargeau/Ponthierry avec N3202, Stearman, Se-5 et T6 (août)
Participation au Fly-in de Stearman à Cerny/La Ferté (août)
Meeting de Lens avec le MS-317 (septembre)
Meeting de Cholet avec Se-5, Beech 18, Zéro, Blériot (septembre)
Cérémonie à Oyonnax avec T6 et Zéro (septembre)

– Films

Participation des avions de l'AJBS à des tournages en collaboration avec Salis Aviation (Storch, Dragon Rapide, Beech 18) et événementiel.

– Heures de vol

Ont été enregistrées 294.77 heures de vol (en 549 vols) principalement, par ordre décroissant, par les MS-893, T6, J3, Beech 18, Stearman, AJBS-10, Zero, Nord 3202.

Communication

Plusieurs vecteurs : site internet, bulletin TdH, Facebook, Instagram

– Meeting 2019

Moins d'entrées payantes que l'année précédente mais une commercialisation en hausse au niveau du village VIP.
Un spectacle qui reste toujours d'exception avec parmi les points forts : Air France et PAF, Zapata, F-86 Sabre, Patrouille Tranchant et PAF.
Si une baisse du public a été constatée,

Entoilage des ailes du Piper J-3

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 déductibles 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

c'est aussi le cas en matière de mobilisation des bénévoles pour les taches de logistique tandis que les coûts sont toujours en hausse et les contraintes supplémentaires…
Le rapport moral est approuvé à l'unanimité

Rapport financier du trésorier
Le rapport financier est approuvé à l'unanimité

Communication
Les statistiques de consultation du site internet sont présentées avec le nombre de visiteurs, leur localisation dans le monde, les pics de fréquentation liés au meeting (programme des vols).
Deux boutiques sont en ligne.
Autres moyens de communication : Facebook, Instagram, Twitter, What"s App, un blog spécifique au DC-3, des brochures “commercialisation VIP”.
En préparation : une chaîne Youtube AJBS.

CA et bureau

Lors de cette AG, le CA de l’AJBS a été renouvellé. Ont été élus à l’unanimité :
– Katy Theimer,
– Nicole Bailly,
– Christophe Bailly,
– Bernard Charles,
– Guy Legallet,
– Alain Leluc,
– Pierre Donne,
– Guillaume Dunand,
– Didier Savard,
– Jean-Yves Gelly,
– Jean-François Lemat,
– Clément Maiuri-Folgalvez,
– Michel Geindre,
– Michel Germaine,
– Arnaud Marel,
et le bureau est désormais constitué de :
– Cyrille Valente, président,
– Jean Briez, vice-président,
– Jérôme de Gabrielli, trésorier,
– Florent Chèze, secrétaire général,
– Jean-Marc Viard, secrétaire général adjoint.

Meeting 2020 Reporté depuis l’AG
Dates : 30 et 31 mai.
Thème : la fête aérienne…
Une manifestation toujours placée sous haute surveillance (plan Vigipirate renforcé).
Des enjeux avec de nouveaux prestataires et un développement commercial prévu avec Larivière Organisation.
Le meeting sera organisé par l'AJBS en partenariat avec l'Aéro-Club de France.
Le plateau est en cours d'élaboration.
Le plan de sûreté prévoit les dispositions de l'an passé (contrôle d'accès, barrièrage entre parking et zone publique, ouverture des sacs, identification des membres par badge, carte d'identité ou preuve d'identité obligatoire). La fonction de “stadier” sera renforcée, partenariat avec les spotters, etc.).

Actions prévues en 2020
Mise en vente de l'Akrostar et du Norécrin.
Formation et lâchés de nouveaux pilotes (Blériot, Morane H, Beech 18…).
Développements de nouveaux partenariats.
La journée de l'AJBS (mai) à transformer en fête du terrain avec pique-nique participatif.
Visite de la base de Saint-Dizier (date à confirmer)
Journée de l'Amicale (octobre) conjointement avec la Fête de l'Air de Jonathan Club.

Le challenge du nouveau CA
Orientation du meeting, son avenir ?
Valorisation du meeting par du partenariat.
Gérer une impasse financière et des choix stratégiques à faire (réduction des coûts)
Gestion de la flotte.

