



3 - Actualités du meeting

Quelques précisions sur le TdH 2025

4 - Tout sur l'édition 2025

Informations pratiques

5 - L'affiche 2025

Signée Romain Hugault

6 - Concours photos

Ouvert à tous...

10 - Volez en Douglas DC-3

...aux couleurs du Débarquement

14 - Cinéma et aviation

La thématique 2025

18 - Minijet ou... BD-5J

En vol sur l'avion de James Bond

20 - Cinéma et James Bond

Les dessous d'un tournage

22 - Un Pitts très spécial

Moteur Lycoming et... réacteurs



© via R. Goodwin

24 - Les coulisses du Tora, Tora

À bord du T6 leader !

28 - Des Petits gros

...en ouverture de spectacle

30 - Turbo Firecat

Un Grumman anti-feu

34 - Démonstration en Caudron G-III

Aux commandes du pionnier

38 - Salmson CriCri

Avion-école de l'Aviation populaire...



© F. Besse

40 - Un Corsair dans le ciel

Un Airbus A330neo

41 - Fin de chantier

Le point sur le DH-89 Dragon Rapide

42 - Renaissance d'un Stampe

Un SV-4C de nouveau à l'AJBS

50 - Boutique AJBS

Quelques goodies comme souvenir

52^e Fête aérienne les 7-8 juin...



Les billets sont en vente sur le site de l'AJBS

<https://letempsdeshelices.fr/billetterie/>

et au bureau de l'Amicale.

Le teaser de l'édition 2025 est à retrouver

sur Youtube AJBS Channel

<https://www.youtube.com/watch?v=mkDjNPdHvAg>

© AJBS / 2025. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.

Réalisation : F. Besse

Relecture : J.-P. Maréchal

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 du meeting...

■ Zone blanche et espace Chaises

Classiquement, une bande de 200 mètres de long, à l'ouest de la piste, ne comptera aucune enceinte sonore. Ainsi, si vous le souhaitez, vous pourrez pleinement profiter de l'ambiance champêtre de l'aérodrome mais également de la sonorité des motorisations des aéronefs !

Un espace Chaises (accès payant) est toujours proposé au plus près des barrières pour pouvoir observer de près les aéronefs du meeting dès le roulage et avant leurs évolutions dans le ciel. Plus de 1.600 chaises vous attendent...



Le meeting confortablement suivi depuis une chaise proche des barrières...

■ Reconstitution historique

Avec pour thème le cinéma et l'aviation, le Temps des Hélices édition 2025 bénéficiera de "dioramas" ou de "tableaux historiques" lors de l'exposition statique chaque matin avec notamment les reconstituteurs de l'association Pilotes de Guerre, pour évoquer les acteurs de certains films aéronautiques à côté des appareils concernés.

La compagnie Périgrin évoquera Amelia Earhart au pied du Lockheed L12 Electra. Motos et véhicules d'époque sont également prévus au programme. A vos appareils photos... notamment pour le concours proposé par l'AJBS avec les catégories Dynamique, Statique/Ambiance...

■ Tout en musique

Bien connues du public du Temps des Hélices, les Satin Dolls sont au programme chaque matin, dans le hangar 1939-1945, non loin du Boeing B-17 Flying Fortress. Ce groupe rétro vocal est composé de voix féminines. Leur répertoire parcourt les

standards des années 30 à 60. Le groupe a été créé en 2014 pour faire revivre les "golden years", à l'image des célèbres groupes des années 1940-1950 comme les Andrews Sisters. Si les Sisters sont désormais au nombre de 7, le groupe reste à géométrie variable pouvant se produire en quintet mais également en duo en fonction des demandes.

■ Un vol en DC-3 vous tente ?

Une opportunité à ne pas rater, qui plus est sur un "Dak" historique, ayant participé à la Seconde Guerre mondiale. Rendez-vous en page 10 de ce numéro pour plus de détails.



■ Prochain numéro...

Le n° 33 de ce bulletin numérique est programmé pour mai, avec les dernières surprises du plateau de cette 52^e édition du Temps des Hélices... ■



4 Tout sur l'édition 2025

Pratique

Toutes les informations relatives à l'édition 2025 du Temps des Hélices sont à retrouver sur le site internet spécifique à la manifestation soit <https://letempsdeshelices.fr>

Tarifs

Tarif par jour des entrées Meeting Le Temps des Hélices, les 7 et 8 juin.
Prix, entrée Meeting par personne, visite de l'exposition statique et parking voiture inclus :

- entrée 1 journée adulte : 35 €
 - enfant de 12 à 16 ans : 15 €
 - enfant de moins de 12 ans : gratuit
- Option chaise : 10 € (sur place ou en prévente)
Billet 2 jours : 60 € (adulte)
Billetterie en ligne sur ce lien <https://letempsdeshelices.fr/billetterie>

Camping-cars (2 jours)

- 87 € pour 1 personne
 - 149 € pour 2 personnes
- Prix camping-cars (aucune commodité), entrée, parking, exposition statique incluse.
Pas de camping-cars le vendredi 6 juin soir.
<https://letempsdeshelices.fr/billetterie>

Places VIP avec déjeuner (1 jour)

- 300 € (adulte)
 - 150 € (enfant de 8 à 15 ans)
- <https://letempsdeshelices.fr/billetterie>

Groupe de plus de 20 personnes

- 31 €/personne
- Pour les réservations de groupes, la commande s'effectue via ces contacts :

Informations complémentaires sur <https://letempsdeshelices.fr>

Tél. : 01 64 57 55 85
Mail : bureau@ajbs.fr

Horaires

L'accès au parking sera ouvert les 7 et 8 juin dès 7h00 du matin.
L'exposition statique ouvre à 9h00 et ferme à 12h15 pour permettre le début des vols.
Démonstrations en vol de 13h15 à 18h30.
Programme similaire les deux jours.
Plateau sous réserve, selon les conditions techniques et météorologiques du moment, selon les disponibilités des appareils notamment des aéronefs des forces armées.

Accès

Le terrain est fermé les vendredi 6 juin et lundi 9 juin (accès interdit).
- **Voiture, moto** : indication GPS : Chemin des Fourneaux à Cerny (91590).
Parking gratuit. Accès ouvert dès 7h00 du matin les 7 et 8 juin.
Pensez au covoiturage : Blablacar.fr Mobicoop.fr Covoitici.fr etc.
- **Transports en commun** :
RER C : gare de Bouray-sur-Juine.
Navettes prévues de 8h30 à 12h30 (retour assuré de 17h00 à 20h00).
RER D : gare de La Ferté-Alais.
Prévoir 30 mn jusqu'à l'aérodrome.
- **Navette en hélicoptère**
Pour éviter l'attente possible dans la montée sur le plateau, une navette hélico (120 € AR) est proposée par France Copter au 01 69 90 14 18 ou ops@abchelico.com
www.abchelico.com/vol-en-helicoptere/meeting-de-cerny



INFOS PRATIQUES



PROGRAMME DES VOLS



BILLETTERIE





© Sylvain Hébuterne

Concours Photos 2025

Meeting 2025

A l'occasion de la 52^e édition du "Temps des Hélices", l'AJBS organise un concours photos amical, ouvert à tous. Attention ! L'organisation étant assurée par quelques bénévoles, il est impératif de suivre le règlement ci-dessous. A vos appareils photos !

Article 1 – ORGANISATEUR

L'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS) dont le siège est situé sur l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais, 91590 Cerny, représentée par son président, Cyrille Valente (ci-après dénommé l'organisateur), organise les 7 et 8 juin 2025 inclus, un jeu-concours photo intitulé "Le Temps des Hélices".

Article 2 – QUI PEUT PARTICIPER ?

Ce jeu-concours est ouvert à toute personne physique majeure présente lors du meeting aérien les 7 et 8 juin 2025 sur l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais (91). Ne peuvent pas participer au concours les personnes impliquées dans l'organisation, la réalisation, la mise en œuvre, la promotion, l'animation du meeting et du concours photos, les membres des familles des personnes décrites ci-dessus, les professionnels de la photographie, les vainqueurs des 3 années précédentes.

Article 3 – LES CATÉGORIES

La participation se répartit en **trois catégories** :

- **Dynamique** : aéronef(s) en vol ou en mouvement au sol. Le ou les aéronef(s) est/sont l'élément principal de la composition
- **Statique / Ambiance** : aéronef(s) au sol, close-up, public/foule, stands, animations, pour les photographies d'ambiance il sera possible d'avoir un/des aéronef(s) en vol ou au sol sur la prise de vue à condition que ce ne soit pas l'élément principal de la composition (exemple : des personnages costumés au pied d'un aéronef de collection)
- **Retouches / Graphisme** : les retouches et tous autres types de travail graphique ayant pour résultat la capture par un boîtier numérique ou analogique et la fixation d'un moment unique ayant réellement existé sont uniquement autorisés à concourir. Détails dans l'Article 4

Article 4 – SPÉCIFICITÉ DES PHOTOGRAPHIES

Les participants devront s'assurer lors de l'envoi de leur photographie que les conditions suivantes sont respectées :

- les participants s'engagent à être les auteurs des photographies qu'ils envoient.
- il peut s'agir d'une photo numérique, d'une diapositive ou d'un négatif numérisé(e).
- les photographies devront être au format .jpg (définition 300 dpi souhaitée) minimum 2 100 du côté le plus long et d'un poids maximum de 10 Mega-octets (10 Mo).

- la photo ne devra comporter aucun calque mentionnant le nom du photographe et/ou son site internet.
- les méta données (Exif) des photographies numériques ne devront pas être effacées (elles sont systématiquement vérifiées). Tout cliché sans Exif sera exclu.
- Hors catégorie "Retouche" ne s'agissant pas d'un concours d'infographie mais de photographie, les sujets devront être le plus naturel possible sans utilisation de post-traitements excessifs (exemples : abus de contraste, rectification de la colorimétrie, vieillissement, utilisation de techniques d'intelligence artificielle). Les traitements du type HDR seront acceptés mais uniquement si appliqués à petite dose.
- les photos ne devront pas présenter de points de poussière ou autres saletés dénaturant le sujet et nécessitant une retouche a posteriori si publication sur un des supports de communication de l'AJBS.
- Catégorie "Retouche"** : la composition doit refléter une situation réelle et vécue pendant l'évènement. Seuls les traitements locaux à l'aide de fonctionnalités intégrées dans des logiciels de type Photoshop, Lightroom ou Luminar (amélioration de la densité, des contrastes, de la couleur...) seront autorisés). Les techniques de vieillissement de photographies sont acceptées à condition toutefois de ne pas être excessives. La technique utilisée devra être clairement explicitée et motivée. Le fichier original doit être systématiquement fourni pour appréciation par le Jury.

