



Aux couleurs du MS-405 du pilote d'essais Kostia Rozanoff, ce Morane sera présent au Temps des Hélices en mai prochain...

3 - Actualités du meeting

Quelques précisions sur le TdH 2026

4 - Tout sur l'édition 2026

Informations pratiques

6 - Le Temps des Hélices

Une affaire de bénévoles...



© K. La Brossard

8 - Adieu à un DC-3

Le départ du DC-3 de l'AJBS

10 - Premiers tours moteur

pour le DH-89

12 - Retour en vol...

d'un SV-4C Stampe

14 - Pilotes de Guerre

Au programme de l'édition 2026



© Pilotes de Guerre

20 - Avro Anson

Un rare exemplaire du bimoteur

22 - Caudron C-109

L'avion de Maryse Bastié

24 - OV-10 Bronco

L'étrange biturbopropulseur

26 - Nord 3400 Norbarbe

L'avion de reconnaissance de l'ALAT



© A. Ros

28 - Pilatus B4

Voltige en planeur

30 - Nord 1101 Noralpha

L'avion de liaison de l'armée de l'Air

32 - Supermarine Spitfire MkIX

Avec une rare livrée "méditerranéenne"

53^e Fête aérienne les 23-24 mai...



Les billets sont en vente sur le site de l'AJBS
<https://letempsdeshelices.fr/billetterie/>
et au bureau de l'Amicale.

© AJBS / 2026. 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

Actualités du meeting...

■ Armée de l'Air et de l'Espace

Les deux jours, l'AAE sera présente en force avec la Patrouille de France (PAF) les deux jours ainsi que l'Équipe de voltige de l'armée de l'Air et de l'Espace (EVAAE) et le Rafale Solo Display (RSD).

■ Histoire de Cap-20

À Tours-Sorigny, une équipe de passionnés a récupéré la cellule, sans moteur ni instruments, du prototype n°01 du Cap-20, réalisé pour le compte de l'EVAA de l'armée de l'Air à Salon-de-Provence au début des années 1970. L'objectif est de le remettre en état dans sa livrée d'origine. Au même moment, le Cap-20 n°02 (F-AZOE) a quitté La Ferté-Alais pour rejoindre le n°6 (F-AZVZ) à Pau où ces deux appareils partageront le même hangar. À noter que le Cap-20 n°02 était l'unique appareil à être motorisé non pas par un Lycoming 200 ch mais par un Lycoming 260 ch, reconnaissable à ses six pipes d'échappement...



© Ph. Midreuil / AAE

La PAF sera présente les 2 jours...

- Contribuer concrètement à la réussite de l'événement
 - Partager des moments uniques avec d'autres passionnés
- Pour vous inscrire, il suffit de cliquer sur le lien suivant :

<https://volunteo.com/fr/r/le-temps-des-helices-2026>

■ Satin Doll Sisters

Un duo de chanteuses animera les matinées du meeting avec les Satin Doll Sister qui seront présentes non pas dans le hangar 39-45 comme à l'accoutumée (car le B-17 sera de sortie) mais sur le plateau d'un camion léger Citroën U23, modèle produit de 1935 à 1969, ceci histoire d'être en phase avec le répertoire consacré à la chanson française...



■ Appel à bénévoles...

...pour le meeting "Le Temps des Hélices".

Profils recherchés (selon disponibilités) :

- Accueil du public / contrôle des accès
- Logistique et soutien terrain. Montage et démontage
- Gestion des flux et des parkings
- Appui aux équipes organisatrices
- Plus largement, toute personne motivée et fiable.

Pourquoi devenir bénévole ?

- Vivre un meeting mythique de l'intérieur
- Participer à une aventure humaine forte

4 Tout sur l'édition 2026

Pratique

Toutes les informations relatives à l'édition 2026 du Temps des Hélices sont à retrouver sur le site internet spécifique à la manifestation soit <https://letempsdeshelices.fr>

Tarifs

Entrée meeting Le Temps Des Hélices (23 et 24 mai 2026) par personne, visite exposition statique et parking voiture inclus. Attention, l'Exposition statique ferme chaque jour à midi.
Vente de billets uniquement via le site :
<https://letempsdeshelices.fr/billetterie>

- **Adulte** : 35 €
- **Enfants moins de 12 ans** : gratuit
- **Enfants de 12 à 16 ans** : 15 €
- **Option chaise** : 10 € (sur place ou prévente)
- **Billet 2 jours** : 60 € (adulte)
- **Groupe** + de 20 personnes : 31 €/pers. Contacter le bureau AJBS via : bureau@ajbs.fr ou +33 (0)1 64 57 55 85

Camping-cars (2 jours)

- 87 € pour 1 personne
 - 149 € pour 2 personnes.
- Tarif camping-cars (aucune commodité) : entrée, parking, exposition statique incluse. Pas de camping-cars le vendredi 22 mai soir.