Elections du nouveau CA 2020-2023.
Les résultats (CA et Bureau) sont indiqués dans l’encadré ci-contre. ■

SUIVEZ L’ACTUALITÉ DE L’AJBS…

www.ajbs.fr

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

Photos © Bernard Charles

Cérémonie à Oyonnax

LA l'occasion des cérémonies de passation de drapeau des villes médaillées de la Résistance, la ville d'Oyonnax a convié l'AJBS en septembre dernier afin d'intégrer le passage de trois avions aux festivités.
Les équipages étaient les suivants :
– **T-6 F-AZBE :** Franck et Marie Salis
– **T-6 F-AZBQ :** Jack Krine et Jean-Luc Chinetti
– **T-6 Zéro :** Pierre Fages et Bernard Charles

Vendredi 27 septembre…
Le vol aller s'est préparé avec une météo très incertaine qui nous a obligés à passer près de Dijon après Avallon car les reliefs du Morvan étaient bien accrochés.
L'arrivée sur site des trois warbirds, avec une reconnaissance des lieux, n'est pas passée inaperçue et nous étions satisfaits d'apporter un peu d'activité sur une plate-forme menacée (encore une…).
Après un accueil chaleureux des membres de l'aéro-club et le refuelling, nous avons regagné l'hôtel où un repas, avec les 17 délégations des villes médaillées de la Résistance, était organisé en soirée.

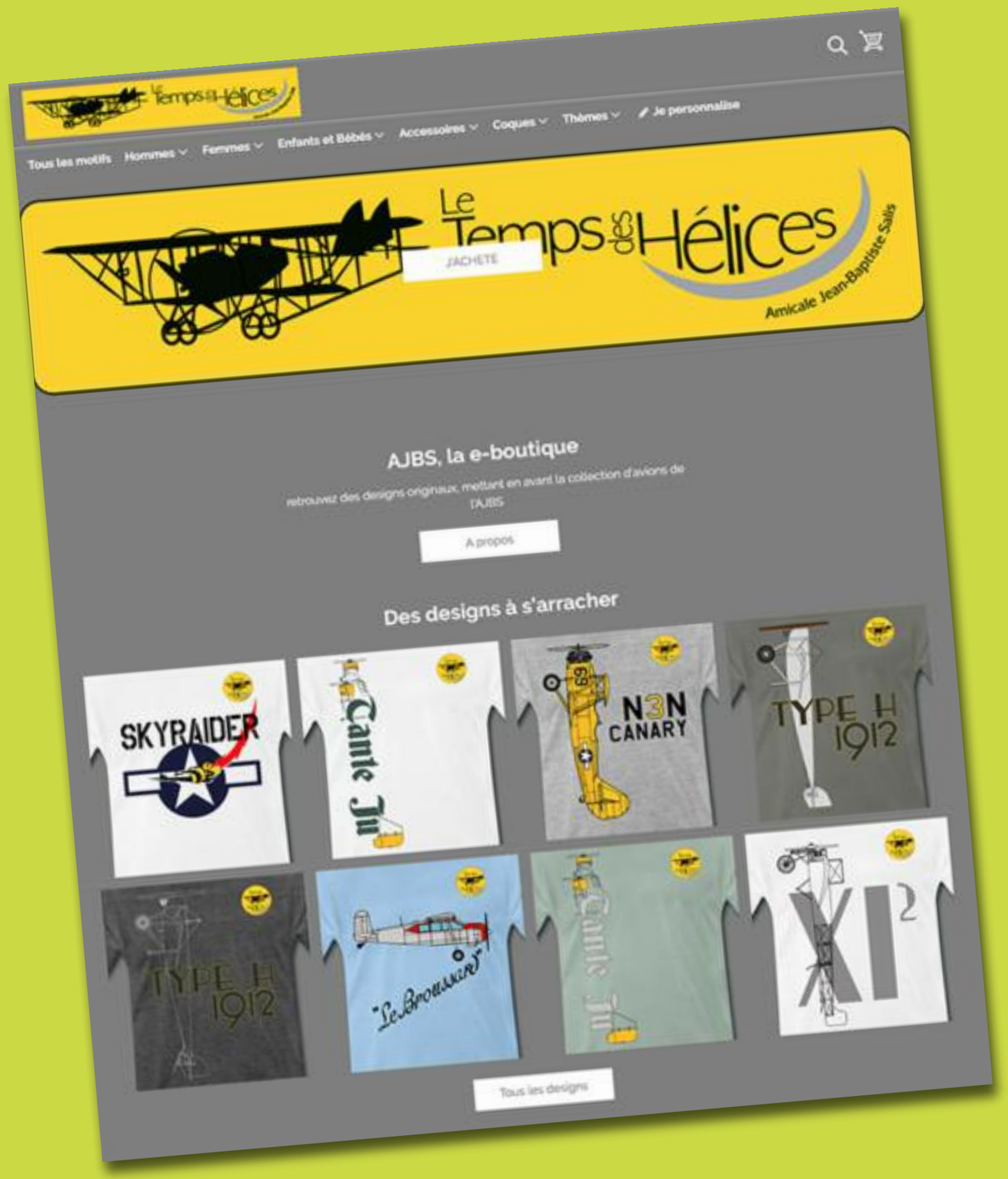
Samedi 28 septembre…
Rendez-vous à 9h15 pour convoyer les pilotes au terrain. Jean-Luc et Bernard restent en ville sur le lieu de la cérémonie, l'un pour coordonner la manip à la radio et le second pour le reportage photo.
Après une dernière concertation avec le maître de cérémonie, nous convenons de trois passages, un premier en patrouille sans éclatement, le second avec éclatement et fumigènes et le dernier avec oreille par la gauche et fumigènes, le tout pour un chrono total de 8 minutes maximum. Timing parfaitement respecté avec un total de 7 minutes au final !
A la fin des cérémonies, l'équipe a de nouveau partagé le repas avec les délégations avant un retour au terrain à 15h00 et l'organisation de quelques visites des avions puis un départ à 16h00, suivi d'un passage bas avec fumigènes en guise d'au revoir. Oyonnax portera donc le drapeau jusqu'en septembre 2020 avant de passer le relais à la ville de Plougasnou en Bretagne... et pourquoi pas une nouvelle participation de l'AJBS.
L'Amicale remercie chaleureusement Michel Perraud, maire d'Oyonnax et toute son équipe pour avoir eu l'opportunité de participer à cette émouvante cérémonie.