Article 5 – EXCLUSIONS (Toutes catégories)

- Seront exclus les traitements issus de :
- Les Images issues d'intelligences artificielles génératives ne reflétant pas une situation réelle avérée et prouvée.
 - Les images générées par les IA, étant très souvent construites sur la base de photographies issues de stocks et autres banques de données, ne sont pas tolérées pour des raisons évidentes relatives au droit des artistes.
 - Photomontage et tout autre travail graphique ne reflétant pas une situation réelle avérée et prouvée pendant l'évènement (exemple : rajout de ciel, nuages, fond improbable ou tout autre artefact).
 - Images excessivement zoomées/cropées (avec une inadéquation entre le sujet et la focale utilisée et/ou laissant apparaître un bruit/grain trop fort).

Article 6 – DROIT A L'IMAGE

Si le sujet de la photographie représente une ou des personnes ne faisant pas partie de l'organisation, le participant devra avoir obtenu et apporter la preuve de l'autorisation de cette(ces) personne(s), ou des parents de l'enfant le cas échéant, afin de permettre aux organisateurs du concours d'utiliser cette photographie (cf. le CPI / Droit à l'image). Le droit à l'image ne s'applique pas pour les photos de groupe (donc plan du public) et les membres de l'organisation tels que les figurants en costumes d'époque, pilotes ou mécaniciens en situation, etc.).

Article 7 – MODALITÉS DE PARTICIPATION

Les participants devront envoyer leur cliché jusqu'au dimanche 13 juillet 2025 à minuit, par mail à l'adresse suivante : concoursphotos@ajbs.eu Une **seule photographie** (donc **une seule catégorie**) de leur choix, prise par leur soin, dans l'enceinte de l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais durant le meeting aérien édition 2025. Les clichés sur lesquels subsiste un doute sur le lieu de prise de vue (en dehors de l'enceinte du terrain, pourront être exclus lors de la sélection). **Chaque participant ne pourra adresser qu'une seule photographie.** Ne sera accepté qu'un seul cliché par foyer (nom de famille et adresse postale faisant foi). En cas de dépassement de cette règle, aucune photographie ne sera retenue. Les participants devront indiquer précisément :

- en objet du mail : [Concours photo AJBS 2025] [NOM PRÉNOM] [CATÉGORIE],
- dans le corps du message : leur adresse postale et téléphone en fournissant des informations exactes.

Les informations liées à la photographie à savoir le titre de la photo, le nom de l'aéronef photographié, la date de prise de la photo, lieu ainsi qu'un texte d'un maximum de 1 500 caractères présentant la photographie et le contexte, démarche de la prise de vue

À tout moment, le participant est responsable de l'exactitude des informations qu'il a communiquées.

- en s'inscrivant au concours, chaque participant accepte que sa photographie puisse être diffusée et exploitée librement sur les supports de communication de l'AJBS, par exemple :

- Le site Web : www.ajbs.fr
 - Le site web : www.letempsdeshelices.fr
 - Le webzine : “Le Temps Des Hélices” (TDH)
 - Le twitter : AJBS (@AJBS_LFA)
 - L’Instagram : Ajbs.official
 - La page Facebook/Meeting et groupe Facebook AJBS
 - Les supports papiers (y compris le programme du meeting)
- En accord avec le Code de la propriété intellectuelle (CPI), les auteurs restent propriétaires des droits d’auteur pour chacune de leur photographie. L’AJBS s’engage à mentionner ce nom en regard de chaque photographie reproduite (par exemple : © Jean Dupont).

Article 8 – DOTATIONS ET MODES DE SÉLECTION DES GAGNANTS

Il sera nommé **un gagnant par catégorie**.

La photo ayant reçu le plus grand nombre de votes dans chaque catégorie sera primée. Un jury – composé de membres de l’AJBS et de ses partenaires – choisira une photographie par catégorie selon les critères déterminés (adéquation à la catégorie, esthétique, originalité, qualité).

Le classement des votes et voix permettra de déterminer les gagnants des lots distribués.

Les lots seront indiqués sur le site www.letempsdeshelices.fr

Les résultats seront mis en ligne sur les sites de l’AJBS (www.ajbs.fr) et Le Temps Des Hélices (www.letempsdeshelices.fr) à partir de début août 2025.

Tout gagnant ne s’étant pas manifesté 30 jours après avoir été contacté, ne sera plus autorisé à réclamer son lot. Dans ce cas le lot ne sera pas attribué. Les lauréats auront le choix entre récupérer les lots au secrétariat de l’AJBS à Cerny ou par envoi postal.

Article 9 – RESPONSABILITÉS

La responsabilité de l’organisateur (AJBS) ne pourra en aucun cas être engagée en cas d’éventuel dysfonctionnement du mode de participation au présent jeu-concours, lié aux caractéristiques même d’Internet. Dans ce cas, les participants ne pourront prétendre à aucune contrepartie de quelque nature que ce soit. L’AJBS s’engage à respecter le Code de la

propriété intellectuelle (CPI) en ce qui concerne les droits d’auteurs.

Article 10 – INFORMATIQUE ET LIBERTÉS

Conformément aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée par la loi du 6 août 2004, les informations collectées pour participer au jeu-concours sont destinées exclusivement à l’organisateur. Les données collectées à cette fin sont obligatoires pour participer au jeu concours. Par conséquent, les personnes qui souhaiteraient supprimer ces données avant la fin du jeu-concours ne pourront pas participer au jeu concours.

Les gagnants autorisent expressément l’organisateur à reproduire et à publier gracieusement sur les documents d’information liés au présent jeu-concours l’identité des gagnants, à savoir leur nom, leur prénom ainsi que le code postal de leur lieu d’habitation (commune).

Cette autorisation est valable sans limite de temps à compter de l’annonce des gagnants.

Tout participant au jeu-concours dispose par ailleurs d’un droit d’accès, de rectification et de suppression des données le concernant sur simple demande écrite à l’adresse suivante : AJBS, aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais, 91590 Cerny.

Article 11 – ACCEPTATION DU RÈGLEMENT

La participation à ce jeu-concours implique l’acceptation totale du présent règlement.

Aucune information ne sera donnée par téléphone. Tout défaut de renseignement ou fausse déclaration d’identité ou adresse entraînera automatiquement l’élimination du participant. L’organisateur se réserve le droit de contrôler l’exactitude des renseignements fournis par les participants.

Article 12 – RÉSERVE

L’organisateur ne saurait être tenu responsable si, pour des raisons indépendantes de sa volonté, le présent jeu-concours devait être modifié, reporté ou annulé partiellement ou totalement. Sa responsabilité ne saurait être engagée et aucune réparation ne pourrait lui être demandée. L’organisateur se réserve la possibilité d’invalider à tout moment et sans préavis la participation de tout participant qui n’aurait pas respecté le présent règlement.

Article 13 – GRATUITE DE LA PARTICIPATION

Le participant pourra, sur simple demande écrite adressée à AJBS (aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais, 91590 Cerny), demander le remboursement par virement bancaire (joindre impérativement dans ce cas un RIB/RIP/RICE) des frais de participation liés aux frais de connexion à Internet nécessaires à la lecture du règlement du jeu-concours et à la participation au jeu-concours qui seront calculés sur la base forfaitaire de 3 minutes = 0.10 €

La demande doit être accompagnée du justificatif de tarification de l’opérateur télécom ou du fournisseur d’accès Internet mentionnant la date, l’heure et la durée de l’appel. Il est entendu qu’il n’y aura pas de remboursement dans le cas où la participation est effectuée dans le cadre d’un forfait illimité (ADSL, câble, fibre ou autre...).

Le participant au jeu-concours devra impérativement préciser et joindre sur sa demande de remboursement ses coordonnées complètes (Nom, Prénom, adresse, code postal, ville). Toute demande illisible, raturée, incomplète ou encore expédiée après le 30 juillet 2025 sera considérée comme nulle.

Article 14 – DIFFUSION du RÈGLEMENT

Ce règlement est consultable sur www.letempsdeshelices.fr

Article 15 – FRAUDE

Toute fraude, ou tentative de fraude, manifestée par un commencement d’exécution et commise en vue de percevoir indûment un lot, fera l’objet de poursuites conformément aux dispositions des articles 313-1 et suivants du Code pénal.

Article 16 – LOI APPLICABLE

Le présent règlement est soumis à la loi française. Toute difficulté relative à l’interprétation, l’exécution, de ce règlement sera réglée à l’amiable entre les parties. Si dans le mois qui suit, aucun accord n’est trouvé, le litige pourra être soumis aux Tribunaux compétents de Paris.

Article 17 – LOTS DU CONCOURS 2025

L’AJBS remercie chaleureusement les partenaires (listing ci-contre) ayant répondu présents pour fournir des lots pour l’édition 2025. ■





Volez en Douglas DC-3 !

Meeting 2025

Le Temps des Hélices vous propose cette année de voler à bord d'un appareil historique, un C-53 qui a participé à la Seconde Guerre mondiale. Une rare opportunité à ne pas rater... car le Douglas DC-3 est une légende ! Le premier vol du prototype a lieu en décembre 1935. L'appareil est innovant pour l'époque : construction métallique, train rentrant, hélices à pas variables, capots moteur type Naca. Il permet la traversée d'est en ouest des Etats-Unis pour des compagnies aériennes, de nuit, avec couchettes pour les passagers. Mais la Seconde Guerre mondiale intervient et le DC-3 (DC pour Douglas Commercial) va devenir le C-47 ou C-53 sous les cocardes. Il sera utilisé sur tous les fronts, pour différentes missions, de la logistique au

transport de troupes, du largage de parachutistes au remorquage de planeurs lors du Débarquement en juin 1944. À la Libération, le DC-3 retrouve le monde civil, permettant à de nombreuses compagnies aériennes de reprendre une activité avant l'arrivée de "propliners" plus puissants, des Douglas DC-4 et 6 aux Lockheed Constellation et Starliner. Ceux-ci seront rapidement balayés du marché par l'arrivée de la propulsion par réaction et notamment du Boeing 707. Mais 85 ans plus tard, le DC-3 est toujours là, avec de multiples exemplaires encore en état de vol dans le monde. Le C-53 du Musée aéronautique de Bretagne (MAB) est sorti des chaînes d'assemblage de Douglas à Santa-Monica, Californie, en juin 1943, avant de rejoindre

le théâtre d'opérations méditerranéen en août. Le C-53 Skytrooper est prévu pour le transport de troupes et de blessés, sans la porte de soute du C-47. Affecté au 52nd Troop Carrier Wing, il participe en septembre 1943 à l'opération Giant, parachutant les hommes de la 82nd Airborne Division près de Salerne.