Places VIP avec déjeuner (1 jour) :

- 300 € (adulte)
- 150 € (enfant de 8 à 15 ans)

Restauration possible sur place

Informations complémentaires sur :

<https://letempsdeshelices.fr>
<https://www.ajbs.fr>

Horaires :

L'accès au parking est ouvert **dès 7h00** du matin les 23 et 24 mai 2026.
L'exposition statique est ouverte de **9h00 à 12h00**
Démonstrations en vol de **12h50 à 18h30**
Le terrain sera fermé les vendredi 22 mai et lundi 24 mai (accès interdit).

Voiture et moto, indication GPS : Chemin des Fourneaux à Cerny (91590).

Camping-cars : en raison de la fermeture du terrain, aucune arrivée ne sera autorisée le vendredi.

Parking gratuit. Accès ouvert dès 7h00 du matin les 23 et 24 mai 2026.
Parking vélos et motos disponibles.

Pensez au covoiturage :

[Blablacar.fr](https://www.blablacar.fr) / [Mobicoop.fr](https://www.mobicoop.fr) / [Covoitici.fr](https://www.covoitici.fr) etc.

Transports en commun :

- **RER C** : gare de Bouray-sur-Juine. Navettes prévues de 8h30 à 12h30. Dépose au pied de l'aérodrome (8 mn à pied sauf PMR). Retour assuré de 16h50 à 19h50 au point de dépose du matin.
- **RER D** : gare de La Ferté-Alais. Navettes prévues de 8h00 à 13h00. Dépose au pied de l'aérodrome (8 mn à pied sauf PMR). Retour de 15h00 à 20h00 au point de dépose du matin.

Navette en hélicoptère

Pour éviter l'attente possible dans la montée sur le plateau, une navette hélico (120 € aller-retour) est proposée par France Copter au 01 69 90 14 18 ou contact@francecopter.com
www.francecopter.fr

Fête Aérienne
Amicale Jean-Baptiste Salis

Le temps des hélices!

23 & 24
Mai 2026

53^{ème} Edition
Aérodrome de Cerny
La Ferté-alais

Billets en pré-vente, programme & informations
www.letempsdeshelices.fr

+ d'Infos Billetterie #LTDH2026



Le Temps des Hélices

Une organisation reposant sur des bénévoles...

Une partie des bénévoles de l'AJBS
lors de la venue à La Ferté-Alais
d'un DC-3 américain en 2025...

Photo © Kyrian La-Brossard



Adieu à un DC-3

Actualité

En décembre dernier, l'AJBS a pris la décision de vendre le Douglas DC-3... Arrivé dans la flotte en 1985, l'équipe du F-BLOZ poursuivait sa remise en état de vol. L'appareil a été démonté courant décembre et début janvier avant de prendre la route le 19 janvier 2026, sa cellule répartie sur trois poids lourds. Il a rejoint une collection privée en Belgique, destiné

à une exposition statique incluant entre autres d'anciens appareils de la Force aérienne belge. L'historique de ce DC-3 n°13.142 est à retrouver sur le site <https://www.dc3-ajbs.fr> avec la chronologie des travaux effectués sur la cellule ces dernières années. ■

Reportage photo © Christian Horrenberger



Un plateau pour le fuselage, un autre pour le plan central, un troisième pour les voilures.



À son arrivée à La Ferté-Alais...

Photo © Philippe Foyer

Démontage des voilures, des moteurs, puis du plan central...



C'est de nuit que ce convoi spécial a quitté le plateau de l'Ardenay.



Retour en vol d'un SV-4

Actualité

Après des années de restauration (la chronologie de ce chantier a été détaillée dans le TDH n°32), le Stampe SV-4C de l'Amicale, remis en état de vol par l'Équipe de l'Ouest, a repris l'air le mardi 3 mars avec Robert Villanova aux commandes. Quelques fuites d'huile à corriger comme sur tout Renault 4P0 et il fera partie du programme des vols lors du prochain Temps des Hélices... ■



Reportage photo © Sylvain Hébuterne



Premiers tours moteur

Actualité

Le samedi 13 mars, le De Havilland DH-89 Dragon Rapide a été sorti du hangar "Mathis" pour ses premiers essais moteur en fin de chantier de remise en état de vol. Entre deux épisodes pluvieux, les deux Gipsy Six de 200 ch ont ainsi pu faire entendre leur voix.