■ **Bernard Charles**

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

Photos © J.-P. Touzeau

La Ferté en Boeing 747

Retour sur la démonstration du Boeing 747 de Corsair lors de l'édition 2016 du "Temps des Hélices" à La Ferté-Alais...

Rétro

En 2016, Christophe Bailly, commandant de bord chez Corsair et membre de l'Amicale Jean-Baptiste Salis, présentait le 747 lors du Temps des Hélices. Nous lui avons demandé d'évoquer les coulisses de cette démonstration…

J'ai présenté le Boeing 747 à La Ferté-Alais !

2016… cette année, ma compagnie aérienne – Corsair – fête ses 35 ans d'existence. Il faut organiser un peu de communication à ce propos ! Notre PDG, Pascal de Izaguirre, en discutant avec un de ses amis, journaliste aéronautique bien connu, se laisse convaincre que, faire participer un de nos 747 au meeting de La Ferté serait une magnifique opportunité.

Comme j'ai pas mal d'amis, à Corsair, l'information parvient à mes oreilles rapidement... et tout de suite mon esprit s'embrase ! Ce vol est pour moi ! Après tout, après presque 29 ans à l'Amicale et un fameux "paquet" de meetings, je me sens très légitime sur cette affaire. Et puis avec 7 300 heures de 747, à l'époque, je pense maîtriser la bête ! Mais comment faire ? Aller voir le PDG, directement, en "overshootant" la voie hiérarchique ? Attendre, sagement, que l'on vienne me chercher ? Je sens que si je ne prends pas le taureau par les cornes, ça risque de me passer sous le nez... Un jour, sachant qu'il y avait un comité exécutif de la compagnie, et passant à proximité, je décide de forcer le destin.

© F. Besse

Photos © Corsair

De gauche à droite, Franck Thiebault, Wilfrid Legault et Christophe Bailly

Le manuel du 747 ne fournissant pas d'abaques représentant l'évolution de la vitesse de décrochage en fonction de l'inclinaison de l'avion, celle-ci a été calculée par le bureau d'études.