À la mi-août 1944, il est en France, basé sur l'aérodrome temporaire A22 près de Colleville-sur-Mer, avec pour mission de rapatrier des blessés. Fin 1944, pour l'opération Repulse sur Bastogne, il décolle le 27 décembre de Châteaudun en remorquant un planeur Waco CG4-A afin de ravitailler la 101st Airborne Division lors de la bataille des Ardennes. En arrivant sur la zone de largage, il est touché par la Flak, l'aileron et le volet côté gauche sont endommagés. Son équipage est composé de Phil Hecker, pilote, et B. Simmons, copilote. L'appareil est alors baptisé Gruesome (l'affreux, l'horrible, le terrifiant...). La légende raconte qu'au retour de cette mission, les mécanos ont demandé pourquoi l'équipage n'avait pas abandonné l'avion...

Après-guerre, ce Douglas est acquis en 1949 par Howard Hughes, le patron de la Trans World Airlines (TWA). L'appareil est ensuite transformé en avion VIP pour Volkswagen aux USA puis travaille pour une compagnie pétrolière (1968), passe chez Air Americana, North American Airlines et Air Dakota. Après un passage par Melun-Villaroche, il rejoint enfin la collection



Voler en Douglas C-53

Ces vols sont prévus chaque matin avant le début du meeting.

Départs : 9h00, 9h30, 10h00, 10h30, 11h00, 11h30, 12h00

Durée : 20 mn

Nombre de places : 10 par vol

Tarifs : 230 € / personne

Inscription : via la billetterie (lien en p.4)

du futur Musée aéronautique de Bretagne (MAB) animé par Hugues Duval. Sa remise en état complète a été assurée par Yankee Delta à Rennes. La restauration a été rigoureuse, au standard de l'appareil en 1944 pour tous les systèmes et la décoration, mais avec le standard actuel des équipements liés à la sécurité des vols. Le chantier a compris la révision des moteurs soit 28 cylindres en étoile mais aussi le traitement anti-corrosion de toute la cellule, intérieur et extérieur, des travaux de chaudronnerie, le remplacement de toute la visserie et des planchers de fuselage, la restauration de la cabine et du cockpit avec remise en état des instruments,



80 ans séparent...



...ces deux photos...



Le Gruesome a repris l'air à l'été 2024.
La décoration (Olive Drab et bandes du Débarquement)
est au standard de juin 1944...

de l'éclairage, des extincteurs et circuits associés sans oublier des équipements imposés par la réglementation actuelle car ce vétéran au passé historique n'est pas prévu pour de l'exposition statique mais bien pour retrouver la troisième dimension, qui plus est avec des passagers à bord pour partager cette page d'histoire. Ce dernier point a nécessité la rédaction de 1 200 pages de manuel pour autoriser une utilisation avec du public (19 places) à bord (réglementation en matière d'entretien,

de formation et d'exploitation) avant d'obtenir le Certificat de transporteur aérien (CTA). Sa décoration est celle portée en 1944, quand l'avion se trouvait sur le sol français peu après les opérations du Débarquement sur les plages normandes, d'où la présence des bandes de Débarquement peintes en laissant les marques des pinceaux et brosses car dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, ces marques d'identification ont été réalisées par les mécaniciens dans l'urgence.... ■ F. B.

70 places disponibles à bord de ce DC-3/C-53
le samedi et le dimanche matin...



L'AJBS REMERCIE TOUS LES PARTENAIRES
QUI SOUTIENNENT LA RESTAURATION
DE NOTRE DOUGLAS AD-4N SKYRAIDER.



AkzoNobel

Henkel
Aerospace

Nexans



Roger Moore, alias James Bond avec un BD-5J à ailes repliables dans "Octopussy"...

Un meeting sur grand écran, le ciel...

Meeting 2025

Cette année, le Temps des Hélices étant placé sous le signe du cinéma, les tableaux porteront le nom du "Temps des As", des "Faucheurs de marguerites", "d'Adémaï aviateur", du "Jour le plus long", "Mission impossible" ou encore "Amelia Earhart", autant de séries télévisées ou de longs-métrages ayant marqué la filmographie aéronautique ces dernières décennies. Le cinéma a rapidement fait appel à l'aéronautique pour des scénarios mêlant action et aventure. Et ce dès la fin de la Première Guerre mondiale. Il faut notamment

citer "Wings" (les Ailes) sorti en 1927, évoquant les combats aériens du conflit. Ce film de William Wellman remportera le premier "Oscar" du meilleur film... C'est l'époque de "Hell's Angels" (les Anges de l'enfer, 1930) de Howard Hughes, long-métrage considéré comme l'un des tout premiers films d'action du cinéma parlant. Pour l'entre-deux-guerres, il faut encore citer outre-Atlantique "The Dawn Patrol" (la Patrouille de l'Aube, 1938), de Edmund Goulding ou "Only angels have wings" (Seuls les anges ont des ailes, 1939) de Howard Hawks. Côté spectacle, "Adémaï

Aviateur" reste gravé dans les mémoires avec un non-pilote tentant de maîtriser son appareil... À sortir de la Seconde Guerre mondiale, les films retraçant les missions de guerre donneront naissance à de nombreux films : "Memphis Belle" et la vie d'un équipage de B-17, "La Bataille d'Angleterre", "Mission 633" avec le Mosquito, "Les Briseurs de barrages" avec le Lancaster... Les grands noms de l'aviation bénéficieront de films retraçant leur vie, de Charles Lindbergh à Antoine de Saint-Exupéry, en

passant par Henri Guillaumet, Howard Hughes ou Amelia Earhart. En France, "Le ciel est à vous" (1944) de Jean Grémillon évoque une famille expropriée en raison d'un projet d'implantation d'un aéroport. Installé en ville, le couple va cependant prendre goût à la troisième dimension et se prendre de passion pour l'aviation ! En 1957, "Dimanche, nous volerons", tourné par Henri Aisner, est le premier film de Jean-Paul Belmondo. L'aviation des aéro-clubs est en vedette. Les pionniers n'ont pas été oubliés, des séries





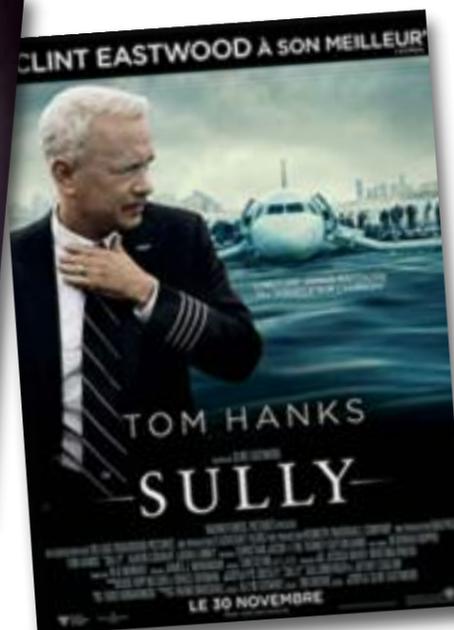
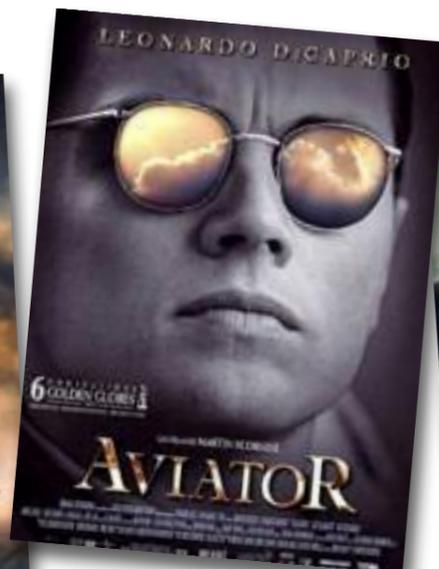
télévisées dont certaines tournées à La Ferté-Alais ("Les Faucheurs de marguerites", "Le Temps des As") et des longs-métrages ("Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines"...). Il en sera de même pour les cascadeurs de l'air ("La Kermesse des Aigles"). Parfois l'avion n'est qu'un acteur parmi d'autres, n'apparaissant que quelques minutes sur le grand écran mais participant grandement à la survie du héros, qu'il s'agisse de James Bond aux commandes d'un Bede BD-5J, plus petit jet au monde, d'un A320 posé dans l'Hudson par Sully ou encore un

Cary Grant poursuivi par un Boeing Stearman PT-17 dans "La Mort aux Trousses" d'Alfred Hitchcock... De nos jours, les films d'aviation à grand budget servent de vitrine aux constructeurs et aux différentes armées de l'Air, comme vecteur d'enrôlement, les scénarios étant très supervisés pour mettre en avant les valeurs souhaitées par les "sponsors" – des "Chevaliers du ciel" aux différents "Top Gun". Comme des livres – de "L'étoffe des héros" de Tom Wolf qui connaîtra une version cinématographique au "Grand Cirque" de Pierre

"Mission impossible" pour Tom Cruise et l'A-400M...



Clostermann – ou des bandes dessinées célèbres – de "Tanguy et Laverdure" à "Buck Danny" en passant par "Dan Cooper" – nombreux ont été les films à déclencher des vocations de pilotes. C'est aussi le rôle des meetings comme celui de l'Amicale Jean-Baptiste Salis, surtout quand tout est réuni sur un même aéroport... de la BD à la démonstration dans le ciel en passant par l'évocation de films aéronautiques... ■ F. B.





Le jet de James Bond !

Meeting 2025

Le MiniJet a été construit par Nicolas Charmont à partir d'un "lot matières" de Bede BD-5J. Réglementation française oblige, l'appareil n'est pas un BD-5J mais un MiniJet... Le concepteur James Bede a conçu ce petit monoplace dans les années 1970, avec un moteur thermique et une hélice propulsive. Des milliers de kits seront commercialisés mais peu atteindront le stade du vol, les différentes motorisations proposées par le concepteur ne s'avérant pas fiables. Au final, quelques appareils recevront un réacteur pour donner naissance à la version BD-5J (J pour Jet) avec l'utilisation d'un APU français, le MicroTurbo TRS18. Ce MiniJet est le seul du type en état de vol en Europe. Nous avons demandé à son constructeur-pilote de raconter le déroulé de sa présentation

à La Ferté-Alais en provenance de Melun-Villaroche, aéroport bénéficiant d'une longue piste en dur...