Il faudra encore quelques réglages moteur et de la cellule avant de passer aux premiers vols du bimoteur. Les extincteurs étaient prêts... car le Dragon Rapide avait la réputation de prendre aisément feu

au démarrage, avec des sorties d'échappement très près du sol, et notamment de l'herbe sèche en été... Rappelons que ce DH-89 porte la livrée d'un DH-89 Dominie, la version militaire de l'aviation de ligne, aux couleurs de la Royal Navy dans les années 1950. Sur les 731 DH-89 produits par la société De Havilland, c'est le seul en France. Dans le monde, ils ne sont pas nombreux (moins d'une dizaine...), la majorité des survivants se trouvant en Grande-Bretagne. ■



Reportage photo © François Ringaud

Pour ces premiers essais moteur, Jean-Pierre Toubanc, en charge du projet de restauration, était aux manettes...





Photos © via Pilotes de Guerre



Joséphine Baker va-t-elle chanter au pied d'un avion ?



Ambiance 1940 avec le Morane-Saulnier MS-405 C1 tout juste sorti d'usine...

Pilotes de Guerre

Meeting 2026

Fidèles au Temps des Hélices depuis des années, les reconstituteurs de l'association Pilotes de Guerre seront à nouveau présents en mai prochain, apportant un "plus" par leur présence le matin en costumes ou tenues d'époque lors de l'exposition statique, contribuant à l'authenticité du spectacle. Dans l'après-midi, lors des démonstrations en vol, ils défilent, aussi bien à pied qu'en moto, devant le public avec des tenues toujours

en phase avec la présentation dans le ciel. Pour cette édition 2026, quelques points à préciser. Thématique "Aviation militaire française" oblige, des pilotes de chasse tendance 1940 seront le matin à proximité du Morane-Saulnier MS-405 aux couleurs du pilote d'essais Constantin "Kostia" Rozanoff mais aussi en tenue 1914 autour des chasseurs de la Première Guerre mondiale.



Un Guynemer plus vrai que nature devant son Spad...



Un pilote des Forces françaises libres prêt à grimper dans le cockpit de son Spitfire...





Photos © via Pilotes de Guerre

The Pink Lady quelque part en Angleterre, vers 1943-1944, s'apprête à partir en mission sur l'Allemagne...



Signalons encore la présence de troupes japonaises avec pilote et "mécanos de pont d'envol" sur les porte-avions, ces derniers étant reconnaissables à leur tenue de couleur blanche



et leurs drapeaux pour autoriser le décollage. Cette équipe sera également de la partie lors du Tora, Tora, tableau incontournable du Temps des Hélices. ■



Autour du Boeing B-17 Flying Fortress sorti de son hangar 1939-1945 du musée volant Salis, il s'agira également de découvrir un équipage complet du bombardier quadrimoteur (pilote, copilote, navigateur, mitrailleurs...) et des mécaniciens en tenue d'époque.





Pour le Tora, Tora, drapeaux pour autoriser le décollage des Zero.



Photos © via Pilotes de Guerre



© F. Vandentorren

Crowdfunding Skyraider

À quoi servira l'argent collecté ?

Il permettra de finaliser la restauration du Douglas AD4N Skyraider de l'AJBS, construit en 1950, actuellement en grande visite après 35 années d'activité et 350 heures de vol.

– À 40.000 €, c'est le financement de la restauration de l'empennage fixe.

– À 50 000 €, avec la totalité du financement, vous permettrez à ce vieux guerrier de continuer à voler pour nos générations à venir.

Description des postes de dépenses

50 000 € sont nécessaires pour finaliser ce chantier de remise en état de vol selon ces différentes étapes :

– À 15 000 € : la révision des organes moteur (notamment carburateur, pompes) carburant et bobines de démarrage) sera réalisée.

– À 30 000 € : ce montant financera en plus l'achat des dernières matières côté circuits électriques et la boulonnerie manquante.

Porteurs du projet

L'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS) maintient en état de vol une trentaine d'avions historiques, allant du Blériot XI des débuts de la conquête de l'Air au Douglas AD4N Skyraider des conflits d'après-guerre.

L'AJBS est reconnue d'intérêt général.

Les dons au profit de l'association sont donc déductibles de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur les sociétés.

Lien vers le financement participatif

<https://www.helloasso.com/e/recherche?query=skyraider>



Amicale Jean-Baptiste Salis – Aérodrome de La Ferté-Alais – 91590 Cerny
Tél. : 01 64 57 55 85 – Presse@ajbs.fr – www.ajbs.fr – www.letempsdeshelices.fr



Photos © DR

L'unique Anson en état de vol

Meeting 2026

Il nous viendra de République tchèque, faisant partie de la flotte de RAF Station Czechoslovakia, il s'agit d'un Avro Anson Mk1, le seul et unique exemplaire encore en état de vol dans le monde. À côté de l'Anson et d'un Aéro 145 des années 1950, la collection tchèque compte deux Tiger Moth et un Miles Magister, tous sous livrée RAF années 1940.