CORSAIR

NOTE

Meeting le Ferté Alais – Calcul des marges

Page 3 sur 3

Données

Séquence	Configuration	Vitesse de décrochage 1G	Vitesse de décrochage en virage	Marge (kts)	Vitesse en passage en fonction de Vs
1	800 pieds QNH, vitesse 200 kts volets 1°, 5 d'inclinaison max	121	131	10	1.53
2	1500 pieds QNH, vitesse 190 kts volets 5°, virage 40 degrés d'inclinaison	125	141	49	1.35
3	1500 pieds QNH, vitesse 180 kts volets 10°, virage 40 degrés d'inclinaison	120	137	45	1.51
4	2000 pieds QNH, vitesse 180 kts volets 10°, virage 40 degrés d'inclinaison	120	137	45	1.51
5	2000 pieds QNH, vitesse 150 kts train sorti volets 30, ligne droite	107	109	45	1.4
6	2000 pieds QNH, vitesse 150 kts train sorti volets 30, virage 10 degrés d'inclinaison	107	119	35	1.1
7	2000 pieds QNH, vitesse 120 kts train sorti volets 30, ligne droite	107	109	40	1.1

Je m'arrête à Corsair, et demande à la secrétaire de direction de pouvoir m'entretenir avec mon PDG, à la fin de sa réunion.
Cela tombe bien, elle se termine.
Je rentre dans la salle, remplie de directeurs, Pascal de Izaguirre se lève, vient vers moi, et avant que j'ai eu le temps d'ouvrir la bouche, me dit : "Ah, M. Bailly, vous tombez bien, nous venons d'en discuter, c'est vous qui présenterez le 747 à la Ferté-Alais". Heureusement que j'ai le cœur solide ! Vous dire ma joie est impossible !
Comme copilote, j'aurai Franck Thiebault, ancien président de Buno-Bonnevaux, vélivole très confirmé, et au passé aéronautique conséquent. Il a été décidé de rajouter, très intelligemment, un "troisième homme", une sorte d'officier de sécurité du vol, en la personne de Wilfrid Legault, commandant de bord, et ancien OSV compagnie (officier de sécurité des vols).
Je dois dire que je suis absolument ravi de ces choix. Deux collègues "très affûtés", excellents professionnels, avec beaucoup d'expérience et de recul, et avec lesquels je m'entends particulièrement bien !
Maintenant, le gros boulot commence, il va falloir tout préparer avec minutie.
Je contacte Michel Geindre, directeur des vols du meeting, pour lui faire part de ma désignation. Il a déjà réfléchi à une trajectoire, depuis le décollage d'Orly jusqu'au terrain, lors de notre présentation, puis au retour vers notre base. Nous en discutons, et je trouve cela très satisfaisant. Je propose quelques améliorations et aménagements, et nous tombons d'accord sur un scénario complet. Mes deux collègues, et l'OSV compagnie, aussi. C'est vendu !
Un long processus s'enclenche. Il va falloir :
1) Notifier la DGAC et avoir leur accord.
2) Même chose pour l'assurance.
3) Créer, au sein de Corsair, un groupe d'une dizaine de personnes, ayant à intervenir, à un moment ou un autre dans l'affaire. Et faire moultes réunions...
4) Faire modifier, de manière temporaire, notre Manex, manuel d'exploitation, avec un chapitre spécial, sur ces deux vols particuliers.
5) Calculer les rayons de virage, et les facteurs de charge en conséquence.
6) Que le bureau d'études nous calcule, pour chaque phase du vol, quelle est la marge de vitesse que nous avons, par rapport au décrochage (surtout dynamique).
7) Nous fixer des limites précises, en matière d'inclinaison, vitesse, et configuration.
8) Définir, très rigoureusement, le rôle de chacun (je vais y revenir)
9) Répéter, au simulateur, plusieurs fois, la présentation.
10) Faire intervenir nos mécaniciens, pour qu'ils configurent nos avions, momentanément, pour une présentation basse altitude (arrimages, et désactivation des alertes EGPWS – Ndlr : proximité du sol)
11) Prévenir et briefer le contrôle d'Orly, le terrain de Melun et le contrôle régional, Seine Info.
Et j'ai dû en oublier....
Le 8 mai, nous nous retrouvons au simulateur Air France, pour le test final d'acceptation. Il y a, en dehors de nous trois pilotes, Michel Geindre, qui va donner, ou non, son acceptation en tant que directeur des vols du meeting, l'OSV compagnie, et

L'équipage au pied du F-HSEA à Orly le dimanche…

© Corsair

En poste dans le Jumbo Jet avant le départ…

En montée vers Melun, passant à proximité de l'aérodrome de La Ferté-Alais, l'équipage l'aperçoit quelques instants à travers les nuages.