Démonstrations au Temps des Hélices

La prévol du MiniJet est identique à celle d'un autre avion mais en un peu plus poussée sur certains points comme l'état des pneus (de faible taille et pouvant être endommagés au roulage), de possibles impacts de cailloux sur l'empennage, équilibré à 100%, et qui est très proche du sol sans oublier la vérification du circuit carburant, l'avion étant alors à la masse maximale avec les pleins complets. L'autonomie de l'appareil n'étant pas très élevée, la mise en route est coordonnée par téléphone avec la direction des vols du meeting. Pour assurer la sécurité, lors

du démarrage du réacteur, un proche, mécanicien, est à proximité avec un extincteur. En règle générale, le démarrage se fait avec un groupe de parc. Check-list et roulage rapide vers le point fixe car dès le démarrage, le carburant est compté. Vérifications avant décollage : génératrice OK, reverse verrouillée, paramètres moteur dans le vert, commandes libres, verrière fermée et verrouillée. Alignement et début de la course au décollage. L'appareil est à la masse maximale et donc il faut laisser rouler avant un palier d'accélération après décollage qui intervient à 80 Kt, suivi de la rentrée du train et des volets à partir de 100 Kt. La montée initiale se fait à 160 Kt mais le trajet vers La Ferté-Alais est mené en mode économique (150 Kt). Pour la présentation, l'avion arrive "chargé" en début de démonstration. Celle-ci suit des trajectoires linéaires en s'essayant de serrer le plus possible l'amplitude des évolutions pour rester devant le public, sachant que l'avion est de petite taille. Barriques, oreilles

et tonneaux lents s'enchaînent avec des vitesses allant de 160 à 230 Kt. Pour les figures dans le plan vertical (boucle, rétablissement tombé), il faudrait évoluer plus haut et avoir 220 Kt au départ, l'appareil étant alors difficile à suivre par le public, suite toujours à sa taille... A ce rythme, l'autonomie diminue rapidement et après 5 ou 6 passages, c'est le "retour à la maison".

Aux commandes du MiniJet

Au niveau des qualités de vol, le MiniJet est un avion très agréable à piloter, qui pardonne beaucoup contrairement aux idées reçues. Entre 110 et 150 Kt, c'est un avion aux commandes de vol très douces, sain et paisible même si l'avion est chargé avec 135 kg/m². Entre 150 et 240 Kt, il devient très vif aux commandes et si on atteint 240 Kt, avec le régime du réacteur à 90%, une montée sous 45° paraît interminable – ça monte comme dans un ascenseur...

■ Nicolas Charmont





Les dessous d'un tournage

Le BD-5J est la version à réaction du monoplace Bede BD-5 à hélice, appareil conçu par James "Jim" Bede pour le commercialiser en kit. De multiples problèmes techniques, liés aux motorisations des versions à hélice, mèneront à un fiasco commercial et de nombreux appareils en cours de construction dans des garages sans pouvoir mener le chantier à bien... Peu de BD-5J verront le jour. L'appareil sera évalué au Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny avec l'espoir du constructeur de voir le 5J retenu pour entraîner les pilotes de chasse à moindre coût ! L'appareil est motorisé par un réacteur français, le Microturbo TRS-18, servant d'APU (Auxiliary Power

Unit) pour assurer l'énergie électrique des avions de ligne au sol.

Prévu pour faire partie des "gadgets" de James Bond dans le film Moonraker, c'est finalement pour Octopussy tourné en 1982 que le BD-5J apparaîtra à l'écran, constituant la première séquence avant le titre du film pour attirer l'attention du spectateur.

La production en a acquis trois exemplaires. Pour les vues réelles tournées en vol, ce sont les pilotes de meeting John "Corkey" Fornof et Rick Holley, habitués à l'appareil, qui seront à la manœuvre lors de tournages aux Etats-Unis.

Pour les vues avec Roger Moore à bord,



elles seront tournées en studio et sur la base de Northolt, dans l'ouest londonien. Le scénario précise que James Bond doit quitter un pays ennemi en utilisant son mini-jet, transporté dans un van. Le réacteur est mis en route, les ailes déployées et la course au décollage commence alors qu'arrivant en sens inverse sur la route servant de piste, une escouade de soldats cherche à empêcher le décollage. Ce dernier intervient quelques dizaines de mètres avant le choc avec les véhicules. Magie du cinéma, quelques fractions de seconde plus tard, le train du BD-5J est déjà rentré !

L'ennemi va alors tirer un missile air-sol à tête chercheuse infra-rouge. Malgré les évolutions serrées, James Bond ne parvient pas à décrocher le missile qui le poursuit constamment – en fait, il s'agit d'un feu d'artifice tiré par une maquette radiocommandée à échelle réduite du BD-5J. Pour s'en débarrasser, il décide alors de plonger vers un hangar de la base ennemie à l'intérieur duquel sont stockés des avions de chasse. Au sol, comprenant sa manœuvre, on s'active pour fermer les portes aux deux extrémités du hangar. James Bond va donc devoir sortir du hangar en passant sur la tranche, évitant in extremis les portes se refermant. Le missile a suivi et ce sera l'explosion hollywoodienne de ce dernier – une simple maquette à échelle réduite pour les effets spéciaux.

Pour réaliser la "cascade" de la sortie du hangar sur la tranche – conseiller aéronautique du film, John Fornof avait déjà traversé de part en part un hangar aux portes totalement ouverte pour une publicité japonaise et avait soufflé cette scène au producteur – le superviseur des cascades, John Richardson, a placé une maquette échelle 1 du BD-5J sur un pylône, ce dernier étant monté sur une Jaguar XJ6. Le monoplace, avec Roger Moore à bord, était fortement incliné sur la droite pour cacher le pylône. La scène est tournée caméra en position basse, le premier plan cachant ainsi la voiture circulant à 130 km/h à travers le hangar...



Lors du tournage, en sortie de hangar, John Richardson a rencontré des problèmes d'accélérateur et la voiture a effectué plusieurs 360° avant de s'arrêter à quelques mètres d'un hélicoptère de la Royal Air Force ! Mais le mieux est de regarder la scène avec le BD-5J via le lien ci-dessous... ■ F. B.

<https://www.youtube.com/watch?v=uAUPag2BW-4>



© Paul Johnson via R. Goodwin



Par définition, un Pitts est un avion "spécial" mais là, c'est encore plus le cas...

Un Pitts à réaction !

Meeting 2025

Richard Goodwin avait un père pilote dans la Royal Air Force sur chasseur, connu pour ses présentations en voltige sur Hunter et Lightning. Il a suivi le même chemin, étant formé sur Hawk avant de rejoindre le IX Squadron sur Tornado, 21 missions comprises durant Desert Storm en Irak. Puis il est passé dans le domaine civil, volant sur Boeing 767 sans oublier l'aviation légère, notamment en voltige sur Christen Eagle ou Pitts S-2S, la version monoplace du S-2B motorisé par un moteur Lycoming de 260 ch.

C'est ce dernier qui a été modifié pour en faire une vedette de meeting, le

monomoteur biplan recevant deux réacteurs Lynx sur les flancs de fuselage... Ce projet de construction amateur a nécessité quatre ans de travail, avec l'assistance d'Eddie Sauernman pour les calculs, ingénieur déjà connu pour la conception des Jet Waco et Yak 110. La voilure a été modifiée. Des ailerons de plus grande surface améliorent le taux de roulis. Mais la modification la plus visible reste l'apport de deux réacteurs ATM Lynx et leurs 300 kg de poussée complétant la motorisation due au Lycoming, donnant à l'appareil un excellent rapport poids/puissance. Ainsi, l'appareil peut se transformer en... hélicoptère, nez planté

dans le ciel. Cette transformation a nécessité d'importantes études portant notamment sur la tenue à la température des empennages dans le flux chaud des réacteurs, l'analyse structurale de la cellule pour envisager les effets de la destruction d'un réacteur, les effets de la poussée sur le fuselage et les forces gyroscopiques en vol-

tige, l'installation de plusieurs réservoirs de carburant dans l'avion n'étant pas le même entre Lycoming et réacteurs... Après approbation par la CAA britannique en avril 2023, l'appareil est opérationnel pour offrir un spectacle unique en Europe. ■ F. B.

<https://www.richgoodwinairshows.com>





Photos © Bernard Charles/AJBS

Les coulisses du Tora, Tora

Meeting 2025

Pour faire découvrir l'envers du décor de l'emblématique tableau "Tora, Tora", nous avons demandé à son leader d'en raconter les coulisses...

Tora, Tora, Tora !

Tout d'abord, il est bon de rappeler que la démonstration Tora, image de marque du meeting aérien "Le Temps des Hélices" depuis de nombreuses années, est, toutes proportions gardées, un tableau représentatif de l'attaque japonaise qui eut lieu le dimanche 7 décembre 1941 contre les forces américaines basées à Pearl Harbour. Le Tora, c'est aussi un scénario qu'il faut dérouler en vol au plus près, tout en tenant compte des aléas liés aux éléments extérieurs, à la météo, aux pannes survenant sur des avions qui ont au moins 70 ans. Pour le leader de la patrouille de T-6 reprodui-



sant les Zero japonais de l'époque comme pour les équipiers, c'est entre autres un exercice de planification, d'entraînement, de coordination, de tenue de place en patrouille, de bonne entente mutuelle entre pilotes, avec une prise en compte du facteur sécurité très en amont et à toutes

les étapes.

En termes d'avions, le Tora, c'est une douzaine de T-6, deux Stearman et un P-40, pilotés par une population de pilotes en majorité non professionnels, sans compter une équipe d'artificiers pour la partie pyrotechnie au sol. En conformité avec la réglementation, le premier Tora de la saison est généralement précédé de plusieurs entraînements

réunissant tous les participants, le but étant que chaque pilote reprenne ses marques, mais aussi de former les pilotes n'ayant jamais pratiqué cet exercice et les intégrer



À droite sur la photo, casquette sur la tête, Jean-Marc Viard lors du briefing des pilotes du Tora, Tora, rappelant toutes les consignes, avant de rejoindre les avions au parking...

dans des conditions optimales. Une journée standard des membres de la patrouille Tora se déroule comme suit. Le matin, arrivée aux avions pour les débâcher, les nettoyer si besoin et les préparer en vue de l'exposition statique. En matinée, briefing par le directeur des vols, briefing météo, dernières consignes. Dans la foulée, briefing de la patrouille Tora avec tous les participants y compris l'artificier. En quelques mots, le déroulé du vol est comme suit : les deux Stearman roulent les premiers car ce sont eux les premiers acteurs devant passer devant le public. En parallèle, les T-6 mettent en route pour chauffer les moteurs, et roulent à la suite des Stearman vers le point d'attente ou sont effectués les

essais moteur et les actions vitales avant décollage. Une fois autorisé par le directeur des vols, la patrouille de T-6 s'aligne sur la piste sur une longueur de plusieurs centaines de mètres. Quand le dernier T-6 s'annonce en position, dernier coup d'œil du leader au T-6 de son équipier, affichage de la puissance de décollage, coup de tête en avant du leader au lâcher des freins et c'est parti ! Dans la foulée, chaque T-6 de la patrouille décolle cinq secondes après l'avion précédent, chaque avion gardant sa demi-bande. Une fois le dernier T-6 décollé, les avions suivent le leader qui effectue un circuit prédéterminé de montée et de rassemblement de la patrouille, ce dans le dos du



Rassemblement progressif de tous les T-6 dans le sud du terrain. Combien d'avions sur cette photo ? Réponse : cinq !