Au milieu des années 1930, l'Anson a été conçu comme avion de ligne prévu pour les Imperial Airways, après un premier vol du prototype en mars 1935. La Royal Air Force s'y intéresse comme avion de reconnaissance et d'entraînement au pilotage d'un multimoteur. L'équipage de base est composé d'un pilote, un copilote, un navigateur, un radio et un mitrailleur dorsal. La structure est réalisée avec une aile

entièrement en bois au départ, un fuselage faisant appel à une structure en tubes d'acier soudés avec un revêtement entoilé et des cintres en bois pour arrondir les formes. La motorisation est due à deux moteurs en étoiles de 350 ch chacun. Plus de 11 000 exemplaires seront produits. La RAF a utilisé l'Anson comme patrouilleur côtier, ce sera son premier avion monoplan à aile basse et à train escamotable. Le bimoteur dans sa version militaire a reçu une tourelle dorsale équipée d'une mitrailleuse en complément d'une mitrailleuse présente à l'avant, sur le flanc du fuselage. En soute, on trouve des grenades, des fumigènes, des bombes ou torpilles. Après guerre, quelques appareils passèrent dans le domaine civil pour des compagnies de transport ou des missions d'évacuation

Vidéo en anglais sur cet Anson

<https://youtu.be/PfLWr50-fQ?si=P7X0uQIXg78EIIDV>



sanitaire. Plusieurs accidents mettant en cause les collages sur des appareils à la voilure en bois entraînent une interdiction de vol de ces modèles. À la fin de la guerre, Roy Chadwick, l'ingénieur en chef chez Avro, avait développé des voilures et empennages en métal en se basant sur les éléments structurels du Lancaster.

Cet unique Anson a été remis en état de vol en 2012 par Bill et Robyn Reid après une dizaine d'années de chantier pour le remettre au standard de la RAF en 1940. Dans une vidéo de Classic Flight en anglais, datant de 2024 (lien en bas de page précédente), Bill Reid, alors propriétaire et pilote du bimoteur, passe en revue les nombreuses particularités de l'appareil, du collimateur repliable devant le pilote au transport de pigeons voyageurs en passant par l'accès à la tourelle dorsale ou encore les sextants à bord. Il faut rajouter les 140 tours de manivelle pour rentrer le train ! Ce MH20 dispose de sa tourelle avec une réplique de Lewis. Des bombes factices

peuvent être larguées lors de présentations en vol. L'appareil est également équipé d'un système de fumigènes pour simuler une panne moteur lors de simulations de combat aérien ou pour des tournages cinématographiques.

Au début des années 1960, cet Anson avait déjà vu son aile en bois être remplacée par une voilure métallique. Sous le serial MH120, cet Anson Mk1 est sorti des chaînes d'assemblage en 1943. Il a servi dans le Coastal Command au début de la guerre, notamment pour la lutte anti-sous-marine, la protection de convois durant la Bataille d'Angleterre et le bombardement de ports français où des barges étaient assemblées avant le projet d'invasion de la Grande-Bretagne.

À noter que de 1948 à 1952, l'armée de l'Air française a utilisé six Anson comme avions de servitude tandis que l'Aéronavale en comptait 28 en service de 1946 à fin 1950, quand un accident entraîna leur interdiction de vol. ■





NOUVEAU !

Caudron C-109

Meeting 2026

Conçu au sein de la société des Avions Caudron, en 1925, le modèle C-109 est un biplace destiné à l'école et au vol sportif. L'architecture est du type Parasol, avec un train classique complété d'une béquille à l'arrière. 24 appareils auraient vu le jour dans différentes versions, avec principalement un Salmson 9Ad, un 9-cylindres d'une quarantaine de chevaux. Dans la catégorie des appareils de moins de 350 kg, le C-109 a été utilisé pour établir plusieurs records de durée ou de distance. Ce sera le cas le 27 juillet 1929 avec un vol de 26h47 réalisé par Maryse Bastié. Celle-ci réalisera aussi un record féminin homologué de distance en ligne droite pour

Maryse Bastié et son C-109



Photos © D. Defever



avions biplaces légers, allant du Bourget à Treptow-sur-Riga, Pologne, soit 1 058 km. Léna Bernstein effectuera sur C-109 la première traversée féminine de la Méditerranée le 19 août 1929, record du monde de distance féminin soit 2 268 km. Un seul C-109 aurait survécu au temps, conservé dans les réserves du musée de l'Air et de l'Espace...