un instructeur pour mettre en œuvre le simulateur. Pas mal de pression, mais nous sommes concentrés et sereins, et tout se passe bien.
Voici le rôle de chacun :
– Je suis le commandant de bord du vol, je pilote et demande les changements de configuration et de vitesse.
– Franck, lors de la présentation, comme dans un rallye automobile, parle "en permanence", en décrivant au fur et à mesure, le déroulé du vol. Exemple : "Top, virage à droite, au cap 300, en montée vers 1 000 ft, la vitesse vers 210 Kt", etc.
A ma demande, il manoeuvre le train et les hypersustentateurs, et intervient sur la vitesse, tenue à l'auto-manette.
– Wilfrid regarde attentivement tout ce qui se passe, vérifie que nous respectons scrupuleusement tous les éléments du vol, et, s'il détecte le moindre dépassement significatif, doit crier : "Stop présentation !" et nous devrons lui obéir sans discuter.
Le jour J, le décollage est effectué à 208 tonnes, avec une quantité de carburant de 30 tonnes permettant d'assurer la présentation et le retour sur ORY, réserve finale, et dégagement CDG.
Avion très léger. Il y a presque 104 tonnes de poussée, plein gaz. Un rapport poussée/poids de 1/2, presque un chasseur !
La trajectoire est la suivante : décollage d'Orly, en montée vers le niveau 80 sous le contrôle de l'approche, puis avec Seine Info. Rejointe de la verticale du terrain de Melun, et circuit d'attente. Au moment venu, descente vers 3 000 ft, prise de cap vers "la bougie", le relais de télécom bien connu, 3,5 nautiques plein est du terrain.
Si nous sommes autorisés, prise de cap immédiate vers La Ferté (ce sera le cas le samedi), sinon, un tour d'attente à 1 000 ft sol (cas du dimanche). Présentation, puis reprise de contact avec Orly Approche, radar vectoring pour un ILS.
Il y a du travail pour trois, y compris à la radio. Lors de notre attente à Melun, Wilfrid est en contact avec le directeur des vols pour synchronisation, Franck fait de l'auto-information sur la fréquence TWR de Melun, une fois libéré par Seine, et moi je suis avec la TWR de La Ferté, pour les tenir au courant de nos position et trajectoire.
Présentation. Nous avons choisi d'arriver volets 5, car c'est plus esthétique. En effet, en configuration volets 1, il n'y a... pas de volets, et seule une partie des becs de bord d'attaque est sortie (les deux-tiers, en fait). Volets 5, nous avons tous les becs dehors, et 5 degrés de volets. Plus joli ! Pas la peine de "débouler plein pot", il faut que le public ait le temps de bien nous voir, et puis la limitation volets 5 est de 260 Kt.
Voici le déroulé de la présentation, tel que déposé dans notre Manex et approuvé par tous :
– Passage 1 : arrivée de l'Est, 800 ft QNH, 200 Kt, volets 5°. Passage en ligne droite, ou très faiblement incliné jusqu'à la fin de bande…

© J.-P. Touzeau

Virage à droite, rentrée du train, fin de démonstration et retour vers Orly…

– Passage 2 : fin de bande, virage droite, 40° inclinaison cap au Nord, en montée vers 1 500 ft QNH, en décélération vers 180 Kt. Sortie en séquence des volets vers 10°. Virage retour, 40° inclinaison en descente vers 1 000 ft QNH. Alignement face à l'Est jusqu'à la mi-bande

– Passage 3 : à mi-bande, virage de 360° par la gauche à 40° d'inclinaison, première moitié du virage en montée vers 1 500 ft QNH, seconde moitié en descente vers 1 000 ft QNH.

– Passage 4 : à l'issue du 360°, fin de bande, virage gauche cap au Nord, 40° d'inclinaison, en montée vers 2 000 ft QNH. Puis virage droite à 40° d'inclinaison, cap inverse du QFU de présentation, pour une vent arrière. Décélération vers 150 Kt, sortie du train et des volets 30°. Virage 25° d'inclinaison et retour en finale.

Alignement sur la piste à +/- 3,5 nm.

Finale type ILS, pente de 3°, 150 Kt.

Hauteur minimale 900 ft QNH.

Remise des gaz en virage droite, puis prise en compte radar, clearance IFR, et retour sur Orly.