Plongée du leader lors d'un entraînement quelques jours avant le meeting.

public pour bénéficier de l'effet de surprise. Le but étant de rassembler le plus rapidement possible la patrouille, le leader suit un pattern de montée en annonçant chaque manœuvre à la radio avant de l'engager. La base du rassemblement d'un avion sur un autre étant la vitesse et la manœuvre, le leader effectue des virages de 90° durant la montée en laissant une marge de puissance aux équipiers afin de faciliter le rassemblement en patrouille serrée.

Au-delà, il doit piloter son propre avion et anticiper la conséquence de ses actions pour les équipiers en termes de tenue de place, puissance disponible, marge pour revenir en place si besoin était.

De leur côté, les équipiers coupent dans les virages en ayant une vitesse supérieure à celle du leader afin de rejoindre leur position dans la patrouille, en suivant une "courbe du chien" qui va leur permettre de rejoindre un point visé futur où ils doivent être en patrouille sur l'avion précédent.

Pendant ce temps, pour illustrer l'ambiance "relax" qui régnait le dimanche 7 décembre

1941 à Pearl Harbour juste avant l'attaque japonaise, les deux Stearman passent devant le public et enchaînent les figures et manœuvres typiques d'un dimanche classique sous les tropiques, mêlant insouciance et repos. Une fois les T-6 rassemblés en patrouille serrée à 2000 pieds au sud du terrain en vent arrière éloignée, le leader vérifie la position des équipiers et dirige la patrouille vers le segment correspondant au cap d'attaque à une vitesse de 120 mph et annonce le virage.

À ce stade, le leader annonce que la patrouille est à minute de l'attaque, c'est aussi le signal pour que les deux Stearman se posent rapidement.

La patrouille de T-6 accélère vers 140 mph, le leader vérifie les positions de chacun et fait corriger les positions à la radio. Il annonce à 30 secondes de l'attaque et chaque équipier se prépare, sachant que l'attaque va avoir lieu d'ici quelques secondes qui semblent parfois longues. Juste avant la manœuvre d'engagement du piqué, le leader annonce "Tora Tora Tora", puis part

en fort piqué et virage serré par la gauche. Chaque T-6 le suit à 2 secondes en suivant une trajectoire identique à celle du leader durant la descente jusqu'à la stabilisation à une cinquantaine de mètres de hauteur. A l'issue de la première attaque à une vitesse de 200 mph jusqu'à la fin de piste, les avions suivent le leader qui cabre et incline à droite pour passer en vent arrière, à l'exception du Zero (sur une base de T-6) qui s'éloigne et va se mettre en attente. Les T-6 se suivent dans cette noria amenant chaque avion de la patrouille à effectuer une seconde attaque au début de laquelle l'équipe d'artificiers va déclencher les tirs (simulés) de la DCA au sol, la trajectoire prévue des avions les faisant passer à distance des artifices.

Au passage du dernier T-6, le P-40 effectue un décollage rapide avec les explosions en arrière-plan afin de tenter d'intercepter certains des attaquants.

À l'issue d'un nouveau passage en vent arrière en suivant le leader, les T-6 effectuent leur dernière attaque pour rejoindre le vent arrière au sud du terrain et se poser après une longue finale.

Pendant ce temps, le Zero revient face au public poursuivi par le P-40 qui tente de l'intercepter et le placer dans son viseur. Après quelques manœuvres, le Zero est touché et le pilote actionne son fumigène, son avion s'éloignant en fumant, le P-40 victorieux effectue alors quelques évolutions devant le public dont le tonneau de la victoire.

Une fois revenus au sol, tous les pilotes saluent un public enthousiaste et généreux sur le chemin vers le parking avions. C'est ensuite l'heure du débriefing permettant de corriger les éventuels défauts, tirer les enseignements du vol, remplir les formulaires avion, laver les avions... avant un passage au bar bien mérité ! ■ **Jean-Marc Viard**

En vent arrière, en fin de tableau...
Les pompiers vont rapidement éteindre
les feux pyrotechniques.



Des Petits gros en ouverture

Meeting 2025

L'an passé, c'était la FFPLUM qui ouvrait le bal avec une "poursuite" effectuée par une dizaine de paramoteurs réalisant un grand serpentín dans le ciel essonnien. Cette année, il reviendra à la Fédération française d'aéro-modélisme (FFAM) de lancer le Temps des Hélices avec une de ses très nombreuses catégories d'aéro-modèles, les... Petits gros. Regroupant 20 000 licenciés dans près de 850 clubs, la FFAM propose la "première marche" vers le monde l'aéronautique, permettant d'apprendre à construire puis à piloter des modèles plus ou moins complexes, et ce dès le plus jeune âge. C'est "le" tremplin vers le pilotage "grandeur" ensuite. La catégorie des Petits gros (ou catégorie B) concerne les modèles de plus de 25 kg ou de plus de 250 cm³ de cylindrée pour la motorisation. Du fait de la masse et des vitesses pratiquées, ces modèles doivent bénéficier d'un système de réception redondant.

Chaque pilote, après avoir suivi une formation pour intervenir en meeting, doit obtenir une autorisation délivrée par la DGAC tandis que modèle doit être immatriculé en F-XXXX comme un aéronef "grandeur". Pour le Temps des Hélices, cinq modèles différents sont au programme :

- deux **Aermacchi MB-339** aux couleurs des Frecce Tricolori, avec 4,30 m d'envergure pour 105 kg. Le réacteur JetCat offre 55 kg de poussée permettant d'atteindre 300 km/h. 12 litres de carburant sont consommés en 10 minutes de vol...
- **Airbus A400M** avec 41 kg pour 4,30 m d'envergure. Motorisation électrique avec 4 x 1 500 Watts pour atteindre 120 km/h. Le modèle peut larguer des parachutistes...
- **Pilatus PC-21** avec 24 kg pour 2,70 m d'envergure. Le JetCat de 10 kg de poussée permet d'atteindre 250 km/h. Trois Pilatus PC-21 accompagneront l'A400M en patrouille. ■ www.ffam.asso.fr



Photos © via FFAM



VOLEZ EN HÉLICO LORS DU MEETING 2025 !!!



TAXI DES AIRS : 120€/pers. (vol aller-retour)
Sur réservation uniquement
Aller : DZ de Baulne - Plateau de l'Ardenay
Retour : Plateau de l'Ardenay - DZ de Baulne

BAPTÊMES HÉLICO : 50€/adulte
45€/enfant(-de 12 ans)

Vous êtes enseignant, responsable d'un comité d'entreprise ou d'un centre d'animation ? Proposez à des enfants (6-17 ans) une journée d'initiation aéronautique sur l'aérodrome de La Ferté-Alais (*)

Aviateur d'un jour !



- Au programme (10h00/16h30) :
- ✓ construction d'engins volants
 - ✓ principes du vol et du pilotage
 - ✓ essais en vol d'engins volants
 - ✓ vol en avion léger avec jeu de rôle à bord (copilote, navigateur, radio)
 - ✓ visite guidée du musée volant Salis
 - ✓ séance de space training...

(*) groupe de 15 enfants minimum

JONATHAN
CLUB

membre de la Commission Jeunes
de l'Aéro-Club de France
+30 ans d'expérience

Contact :
jonathan.club@wanadoo.fr

WWW.ABCHELICO.COM

01 69 90 14 18
ops@abchelio.com
Aérodrome de Cerny
91590 Cerny
422773879



Photos © via MEAC

T24, le Turbo Firecat

Meeting 2025

Ces dernières années, le Musée européen de l'aviation de chasse (MEAC, Montélimar) a été un acteur régulier du Temps des Hélices avec la participation de son North American OV-10 Bronco. Cette année, ce n'est pas un mais deux biturbopropulseurs qu'il mettra dans le ciel de La Ferté-Alais car au Bronco viendra s'ajouter le nouvel arrivant de sa flotte sous la forme d'un Grumman S-2FT Tracker ou plutôt Turbo Firecat car il s'agit de la version turbinisée du Tracker d'origine, équipé de moteurs à piston. Initialement, l'appareil est destiné à l'US Navy pour la lutte anti-sous-marine avec le premier vol du prototype effectué en décembre 1952.

De la Navy à la lutte anti-incendie

Après leur retrait du service actif de la Marine américaine en 1976, des Tracker sont acquis par l'État de la Californie pour être convertis en avions de lutte contre les incendies. La transformation du bimoteur

est assurée par la société canadienne Conair Aviation. La France passera également commande d'appareils pour la Sécurité civile, la flotte étant alors basée à Nîmes-Garons. C'est en 1988 que Conair donnera un second souffle au type en le remotorisant avec des turbines Pratt & Whitney of Canada PT6A, développant 1 400 ch et bénéficiant d'une inversion de pas d'hélice (reverse). À noter que son emploi étant prévu sur les porte-avions de la Navy, les Tracker peuvent replier leurs extrémités de voilures pour limiter leurs dimensions sur les ponts d'envol. Au sein de la Sécurité civile, les Turbo Firecat vont être utilisés comme avions de guet aérien (5 heures d'autonomie), étant déployés en première intervention lors des départs de feu. Selon le principe GAAR (guet aérien armé retardant), ils interviennent donc en début d'incendie en larguant du retardant (3 300 litres en soute), avant l'intervention éventuelle des Canadair si le

feu continue à s'étendre. Ainsi, en larguant des produits ralentissant la progression du feu, ils assurent une protection des zones naturelles sensibles et des habitations à proximité.

Ces appareils seront remplacés progressivement par des Dash-8 Q400 à partir de 2005 et totalement retirés de la flotte de la Sécurité civile en février 2020. L'appareil identifié T24 est ainsi mis à la retraite... et va donc pouvoir rejoindre le musée de Montélimar.

Un certain T-24...