Début 2024, Antoine Ros, patron d'Early Aviators (Tours-Sorigny) a pris la décision de construire cette réplique "dans le but de rendre hommage à ces aviatrices, avec l'objectif d'un envol en quelques mois seulement". "Si la structure de l'appareil est donc simplifiée, le tableau de bord intègre des instruments d'époque et comporte même d'authentiques accessoires de la marque Caudron. Certaines parties de

l'appareil sont totalement conformes aux plans, comme le train d'atterrissage. Il est d'ailleurs dépourvu de freins et la queue repose sur un patin en bois".

Les travaux ont commencé en avril 2024 et l'appareil a finalement volé pour la première fois le 24 avril 2025, après une pause de plusieurs mois pendant l'hiver.

"Pour des raisons de fiabilité, simplicité et de sécurité au décollage, un Continental C-90 a remplacé le Salmson d'époque". L'appareil a été décoré "en respectant soigneusement le Caudron C-109 de Maryse Bastié". Pour cette saison, c'est Maëlys Derick qui le présente dans les manifestations aériennes. Arrivant par la voie des airs, la réplique du Caudron C-109 sera présentée avec le Caudron G-III pour un tableau Avions Caudron... ■





Photos © F. Besse

L'OV-10B Bronco

Meeting 2026

Le North American OV-10B Bronco est un habitué du Temps des Hélices. C'est l'un des très rares Bronco à voler en Europe, c'est moins le cas aux Etats-Unis où le type est encore utilisé pour la surveillance des feux et la coordination des opérations aériennes en cas d'incendie. Il a été conçu au départ dans un but militaire, à la demande de l'US Navy qui organisa une compétition entre plusieurs constructeurs. En août 1964, North American fut déclaré vainqueur du concours avec son Bronco (cheval indompté...). L'OV-10 est un avion aux multiples missions : attaque au sol, reconnaissance et guidage d'artillerie. Pour la reconnaissance, il faut une grande verrière panoramique permettant à l'équipage de voir vers le bas. Pour l'attaque au sol, il faut pouvoir subir des dommages et donc augmenter les redondances avec deux turbines et un empennage bipoutre, sans oublier une grande maniabilité. Devant opérer sur pistes

courtes, l'hypersustentation est développée et le train à roues tirées aptes à encaisser des atterrissages dans des conditions sommaires sur pistes non préparées. La maintenance est facilitée par des turbines, gouvernes, poutres et trains interchangeables droite-gauche. Le prototype prend son envol en juillet 1965, il y a plus de 60 ans... Il faudra sept prototypes pour arriver à la version de série OV-10A avec diverses modifications allant de l'éloignement des turbines par rapport au cockpit à l'augmentation de l'envergure en passant par de nouvelles turbines de 715 ch. L'armement se trouve sous les ailes et sous le fuselage avec de nombreux points d'emport. Ainsi, de jour comme de nuit, le Bronco participera à de nombreux conflits, Vietnam en tête, au sein de l'US Air Force, des US Marines et dans quelques autres pays, du Maroc à la Thaïlande, de la Colombie aux Philippines.



L'OV-10B sera produit pour fournir à l'Allemagne de l'ouest (RFA) une version apte au remorquage de cibles afin d'entraîner les pilotes de chasse de la Luftwaffe. 18 avions seront ainsi livrés à partir de 1969, avec un dôme transparent à l'arrière en place de la porte de fret, un siège tourné vers l'arrière pour l'opérateur du treuil et sans les pontons d'armement. La cible, placée sous le ventre de l'avion pour le décollage, était ensuite déroulée en vol par un treuil. Après une longue carrière, l'OV-10B sera remplacé en 1990 par le Pilatus PC-7. La flotte sera retirée, les appareils dispersés dans des écoles techniques ou des musées

dont celui de l'Aviation de Chasse à Montélimar. Ce dernier – sorti de chaîne d'assemblage à Columbus, Ohio, en 1970 – est donc arrivé en vol à Montélimar le 11 décembre 1991. Il ne revolera qu'en février 1997 grâce au personnel du CEV d'Istres qui a travaillé bénévolement à sa remise en état. Il a été obtenu grâce au jumelage des villes de Montélimar et de Ravensburg dont il portait les couleurs à l'origine. Le musée européen de l'Aviation de chasse a décidé de lui donner les couleurs d'un OV-10A des Marines. Le Bronco fait partie de sa flotte "volante" avec un Grumman Tracker venu l'an dernier au Temps des Hélices. ■





© Early Aviators

Nord 3400 Norbarbe

À la demande de l'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT), une fiche programme a été lancée en 1956 par la Direction technique et industrielle (DTI), pour la construction d'un avion biplace capable de remplir toutes les missions assurées à cette arme. Le futur appareil doit ainsi remplacer les Piper L-18 et Cessna L-19 Bird Dog. La Société nationale de constructions aéronautiques du Nord (SNCAN) répond à ce programme avec le projet du N-3400 Norbarbe. Ce dernier est le seul retenu par la commission d'examen des projets, avec sa structure en tubes métalliques, partiellement entoilée.