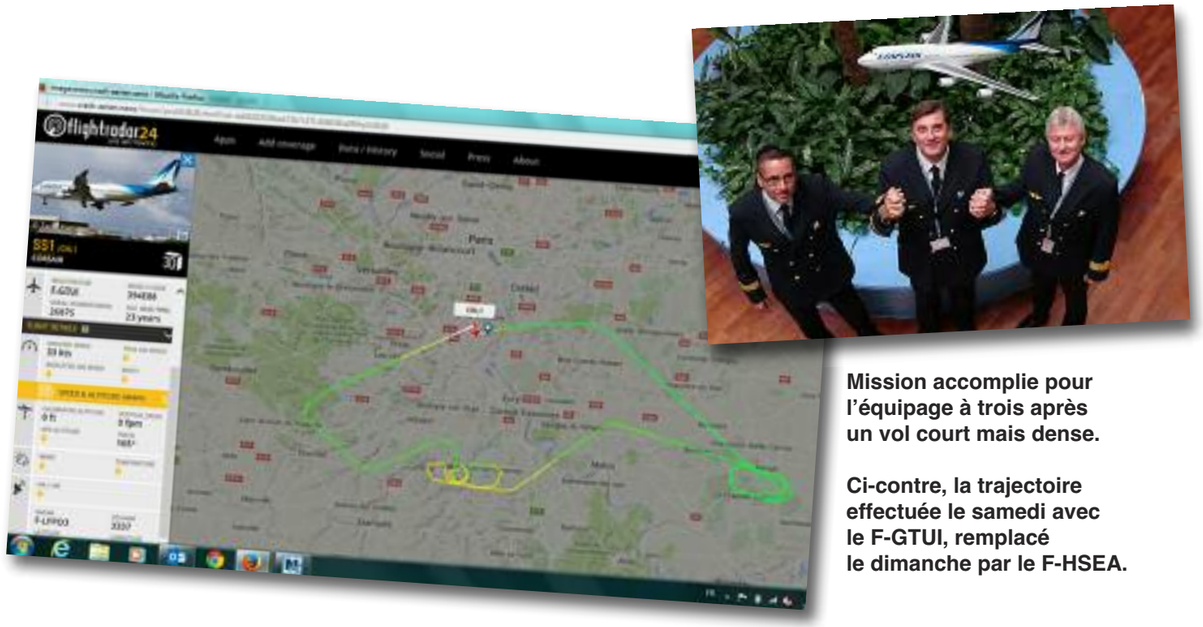
Vu du poste de pilotage, la phase la plus impressionnante, presque désagréable, fut, après le premier passage en ligne droite, et le virage au cap Nord, le virage retour terrain, nez vers le bas, en descente vers 500 ft.sol, inclinaison de 40°… sans trop

© J.-P. Touzeau

Configuration Atterrissage avec les becs, les volets et le train d'atterrissage sortis… 150 Kt au badin pour une simulation de finale sur ILS.

Photos © F. Besse

Près de 40 ans séparent la conception du Junkers Ju-52 (1932) et celle du 747 (1969), deux avions de ligne qui ont marqué leur époque à leur entrée en ligne…



© Corsair

Mission accomplie pour l'équipage à trois après un vol court mais dense.