Ce T-24 est sorti d'usine en janvier 1957 passant de la Navy à Willow-Grove aux Marines à Quantico. En décembre 1980, on le trouve stocké à Davis-Monthan, dans le désert de l'Arizona. Quatre ans plus tard, il est acquis par Conair pour le convertir en Firecat standard puis convoyé en juin 1985 jusqu'à Marseille-Marignane, base de la

pour devenir le T24 (F-SBMA). En 2002, le T24 est choisi pour recevoir la décoration spéciale commémorant les 20 ans d'activité du secteur Tracker. En 2018, cet appareil atteint les 16000 heures de vol, restant opérationnel jusqu'à septembre 2019. Depuis 2016, le MEAC a le projet de récupérer un Tracker et de le maintenir en état de vol sous les couleurs de la Sécurité civile. Un dossier administratif est préparé avec l'aide de l'Amicale des Pompiers du Ciel. Les démarches se poursuivent avec notamment la budgétisation de cette opération et des contacts avec la DGAC pour finaliser un programme de formation afin de requalifier des pilotes mais aussi au niveau du programme d'entretien à adapter aux nouvelles conditions d'exploitation du bimoteur.

C'est ainsi que le T24, choisi parmi les Tracker pour son potentiel et sa remise à neuf précédente, passe sur le registre



Après les Canadair et Dash 8 Q400 de la Protection civile, le Temps des Hélices achève sa trilogie anti-feu avec le Turbo Firecat !

Sécurité civile, en tant que T9 (F-ZBEX). En février 1988, le T9 en mission au-dessus de la Corse est endommagé après avoir heurté une ligne à haute tension. L'équipage réussit à atterrir d'urgence à Bastia. Il sera réparé et remotorisé en 1988

des avions de collection (CNRAC) avec l'immatriculation F-AYKM. La remise en état de vol est assurée par des membres du MEAC. Le premier problème a été de récupérer les atterrisseurs du T07 pour remplacer ceux du T24, corrodés, un chantier qui

Redonnez des ailes à ce DRAGON RAPIDE

Aidez-nous à restaurer ce magnifique De Havilland DH-89...

Photo © Jean-Pierre Touzeau



Ce bimoteur biplan, emblématique des débuts de l'aviation commerciale, est un des avions de collection les plus rares au monde. Avec ses lignes intemporelles, il symbolise le mariage aérien de l'élégance et de la performance...

a durée trois semaines en novembre 2023. Des vérifications techniques ont été faites selon le programme de maintenance, avec notamment les batteries nécessaires au démarrage des moteurs mais aussi le système hydraulique, le circuit carburant, les équipements du tableau de bord et les portes à eau (étanchéité).

Retour en vol après 4 ans au sol...

Un inventaire des pièces détachées récupérées avec l'appareil a été mené. Les moteurs à l'arrêt depuis quatre ans ont subi une expertise avec boroscopie. Un premier point fixe sera réalisé en mai 2024, des essais de train en juin suivant. Le T24 a finalement repris l'air en septem-

bre 2024 après une année de rénovation et de dossier administratif, (pour un total estimé de 2 500 heures de travail). Étaient aux commandes Axel Valat (pilote d'essais) et Philippe Roux (pilote de la Sécurité civile et ancien du secteur Tracker). Par la suite, une mise en eau sera effectuée sur "pélicandrome" de Nîmes-Garons avec 2 000 litres dans la soute sans aucune fuite...

En plus d'un programme de formation des pilotes pour obtenir ou proroger leur qualification de type, une formation a été validée par la DGAC permettant la formation des pilotes... au largage d'eau, offrant une démonstration unique en meeting. ■ F. B.

<https://www.meacmtl.com>



Photos © via MEAC

Photos © F. Besse



Cette restauration, déjà entamée et étalée sur plusieurs années, devrait s'achever en 2025. Des dons permettent d'accélérer le chantier avec la possibilité de bénéficier d'avantages fiscaux. Vous êtes un particulier ? Une entreprise ? Vous pouvez participer à cette fabuleuse aventure humaine et technique consistant à le remettre en état de vol après des années passées au sol. Grâce à vos dons, vous aidez l'AJBS à remettre cet appareil dans son élément, le ciel...

Ce projet a reçu le soutien du Crédit Agricole Ile-de-France



Bon de soutien en ligne sur www.ajbs.fr





Photos © Xavier Bélot

Présentation en G-III

Meeting 2025

Le Caudron G-III est l'emblème de l'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS) et l'une des machines évoquant les débuts de l'aviation au 20^e siècle. Il fait donc partie des tableaux classiques lors du Temps des Hélices, notamment comme avion d'observation pendant que se déroulent des combats aériens version 1914-1918. Pour renouveler sa présence durant le meeting, Michel Geindre, directeur des vols (DV) du meeting, a imaginé relier l'appareil à un autre événement, la traversée de la Cordillère des Andes par Adrienne Bolland le 1^{er} avril 1921. Suggestion a ainsi été faite par le DV lors d'un conseil d'administration de l'AJBS il y a 5 ou 6 ans et comme on dénombre peu de femmes pilotes au sein de l'Amicale, le choix s'est porté sur



Katy Theimer, membre également du CA et par ailleurs propriétaire d'un Stampe basé sur le terrain.

Quelques réticences initiales ayant été balayées, il fallait assurer la transition sur cet appareil atypique. *"Il n'y a pas de manuel de vol pour le G-III"* et donc la passation des consignes a été faite par échange d'expériences. Ce sont Alain Leluc et Michel Germaine, responsables techniques du G-III, qui ont fait le tour de la question "théorique" avec la visite prévol de l'engin puis la gestion du moteur Walter de 120 ch, les paramètres moteur à respecter en nombre de tours et

température, sachant que *"l'instrumentation est plus que réduite sur la planche de bord"*. Les procédures de démarrage ont été passées en revue, bien différentes des

machines modernes, avec le lancement de l'imposante hélice à la main, une manivelle à tourner dans le "cockpit" et "cela ne démarre pas à tous les coups".

La partie "pratique" de la transition a été assurée par Jean-Pierre Lafille, connaissant bien l'appareil. La mise en place du G-III exige au moins quatre à cinq personnes pour le sortir du hangar, sur son berceau à roulettes spécialement réalisé pour le manœuvrer au sein du hall du musée volant Salis. La première difficulté consiste à rejoindre le poste de pilotage, à l'arrière de la structure faisant office de fuselage, à travers des câbles et cordes à piano, et avec l'aide d'un escabeau. *"Étant petite, on est très mal installé. J'ai besoin de 15 000 coussins et il ne reste qu'une dizaine de centimètres pour poser ensuite ses fesses sur le siège"*.

"Il faut alors la participation de l'assistance au sol pour brasser le moteur et une fois démarré, quinze minutes de chauffage seront nécessaires avant de pouvoir rouler". Le premier vol de Katy s'est fait en place pilote, à la pointe arrière du "fuselage", avec Jean-Pierre Lafille en place avant, disposant également des commandes de vol.

Le roulage est "spécial". Il faut suffisamment de régime moteur pour avoir du souffle hélicoïdal sur la profondeur. Il faut en effet *"passer l'appareil sur les roues principales pour ne pas laisser froter au sol les poutres arrière, surtout si l'on veut effectuer des virages"*. Généralement, les jours de meeting, le G-III est aligné sur la piste pour éviter les évolutions au sol. Manche en avant pour soulager l'arrière de la cellule, pleins gaz,

"le G-III décolle vite, sur quelques dizaines de mètres seulement, mais il faut faire attention, bien lui laisser prendre de la vitesse et il n'est pas véloce. Après décollage, il faut réduire le régime moteur et respecter la vitesse d'évolution à l'Étévé".

Fidèle à l'appareil original, le G-III se pilote en effet à l'Étévé. Il s'agit d'un indicateur de vitesse formé d'une petite plaque métallique perpendiculaire à l'écoulement aérodynamique. Un ressort étalonné retient la plaque face au vent relatif. Un arceau coloré permet non pas de connaître la vitesse mais la plage de vitesse, l'indicateur inventé en 1911 par Albert Octave Étévé affichant les butées en noir, rouge ou vert...

En vol, le comportement est différent de son Stampe habituel. *"Sur Stampe, sans utiliser le palonnier, tu tournes... Sur G-III, cela n'est pas possible, la conjugaison est impérative surtout en sortie de virage. Si le Caudron part bien en roulis pour débiter un virage, il faut rapidement le contrer car il a tendance à embarquer. De plus, les efforts aux commandes sont importants"*.

Même si depuis quelques années, le G-III bénéficie d'ailerons pour accroître sa défense au vent – amélioration déjà faite à la fin de la Première Guerre mondiale pour remplacer le système précédent à base de gauchissement de la voilure supérieure – il conserve des limites à l'emploi.

Le vent de face ne doit pas dépasser les 15 à 20 Kt et 10 Kt environ pour le vent latéral. Un point important, *"en vol, il faut vraiment avoir sur les yeux des goggles car le cockpit n'est pas protégé du vent relatif, surtout en*

Goggles et serre-tête de rigueur...

© F. Besse



Pilotage de la vitesse à l'Étévé...



La mise en œuvre du G-III exige une équipe.



solo, l'absence du passager devant soi ne servant plus de saute-vent, sinon on risque la sinusite" – même si la vitesse de "pointe" ne doit pas dépasser les 110 km/h. Après une démonstration montrant bien la structure de l'appareil grâce à son entoilage translucide, il est temps de revenir au sol. "L'approche se fait sous un plan relativement fort pour avoir une bonne visibilité, la traînée étant forte. En réduisant le moteur à l'arrondi, l'appareil se pose très rapidement en position 2-points et s'arrête vite si l'on maintient le manche arrière. Quand on revient au parking, on ne

voit rien devant et pour soulager les poutres arrières il faut du régime moteur, et la réduction doit être bien anticipée car il n'y a pas de freins"... Bref, au final, une machine "simple" car il n'y a aucun système et l'instrumentation est plus que réduite, mais dont il faut s'occuper. Katy compte une quinzaine d'heures sur le G-III sachant que l'appareil vole peu chaque année, ne sortant pas du local proche de la verticale de l'aérodrome, avec au maximum un champ à portée de plané... ■ F. B.



Communiquez dans le programme du meeting !



Le programme du Temps des Hélices, diffusé durant le week-end de la Pentecôte, est consulté par des milliers de spectateurs. C'est une opportunité idéale en matière de stratégie publicitaire pour faire connaître votre société, votre marque, vos prestations...