Un prototype est commandé en janvier 1957. Le premier vol est effectué le 20 janvier 1958, avec André Turcat aux commandes, pilote d'essais que l'on retrouvera onze ans plus tard avec le Concorde. Avec les deux appareils de présérie, 152 exemplaires seront produits pour l'ALAT de 1959 à 1961. Le 3-4 comme on nomme l'appareil est ainsi un appareil d'observation et d'évacuation sanitaire avant que l'ALAT ne passe par la suite aux voilures tournantes. L'équipage est composé du pilote et d'un observateur, ce dernier bénéficiant d'un siège tournant sur 360°. Si besoin, un troisième membre peut

être à bord sur un strapontin derrière l'observateur. Les appareils sont en service dans des unités opérationnelles en France et au sud de l'Algérie. Avec ses 220 litres embarqués, l'appareil peut franchir 1 000 km à 180 km/h.

Pour atterrir sur courtes distances, l'aile haute rectangulaire du 3400 est équipée de volets hypersustentateurs, les ailerons se braquant également avec les volets pour augmenter la portance en finale et donc réduire la vitesse d'approche. La motorisation initiale est celle du N-3200, soit 240 ch mais la série passera rapidement à un Potez 4D34 de 260 ch. Après des débuts avec une hélice bipale Ratier, interdite de vol par la suite, ce sera une tripale Hartzell qui prendra la suite. Au début des années 1970 alors que l'appareil commence à être réformé, la Gendarmerie nationale reprend 6 avions utilisés pour la surveillance du trafic routier entre 1972 et 1974, le N-3400 étant définitivement réformé en 1983. L'appareil deviendra alors un aéronef de collection.

Le 3-4 n°122 F-AZFM présenté à La Ferté-Alais par Antoine Ros, construit en 1961, provient de la collection Early Aviators à Tour-Sorigny. C'est l'unique exemplaire en état de vol en France actuellement. ■



OFFREZ-VOUS LE TEMPS DES HÉLICES EN

VIP!

**Vous souhaitez donner de la visibilité à votre entreprise ?
Accueillir vos meilleurs clients, vos collaborateurs
ou vos proches à un l'un des plus beaux spectacles aériens
en Europe ? Un espace VIP vous attend...**

Ces prestations seront offertes à vos invités :

- ✓ **Entrée à la fête aérienne avec accès rapide et parking privilégié**
- ✓ **Accueil personnalisé** par nos hôtesse et stewards
- ✓ **Accès et visite guidée** de l'exposition statique de 9h00 à 12h00
- ✓ **Espace sous tente convivial**
- ✓ **Apéritif et repas gourmands** assurés par un traiteur
- ✓ **Open-bar sans alcool** jusqu'à 18h30
- ✓ **Terrasse offrant une vue imprenable** sur le meeting !

Différents modules sont proposés :

- ✓ **1 table** de 10 convives
- ✓ **1 loge** de 4 tables de 10 convives
- ✓ **ou 1 place** individuelle



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



Photos © via D. Hartmann

Voltige en Pilatus B4

Meeting 2026

Pour bon nombre, Pilatus, ce sont des avions biplaces d'entraînement militaires (du P-2 maintenu en état de vol au sein de l'AJBS jusqu'aux monoturbo-propulseurs de type PC-7, PC-9 ou PC-21), un avion à tout faire (le PC-6 Turbo Porter) ou encore des avions d'affaires, du monoturbo-propulseur PC-12 au biréacteur PC-24. Mais dans les années 1960, Pilatus, c'était aussi... un planeur monoplace.

Le premier vol du B4 intervient en novembre 1966, conçu par deux ingénieurs et produit à deux exemplaires par la société Rheintalwerke G. Basten sous la désignation B4 (B pour Basten), mais la série n'est pas lancée. En 1970, Pilatus Aircraft rachète les droits de production et reprend les essais sous la désignation B4-PC-11. Ce nouveau

modèle vole en mai 1972 avant d'être certifié par l'Office fédéral de l'Aviation civile (OFAC). À l'époque, la technologie des composites était encore balbutiante, celle du bois et toile en voie d'être dépassée et donc la technologie retenue à Stans sera l'aluminium. C'est un monoplace de classe standard (15 m d'envergure), à train fixe ou rétractable, à l'empennage en T pour protéger l'arrière du planeur à l'atterrissage dans un champ, lors d'une "vache". La cellule affiche 230 kg à vide pour 350 kg à la masse maximale. La finesse n'est que de 30/35, valeur faible par rapport à la génération actuelle des planeurs en composites, atteignant ou dépassant les 40 points de finesse pour un standard. En 1975, une version autorisée à la voltige (le BA-PC-11AF passe de +5,3/-3 g à +7/-5 g)



Un Rallye MS-235E assurera le remorquage du planeur avant la démonstration...



voit le jour. Au total, 332 exemplaires seront produits de 1972 à 1980, avant la cession de la licence de production à Nippi Aircraft (Japon) en 1980, qui en produira 13 supplémentaires, soit 337 pour l'ensemble de la série, prototypes compris.