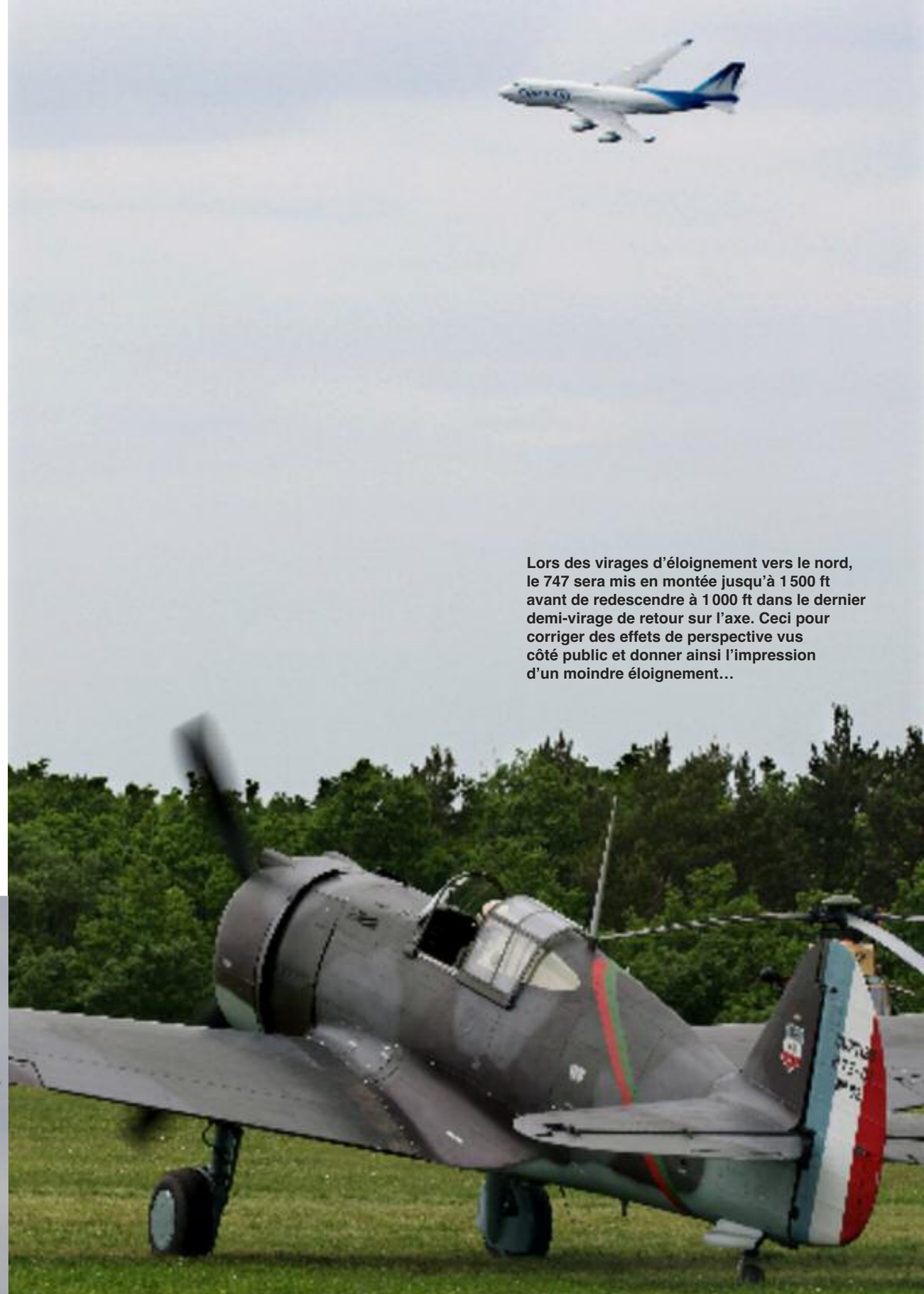
Ci-contre, la trajectoire effectuée le samedi avec le F-GTUI, remplacé le dimanche par le F-HSEA.

voir le terrain, caché par le panneau supérieur du cockpit. C'est une configuration que l'on ne rencontre, bien évidemment, jamais en ligne !
Il est difficile, à travers quelques lignes, de vous faire partager tous ce que nous avons ressenti lors de ces deux vols. Ce fut tout d'abord un mélange de fierté et de joie, mais nous étions essentiellement animés par l'obsession de la sécurité des vols, évoluant dans un environnement où les possibilités que cette dernière soit engagée sont nombreuses. Et il n'en était pas question un seul instant ! Il nous fallait ne pas décevoir, faire beau et bien, sans faire peur, ou se faire peur.
Jamais autant que lors de ces deux vols, la notion de synergie d'équipage n'a autant eu de sens ! Je ne vais pas tomber dans le travers de certains making-off de films, ou chacun trouve tous les autres acteurs "formidables", et "c'était un honneur de travailler avec eux", bla, bla…. mais je veux absolument dire que sans les grandes qualités, professionnelles et humaines, de mes deux camarades, Franck et Wilfrid, sans la complicité qui nous lie et la totale confiance que nous avons réciproquement, cela aurait été moins bien sur tous les plans. Ce n'était pas un "one man show", mais le travail d'une équipe. Merci les gars !
On recommence quand vous voulez !