Votre contact : Jean Briez
au 06 25 44 05 19

Clôture des ordres de publicité :
le 1^{er} mai 2025



« Parcourons la route ensemble, de manière sûre et responsable, pour un transport durable »



Le transport routier de marchandises en Ile-de-France

Nos 4 sites :

- Plessis-Pâté (91)
- Pierrelaye (95)
- Marolles-sur-Seine (77)
- Gellainville (28)



TRANSPORTS



Salmson D6 CriCri

Meeting 2025

Ce Salmson CriCri était l'une des vedettes du meeting de La Ferté-Alais dans les années 1970-1980 avant d'être arrêté de vol en 1983 suite à la fiabilité jugée douteuse de son moteur. Stocké pendant plus de vingt ans, ayant subi les effets de la tempête de 1999 sur son fuselage, il a été ressorti pour subir un programme de remise en état de vol... C'est en 2017 que les Casques de Cuir, association implantée sur l'aérodrome, récupère l'appareil pour l'euro symbolique en s'engageant à le restaurer et à le refaire voler. Des recherches sont lancées pour rassembler documents techniques, plans et photos pour une remise en état la plus fidèle possible. Des bâtis de montage ont été créés pour la manipulation des divers éléments. Le fuselage est entièrement revu avec notamment le changement des câbles de

commandes de vol corrodés, le dos de fuselage et les coffrages de l'étambot sont remplacés. Côté voilures, de nombreuses nervures cassées sont changées ainsi que les bords d'attaque et de fuite déformés ou endommagés, des potences d'ailerons corrodées... Tout est alors rentoilé. Les postes de pilote et passager avaient été vidés de tout instrument, nécessitant une chasse aux instruments d'époque. Des tringleries de commandes moteur ont été égarées lors de divers déménagements de la cellule. Il faut également reprendre les trains d'atterrissage et les mats de voilures. Le moteur original ayant été vendu dans les années 1980, un moteur est acquis avant d'installer culbuteurs et tiges, magnétos et carburateur, pompes à essence et caches culbuteurs refaits en impression 3D. Démonté, nettoyé et vérifié, le moteur est alors testé sur un banc instrumenté avant

Une décoration sur la base d'un CriCri réquisitionné par l'armée de l'Air en 1939-1940.



© via Casques de Cuir

d'être installé sur la cellule. Certains capots moteur trop endommagés sont refaits, il faut retrouver des réservoirs. Ce Salmson CriCri est un modèle D7, conçu par Paul Deville en 1935 et dont le premier vol remonte à avril 1936. En septembre 1936, le ministère de l'Air avait passé commande de 100 appareils pour les sections de l'Aviation populaire dans les aéro-clubs afin de former des pilotes militaires en vue du conflit qui se profilait à l'horizon. Après guerre, une version Tourisme sera proposée par le constructeur Salmson sous la désignation D7 CriCri Major avec un Salmson 5-cylindres en étoile de 80 ch puis un 90 ch. Douze appareils seulement seront construits. Parmi ceux-ci figure le F-BFNG, le n°9 de la série de 12, dont le premier vol remonte à mars

1949. En 1973, un atterrissage en campagne entraîne sa radiation du registre des immatriculations. Acquis par Jean Salis, remis en état dans sa version D6, le F-AZAB est alors le second aéronef à être classé en CNRAC (avion de collection) mais sans que le dossier soit mené à terme, d'où des vols effectués ensuite sous laissez-passer avant son stockage en 1983. Désormais restauré après 7 années de travaux, ce CriCri, unique exemplaire connu au registre des aéronefs civils, est désormais présenté dans une livrée représentant le D6 n°251 F-ARFA portant le matricule militaire W634 en service dans l'armée de l'Air en 1940, en tant qu'avion estafette – appareil réquisitionné et recouvert d'un camouflage multi-teintes, l'intrados étant laissé de couleur grise d'origine. ■ F. B.



Photos © Sylvain Hébuterne

NOUVEAU !



Cette présentation d'un A330 de Corsair est un hommage à Frédéric Vandentorren, Manager des opérations techniques de la compagnie et membre de l'AJBS, disparu fin 2024.

© CC/Anna Zvereva



© F. Besse

Un Corsair dans le ciel

Meeting 2025

Pour cette édition du Temps des Hélices, le public aura droit à un... Corsair. On ne parle pas d'un Vought F4U-5N mais d'un Airbus 330neo... La compagnie Corsair International n'en est pas à sa première présence dans le ciel de La Ferté-Alais lors du week-end de la Pentecôte. Le précédent appareil présenté lors de ce meeting était un Boeing 747, modèle désormais sorti de la flotte de la compagnie. Depuis 2021, la compagnie a en effet amorcé le renouvellement complet de sa flotte avec l'arrivée d'A330neo, dernière version du gros-porteur remotorisé Rolls-Royce Trent. Elle dispose désormais de l'une des flottes les plus jeunes du marché avec une moyenne d'âge de 2 ans et une performance environnementale nettement améliorée, les A330neo – neo pour New Engine Option – permettant en effet de réduire de plus de 25% la consommation de carburant et d'émissions de CO₂ par siège passager.

Elle s'est ainsi équipée en Airbus A330neo avec 4 appareils déjà en service début 2022. Le cinquième 330 a suivi en mai suivant. Le 6^e est arrivé en mars 2024, peu avant les 7^e et 8^e, ce dernier entrant en opérations en octobre dernier. Le 9^e a débuté ses vols en janvier dernier. Auparavant, en juillet 2024, Corsair avait décroché le titre de "meilleure compagnie aérienne loisirs en France" décerné lors des World Airline Awards de Skytrax. Cette distinction est reconnue comme l'un des classements les plus crédibles dans l'industrie du transport aérien, étant basée sur les avis et les opinions des passagers du monde entier en matière de service à bord, de confort et d'engagement à améliorer l'expérience globale de ses clients. Au départ de Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux et Nantes, la compagnie dessert les Antilles (Réunion, Guadeloupe, Martinique), l'Océan indien (île Maurice, Mayotte) et l'Afrique. ■

DH-89 Dragon Rapide

Restauration AJBS

Depuis l'an dernier, le chantier du DH-89 Dragon Rapide a bien avancé... La cellule est totalement assemblée, haubanage des voilures réglé. Les deux De Havilland Gipsy Six de 200 ch chacun, après avoir été ouverts, contrôlés et remontés, ont retrouvé leurs bâti moteurs sur la cellule, hélices comprises. L'entoilage est achevé et le "laçage" de la toile tout le long du ventre de l'appareil a été finalisé. Il permet si besoin d'accéder à la structure en bois. La décoration est désormais achevée, donnant à l'appareil l'identité d'un DH-89 Dominie – la version militaire du Rapide au début de la Seconde Guerre mondiale – aux couleurs de la Royal Navy, période d'après-guerre. Il reste encore divers travaux de finition avant d'atteindre les essais au sol, dont la réfection des sièges passagers afin de redonner sa capacité (6 à 7 places) à la cabine, la Royal Navy utilisant le type pour relier ses bases. Plus de 500 exemplaires seront construits pour des usages militaires

sur les 731 DH-89 produits au total, pour la Royal Navy mais aussi la Royal Air Force comme avion d'entraînement à la radionavigation. Le DH-89 de l'AJBS est d'ailleurs un Dragon construit au début des années 1940 comme avion de liaison de la RAF avant de poursuivre par une carrière civile en Angleterre puis en France, au sein de clubs de parachutistes. Ce DH-89 sera exposé en statique dans le hangar Mathis aux côtés d'une brocante aéronautique. ■





© Michel Moline

Fin de chantier pour un Stampe SV-4C

Restauration AJBS

Les Anglais ont le DH-82 Tiger Moth. Les Français ont le Stampe bien que l'appareil soit né en Belgique. C'est en effet en mai 1933 que le premier SV-4 voit le jour à Anvers, conçu par Jean Stampe associé à Maurice Vertongen, d'où le SV. Le concepteur est aux commandes pour ce premier vol. Il faut attendre 1937 pour voir arriver le SV-4B, issu de nombreuses modifications de la cellule : nouveaux empennages, envergure des voilures réduite, ajout d'ailerons désormais sur les quatre voilures. Avec un Gipsy Major de 130 ch, le SV-4B remporte un concours pour l'avion-école de l'armée belge, mais finalement l'appareil ne sera pas produit suite à un décrochage jugé trop sec et un atterrissage considéré comme difficile. La cellule évolue encore avec le rallongement du fuselage, l'arrivée d'un nouveau profil de voilure et de la flèche

pour les deux voilures, la supérieure étant décalée vers l'avant pour conserver un bon centrage. L'appareil devient le SV-4C. En 1939, une délégation française évalue l'appareil et le trouve idéal, poussant l'État français à passer commande de 600 appareils équipés d'un moteur Renault 4P de 140 ch, 400 sont prévus pour l'école et 200 pour le réglage de l'artillerie. La délégation était constituée de trois "pointures" : Michel Détrouy, pilote de voltige renommé, Henri Ziegler, futur patron du programme Concorde, et Louis Bonte, futur patron du Centre d'essais en vol de Brétigny après guerre. Leur rapport évoque des "qualités de vol dans l'ensemble parfaites" et une "aptitude à l'acrobatie remarquable". En novembre 1939, une licence de production est donc cédée à la société Farman avec une première série prévue pour 1940. L'invasion de la Belgique

puis de la France par les troupes d'Hitler va mettre fin momentanément au projet. Le premier SV-4C ne volera finalement qu'en janvier 1946. La production sous licence en France se fait au sein de la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord (SNCAN), à Sartrouville d'où sortiront des chaînes d'assemblage 700 exemplaires jusqu'en 1948. 150 autres seront produits de 1947 à 1950 à Maison Blanche, à Alger, au sein de l'Atelier industriel de l'Air (AIA).

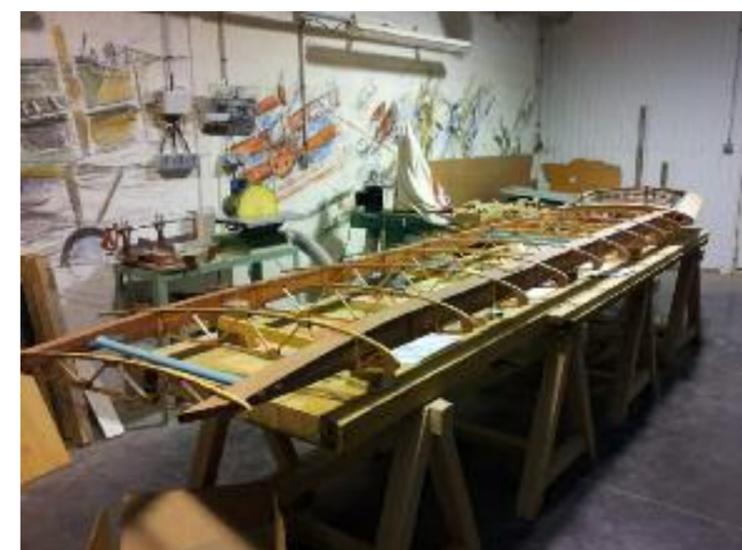
Le biplace d'origine belge est ainsi lancé commercialement grâce à la commande française, l'appareil étant utilisé par l'armée de l'Air (jusqu'en 1955) et l'Aéronavale (jusqu'en 1966) pour la formation de base mais aussi aux couleurs de l'ALAT et du Centre d'essais en vol (CEV) pour l'entraînement de ses pilotes.

En Belgique, la Force aérienne utilisera le SV-4 jusqu'en 1975 avant l'arrivée du SF-260. En France, le Service de l'aviation légère et sportive (SALS), ancêtre de la DGAC, l'utilisera dans ses centres de formation (Challes-les-Eaux, Carcassonne) dont notamment à Saint-Yan, où l'appareil sert à former les pilotes professionnels. C'est sur la base du SV-4 que l'équipe de Louis Notteghem définira la "méthode de pilotage française" alias l'Evangile de Saint-Yan, avec notamment les leçons de perfectionnement dites P0-P7 comprenant PTU glissée, PTS ou glissade sur axe. La patrouille de Saint-Yan, formée d'instructeurs du centre, est présente dans les meetings.

Les aéro-clubs sont également dotés du Stampe, pour la formation de base et/ou la formation à la voltige. Créée en 1968, l'Équipe de voltige de l'armée de l'Air (EVAA) débute avec le Stampe. Mais, en 1969, un accident, entraînant la mort de Jean-Claude Champion, pilote de l'EVAA, dont la cause est liée aux tirants de voilure, entraînera une modification structurale pour permettre au SV-4 de reprendre les vols. Mais l'évolution des programmes des compétitions fait que le domaine de vol du Stampe ne peut suivre. Entre-temps,



Avec quatre longerons neufs, les ailes ont été entièrement refaites pour redonner une capacité Voltige au SV-4C même si le 4PO3 n'est pas alimenté dos.



Réalisation des quatre voilures entièrement en bois, avec quelques tubes métalliques pour rigidifier le tout, les nervures étant enfilées sur le longeron principal.



Photos © François Ringaud



© Marilyne Claudé



© François Ringaud

“Réception” du Renault 4P par Bernard Morin, disparu en juin dernier, et Michel Germaine, avant installation sur le fuselage remis en état.

un concurrent a vu le jour sous la forme du Cap-10B, apportant son cockpit côte à côte et à verrière intégrale, son Lycoming 180 ch plus puissant que les 140 ch du Renault, des performances accrues.

Alors que les Centres nationaux passent au Zlin 526 et l'armée de l'Air au Cap-10B, que la patrouille des Rothmans transite vers le Pitts S-2A, que les clubs découvrent Rallye et Cessna, le Stampe SV-4 rejoint progressivement le milieu de l'aviation de collection.

Mais de 1950 à 1970, le SV-4 Stampe aura assurément été un “marqueur” de l'école de pilotage à la française. L'Amicale se devait donc de compter dans sa flotte un

exemplaire du biplan franco-belge.

Ce fut le cas dans les années 1980-1990 avec le F-BFLG baptisé “Le père Roger” et peint 2-tons rouge-crème mais l'appareil sera endommagé en 1996 et arrêté de vol. Il sera remplacé au sein de l'AJBS par le F-BHHD acquis à Quiberon. Il s'agit du SV-4C numéro de série 1119 construit en 1951 par l'Atelier industriel de l'Air (AIA) à Maison-Blanche, près d'Alger.

En 2003, ce SV-4C sera à son tour endommagé suite au blocage d'un frein et le passage sur le toit du biplan. L'épave fut remise au fond d'un hangar avant que deux ans plus tard, décision soit prise par le conseil d'administration, présidé par

Christian Amara, de le remettre en état de vol. Le chantier est confié à l'équipe de l'Ouest, une équipe de bénévoles animée par Alain Leluc, travaillant dans un atelier à l'ouest des hangars d'où son surnom. La cellule a été bien endommagée au niveau des voilures.

La première action est de désentoiler le fuselage pour découvrir une surprise de taille. Si les épanchements d'huile du Renault sont bien connus des Stampistes, constat est fait que toutes les lisses sont gorgées d'huile de la cloison pare-feu jusqu'au poste de pilotage. Il est donc exclu de ne pas intervenir mais l'Amicale ne compte plus alors de menuiser, après le départ de Marcel Bellencontre. La remise en état de la structure avant du fuselage sera donc sous-traitée à Classic Aero Services, à Orbigny. Côté voilures, au-delà des endommagements dus au passage sur le dos de l'appareil, elles révèlent des signes de fatigue et ce sont donc de nouvelles voilures qui vont être réalisées en partant d'un kit de pièces élémentaires, assemblé à La Ferté-Alais, afin de redonner une capacité voltige à la cellule.

Entre-temps, le Renault 4PO3 a été confié à Jeff Crocis, mécanicien spécialiste du SV-4 à Saint-Cyr-l'École, nid de Stampe à l'époque. Une fois récupéré, ce moteur sera

réinstallé sur le fuselage, rééquipé de tous les accessoires et conduites d'alimentation huile et essence. Le fuselage a alors rejoint un bungalow près du hangar principal.

Une fois le fuselage sur roues, il passera dans l'ex-atelier mécanique pour diverses opérations dont l'ajustement des capots moteur, un chantier qui prendra plusieurs mois. Le plastron avant et les capots moteur ayant été endommagés, ils ne sont pas récupérables. Faute d'avoir trouvé en bon état un plastron d'origine en métal, un plastron en résine sera retenu. Après multiples recherches, des capots moteur seront retrouvés au... Canada.

Si pour ajuster des capots et un plastron en métal, on peut jouer sur les deux côtés, quand le plastron est en résine, l'ajustement n'a pu se faire que côté capots moteur, seul élément pouvant être modifié à la forme recherchée. Ceci imposera de retirer les nervures internes des capots, d'ajuster ces derniers, puis de riveter à nouveau les renforts intérieurs des capots, le tout s'étalant sur plusieurs mois pour trouver la solution.

Le fuselage a alors récupéré ses cockpits, son instrumentation révisée et le train d'atterrissage. Pour ce dernier, il a fallu refaire faire les caoutchoucs servant de système d'amortissement.



L'équipe de l'Ouest (de gche à dte) : Alain Leluc, Michel Germaine, Michel Moline, Jean-Claude Chauchard, François Ringaud et Charles Persici.



Premiers essais moteur sans les capots.



Le système de freinage original sur le Stampe est particulier, entrant en fonction en butée de palonnier, le tout pouvant surprendre le pilote lors d'actions vives par vent de travers par exemple, entraînant quelques zig-zags plus ou moins contrôlés et un possible passage sur le nez (mise en pylône) ou sur le toit... Pour remédier au problème, une modification du système de freinage a été définie avec l'usage de freins hydrauliques issus d'un Nord 3 200 et avec l'expérience de cette solution technique déjà employée par le passé sur les répliques de Se-5 réalisées sur la base de... Stampe. Le freinage est assuré par des disques adaptés sur les roues d'origine de SV-4. Le freinage n'est possible que de la place pilote, à l'arrière donc et non pas en place passager ou instructeur, à l'avant.

Pour éviter au maximum le défaut bien connu du Renault consommant son huile hors moteur et imposant un nettoyage méthodique après chaque vol pour éviter les infiltrations dans la cellule, des gouttières ont été ajoutées sur la cloison pare-feu pour récupérer l'huile ainsi dispersée via un drain qui récupère aussi l'excès d'huile sous les cache culbuteurs, avant d'évacuer le tout à proximité du pylône de train principal. L'entoilage complet a été réalisé par l'équipe de l'Ouest, ainsi que la livrée définie par Alain Leluc, avec un schéma 2-tons du plus bel effet, lui donnant des airs d'avion de tourisme anglais des années 1930. Le chantier ayant été d'ampleur, le F-BHHD a pu quitter le registre des avions en CdN normal pour rejoindre celui des avions de

construction amateur. Mais réglementation oblige, pour l'administration de l'Aviation civile, ce n'est plus un SV-4C mais un AJBS n°01 ayant toutes les caractéristiques d'un... SV-4C. Le biplan est désormais immatriculé F-PSEO avec le P pour les Fox-Papa en CNRA et SEO pour Stampe de l'Équipe de l'Ouest – le tout rapidement transformé en P... de Stampe de l'Équipe de l'Ouest car le chantier s'est étalé sur près de... 20 ans. Il y a eu quelques déménagements sur le terrain, la période Covid-19 qui n'a pas aidé mais aussi le fait que l'équipe de l'Ouest a participé pendant 5 à 6 ans à la modification du Caudron G-III notamment pour lui adjoindre des ailerons ainsi que le rentoilage du Blériot XI-2 et du Morane H.

Alors que ces lignes sont écrites début mars, il reste quelques travaux de finition à parfaire, notamment les raccords Karman des empennages et aussi d'achever le dossier de CNRA, l'appareil ayant été déjà vu à plusieurs reprises par l'OSAC. Les premiers essais moteur ont eu lieu le 1^{er} février dernier, le Renault démarrant du premier coup, nécessitant simplement



quelques réglages de la carburation. Le moteur n'ayant pas tourné depuis longtemps, il a simplement fallu remplir la bouteille d'air comprimé servant au démarreur, celle-ci se remplissant en conditions standard lors du vol. Les capots devront être remontés après ces ultimes réglages et vérifications. Ce Stampe sera donc au moins visible en statique lors du Temps des Hélices 2025.

Il permettra ensuite de revoir dans le ciel de La Ferté-Alais l'emblématique avion de l'école de pilotage à la française, symbolisant à lui tout seul une importante page de l'histoire aéronautique tricolore, ayant permis à de nombreux candidats de devenir pilotes privés ou professionnels, civils ou militaires... ■ F. B.



Échanges techniques avant
les réglages de carburation du 4PO3



À la première tentative, le moteur
est parti du premier coup...



5€

Porte-clés Caudron G3



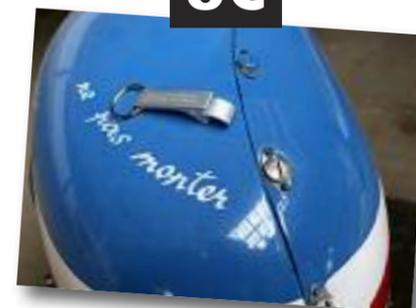
2€

Autocollant AJBS



5€

Pins AJBS



5€

Décapsuleur



9€

Porte-clés Ourson



15€

DVD
- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds
15€/pièce

20€

DVD 2018



20€

DVD 2019



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

5€

Mook aeroVFR n°1 et n°2
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

36€



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

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

54€



21€



21€

20€



DVD 2016
DVD 2017

Contact

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

À 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

Les TDH à lire ou relire...



Tous les numéros téléchargeables sur www.ajbs.fr

...à retrouver sur www.ajbs.fr