Au Temps des Hélices, un B4 sera présenté en voltige, fumigène à l'appui, par Denis Hartmann, double médaillé aux championnats d'Europe de voltige en planeur Advanced en 2008 (alors aux commandes d'un planeur Fox). Instructeur avion et planeur aux 6 900 heures de vol, il est par ailleurs ingénieur au Service Industriel de

l'Aéronautique de Clermont-Ferrand, en charge de la maintenance industrielle des avions de chasse dont les Alphajet de la PAF et de transport de l'armée de l'Air et de l'Espace (A400M et C130H). Pour se mettre en l'air, le pilote sera remorqué par un Rallye MS-235E aux couleurs de l'armée de l'Air appartenant à l'Escadron de Sauvegarde du Patrimoine Aéronautique Militaire (ESPAM). Après le largage du planeur vers 1 200 m, ce seront 4 minutes d'évolutions sur fond d'Adagio. La vitesse du PB4 peut alors passer de 60 à 240 km/h. ■





Photos © JP Touzeau

Nord 1101 Noralpha

Meeting 2026

Développé par Willy Messerschmitt au sein de la Bayerische Flugzeugwerke (Bf), le Messerschmitt Bf-108 Taifun est un monomoteur quadriplace à train classique qui a participé au Challenge international de tourisme en 1934. Auparavant, le Reichsluftfahrtministerium (RLM) avait demandé à trois constructeurs (Fieseler, Klemm et Messerschmitt) de concevoir chacun un appareil pour participer à ce concours.

Messerschmitt lance la construction de 6 appareils déjà inscrits pour le Challenge... Le prototype du 108 vole en juin 1934 mais s'écrase un mois plus tard. Sur les 5 restants, 4 vont participer au concours, dominant certaines épreuves techniques. En 1936, l'appareil est retenu par la Luftwaffe comme avion de liaison. Entre 1934 et 1942, 529 Me-108 seront produits en Allemagne. En 1941, une version dotée d'un train tricycle rentrant est étudiée, ce sera le Me-208.

La production du Bf-108 est alors transférée aux Mureaux, en France, dans les usines de la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord (SNCAN).

170 appareils y seront produits avant la Libération. La SNCAN est alors chargée par l'occupant de finir le développement du Bf-108 dont le prototype est détruit lors d'un bombardement peu avant le Débarquement.

Après-guerre, le Bf-108 sera rebaptisé Nord 1000 Pingouin et le Nord 1100 Noralpha est la version française du Messerschmitt Me-208, produit après guerre par Nord-Aviation. Plusieurs modèles verront le jour dont le 1101 Noralpha ou Ramier, motorisé par un Renault 6Q – un 6-cylindres en ligne développant 235 ch avec une hélice Ratier – et utilisé notamment comme avion de liaison par l'armée de l'Air et le Centre d'essais en vol mais aussi par le Service de la formation aéronautique (SFA). ■



EXPOSEZ, AU TEMPS DES HÉLICES !

Le village compte la présence de nombreux exposants répartis sur toute la surface piétonne de l'aérodrome. Sont commercialisés: affiches, livres, blousons, combinaisons, T-shirts, casquettes, objets de décoration, peintures, montres...



Les exposants vont de stands de fédérations aéronautiques à des écoles de pilotage en passant par des unités de l'armée de l'Air ou de l'Aéronavale, ainsi que des animations pour les enfants.

Informations complémentaires

<https://letempsdeshelices.fr/infos-exposants/>



NOUVEAU!

Un Spitfire Mk IX de 1943

Meeting 2026

LZ842 est un Spitfire Mk IX sorti des chaînes d'assemblage de Supermarine à Castle Bromwich en avril 1943. Il porte un rare camouflage utilisé sur le théâtre d'opérations méditerranéen, avec à bord une réserve d'eau pour le pilote en cas d'atterrissage dans le désert, un équipement installé sur les Spitfire opérant sous fortes températures.

Un avion historique

L'appareil arrive par bateau à Casablanca, au Maroc en mai 1943 pour rejoindre la Middle East Air Force, arrivant peu avant la défaite allemande en Tunisie. Avec le 93 Squadron de la RAF, il rejoint alors Malte, effectuant des missions durant l'invasion de la Sicile. À ses commandes, le Sgt W. F. Hockey endommage un Macchi C-202 Folgore italien le 13 juillet 1943. En août suivant, il rejoint le 232 Squadron opérant à partir de Lentini, sur la côte est de la Sicile. Il participe aux opérations de soutien du débarquement allié en Italie. Les missions

nécessitent de survoler la mer sur 650 km, imposant l'installation de réservoirs largables.

Avec les Free French

Passé par le 253 Squadron, ce Spitfire est basé en Corse à partir d'avril 1944, menant des missions au quotidien, notamment pour escorter des B-26 Marauder en mission de bombardement sur le centre de l'Italie. En octobre 1944, il rejoint le 327 Squadron (Free French) à Borgo puis dans le nord de la France. Lors d'une mission, le pilote Henri Suisse se retrouve à court de carburant par conditions de brouillard, cherchant à rejoindre le terrain de Mourmelon-le-Grand où il sait que la piste est inutilisable. Il parvient à se poser sur un taxiway. Si le pilote est indemne, l'appareil est endommagé après avoir fini dans un trou de bombe et être passé sur le dos. Pour l'histoire, Henri Suisse remportera la dernière victoire aérienne de la chasse française le 24 avril 1945, à bord d'un



Spitfire. Il sera après guerre pilote d'essais pour Dassault.

Une écurie de Spitfire...

Le LZ842 est ensuite stocké en Belgique. Il est finalement réparé à la fin de la guerre et envoyé en avril 1948 en Afrique du Sud avec 135 autres congénères, certains étant convoyés par la voie des airs, d'autres par bateau comme le LZ842. Finalement vendu à une société de recyclage en 1952, il est destiné à être détruit. Il échappe à ce destin en parvenant dans les collections du musée de l'Air sud-africain en 1978 où il est stocké. En 1989, il est acquis par un collectionneur anglais avant d'être échangé avec un Australien. En 2003, il est acquis par Peter Monk et rejoint un atelier à Biggin Hill, près de Londres. La cellule a servi à une importante

restauration, poussée dans les détails pour se rapprocher de son état d'origine, avant un retour en vol en 2022, au sein de Fly a Spitfire (<https://flyaspitfire.com>), aux côtés d'autres Spitfire (dont trois biplaces effectuant des vols de découverte), un Mustang, un T-6 ou encore un Messerschmitt 109E1, un Hispano Buchon, un Hurricane, un Curtiss P-40 et un Piper L4H en oubliant au passage un Cessna L19 Bird Dog et un Piper Saratoga. Dans les projets, figurent plusieurs Spitfire dont un Spitfire Mk IX mais aussi un De Havilland Mosquito en cours de restauration en Nouvelle Zélande ! Pour le LZ842, l'année 2026 est sa deuxième saison de présence dans les meetings. C'est le seul Spitfire à voler dans le monde avec un Rolls-Royce Merlin 63 et l'un des deux plus anciens Spitfire Mk IX. ■

Photos © JP Touzeau



COMMUNIQUEZ DANS LE PROGRAMME

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 ou services...



Votre contact :
Jean Briez
06 25 44 05 19



Clôture des ordres
de publicité :
27 avril 2026

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS...



www.ajbs.fr



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

<https://www.instagram.com/explore/tags/ajbs/>



2€

Autocollant AJBS



5€

Porte-clés Ourson



5€

Décapsuleur

Flammes



7€

15€



DVD

Meeting 2005, 2013, 2015 et Warbirds

Tous les DVD à 15€

15€



DVD 2016 et 2017

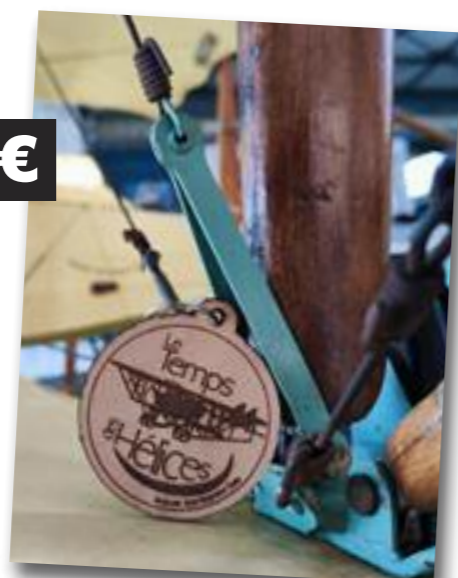
Les 20.000 heures de vol de Jean-Marie Saget, pilote d'essais. Du Morane 315 au Mirage 4000 ! 440 pages. +900 photos



Livre

54€

7€



Porte-clés AJBS (cuir)

7€



Patches

Skyraider, DC-3, AJBS, Luftwaffe, Tora, Tora. 7 €/pièce

7€



7€

DVD 2018

DVD 2019

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