■ **Christophe Bailly**

Une vidéo à voir…
https://youtu.be/i3UrOlFf6v0

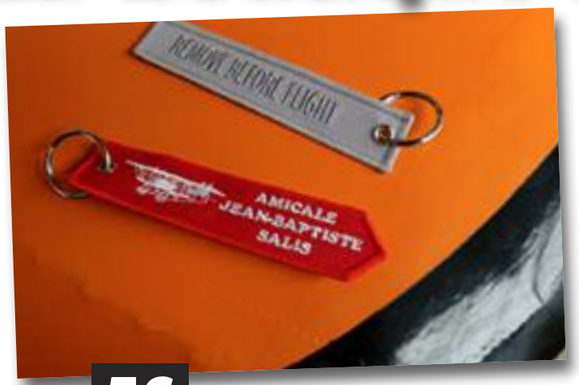
Photos © F. Besse



Lors des virages d'éloignement vers le nord, le 747 sera mis en montée jusqu'à 1 500 ft avant de redescendre à 1 000 ft dans le dernier demi-virage de retour sur l'axe. Ceci pour corriger des effets de perspective vus côté public et donner ainsi l'impression d'un moindre éloignement…

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr



5€

Flammes

- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS

5 €/pièce

7€

Mugs

– NAF N3-N
– NA T-6
– Zero

7 €/pièce

Montre Caudron G3

65€

5€

Décapsuleur

Mini-torches

Brun, Noir, Rouge

6€/pièce

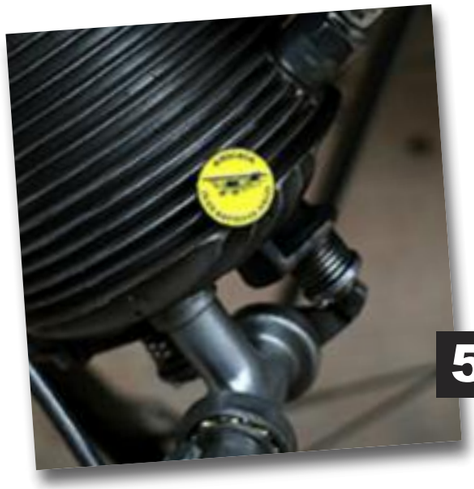
6€

Montre Novy

190€

5€

Porte-clés Caudron G3



5€

Pins AJBS

2€

Autocollant AJBS

20€

DVD 2018

20€

DVD 2019

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

55€

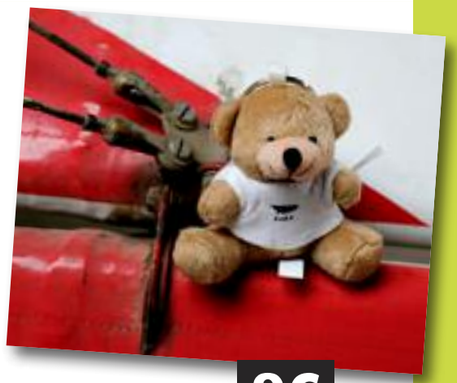
Sweat-shirt AJBS gris
Tailles M, L, XL, 2XL

12€

Casquette AJBS
Noir, Bleu. Tailles S ou L
Mention "Le Temps des Hélices"
12€/pièce

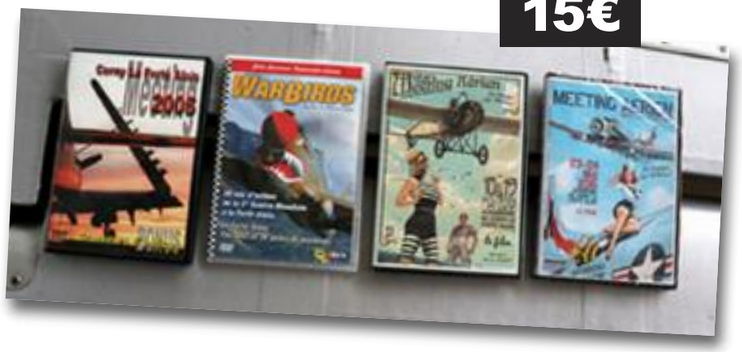
39€

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



9€

Porte-clés Ourson



15€

DVD
- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

DVD 2016
DVD 2017

20€

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

5€

21€

21€

Mook aeroVFR n°1 et n°2
Reportages sur l'aviation de collection,
du Dewoitine D-551 au Beech Staggerwing via
les B-29 Superfortress, F-86, T-6G ou Norécrin.
150 pages. +300 photos. 21 €/unité

36€

70 ans de vol à voile en Essonne,
de La Ferté-Alais à Buno-Bonnevaux.
Récits, records, anecdotes…
310 pages. +600 photos

54€

Les 20.000 heures de vol
de Jean-Marie Saget, pilote
d'essais. Du Morane 315
au Mirage 4000 !
440 pages. +900 photos

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...

20 numéros déjà parus, à retrouver en ligne sur http://www.ajbs.fr

Le bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis