

N°34 - Cerny-La Ferté-Alais / Février 2026



Le Temps des Hélices

3 - Actualités du meeting

Quelques précisions sur le TdH 2026

4 - Tout sur l'édition 2026

Informations pratiques

5 - L'affiche 2026

Signée... Romain Hugault

6 - Voler

à bord d'avions historiques



© F. Besse

8 - Le bimoteur de l'affiche 2026

Un DH-89 Dragon Rapide



© F. Besse

10 - Les dessous du meeting

ou comment constituer un puzzle

14 - La Turbulent Display Team

et ses D-31 Druine

16 - La Navette bretonne

Broussard et CriCri

18 - Wingwalking

sur les ailes d'un Super Stearman

20 - Un Morane-Saulnier

Le 405C1 de Kostia Rozanoff

24 - Crowdfunding

pour le Skyraider de l'AJBS

26 - Histoire

L'aérodrome en... 1955



© D. Péchaud

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...

■ Visites de cockpit...

Chaque matin, visitez le cockpit et la cabine d'un avion emblématique de l'Amicale Jean-Baptiste Salis, le Junkers Ju-52. La participation financière à ces visites personnalisées permet de participer à la remise en état ou au maintien en vol des avions de l'AJBS.

■ DC-3

Fin 2025, l'AJBS a vendu son Douglas DC-3 en restauration depuis quelques années... Il doit rejoindre une collection privée en Belgique pour y être exposé en statique. Il n'y aura donc pas de "camp américain" reconstitué lors du Temps des Hélices...

■ Programme des vols

Il est en cours de constitution... Les principales machines prévues seront présentées prochainement.

■ Billetterie

Elle se fait en ligne pour fluidifier ainsi le trafic automobile dans la montée vers l'aérodrome, en réduisant le temps d'attente. Un seul lien donc, celui-ci... <https://letempsdeshelices.fr/billetterie/>

■ Tentes VIP

Qu'il s'agisse d'une place individuelle ou d'un espace VIP pour regrouper le personnel d'une société ou accueillir ses clients, plusieurs offres sont proposées avec entrée au meeting, accès rapide et parking privilégié, accueil personnalisé, visite guidée de l'exposition statique, apéritif et repas gourmand assuré par un traiteur, open-bar sans alcool et terrasse offrant une vue inégalée sur le meeting. Ainsi, 1 040 places sont disponibles, l'espace couvert pouvant être modulé pour répondre aux souhaits des clients : espaces individuels privatifs (4 tables maximum de 10 personnes) ou collectif conviviaux. Chaque espace bénéficiera d'un service à table et de places assises en extérieur. Toutes ces offres sont détaillées sur le site avec le lien suivant : <https://letempsdeshelices.fr/nos-offres-vip>

■ Les affiches

Les affiches de la dernière quinzaine d'éditions du Temps des Hélices seront disponibles à la vente au stand des éditions Paquet. Un premier aperçu avec ce lien <https://letempsdeshelices.fr/affiches-meeting>



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) prix 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 ouvre à 9h00 et jusqu'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





Photos © F. Besse et AVA



Voler à bord d'avions historiques...

Chaque matin des 23 et 24 mai prochain, le public pourra voler à bord d'avions historiques. Il y a pléthore de choix...

En Morane-Saulnier Rallye...

L'Amicale Jean-Baptiste Salis propose notamment trois places dans son Morane-Saulnier MS-893 Rallye, un grand standard des avions légers français depuis les années 1960. En 15 à 20 mn de vol, c'est la possibilité en famille ou avec des amis (75 €/personne) de découvrir l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais depuis le ciel, observer d'en haut le parking et l'exposition statique des avions du meeting, profiter du paysage de l'Essonne au mois de mai avec les



différentes couleurs des cultures dans les champs. Mieux vaut réserver à l'avance via le lien en baptemes-rallye@ajbs.show

En S-2B, PT-17, T-6, TB-30, Travel...

Il est également possible de voler à bord des avions de l'écurie Aero Vintage Academy (AVA) avec au choix Travel Air 4000, Pitts S-2B, Stearman PT-17, North American T-6 ou encore TB-30 Epsilon... Contact via le lien <https://www.aero-vintage-academy.fr/>

Ou encore en Douglas DC-3

Pour la deuxième année consécutive, au vu du succès rencontré l'an passé, il sera aussi possible de voler à bord d'un Douglas DC-3 historique, le "Gruesome" remis en état de vol dans sa livrée d'origine par le Musée aéronautique de Bretagne (MAB, Rennes-Saint-Jacques). Le bimoteur larguera des parachutistes durant le meeting mais chaque matin, il embarquera à chaque vol 10 passagers pour 20 mn à bord du vétéran (270 €/personne). C'est le seul DC-3 autorisé en France pour ce type de prestation. Ces vols sont prévus samedi et dimanche matin à 9h00, 9h30, 10h00, 10h30,

11h00, 11h30, 12h00 mais aussi uniquement le samedi à 18h00 et 18h30.

Inscription à l'avance recommandée via le lien <https://letempsdeshelices.fr/billetterie>
La réservation DC3 peut être atteinte après avoir réglé une entrée au meeting. ■





© F. Besse



Parmi les précédentes livrées portées par ce DH-89 Dragon Rapide... le "Blueway" en 1981 et la version aux couleurs de la Royal Air Force.

Photos © Jean-Pierre Touzeau



Le bimoteur de l'affiche

Meeting 2026

Cette année, c'est le De Havilland DH-89 Dragon Rapide qui est à l'honneur, figurant sur l'affiche du meeting réalisée par Romain Hugault.

L'an passé, sa nouvelle décoration était dévoilée lors du Temps des Hélices, avec

une livrée le représentant aux couleurs d'un DH-89 Dominie, la version militaire du Dragon, utilisé comme appareil de liaison dans les années 1950 par la Royal Navy.

Auparavant, l'appareil avait porté les couleurs du sponsor Blueway pour la course Air Transat Paris-New-York aller-retour réalisée au début des années 1980 avec l'équipage Pierre Dague et Jean Salis. Par la suite, le bimoteur avait reçu un camouflage militaire notamment pour participer à un film retraçant la vie de



Jean Moulin, coordinateur de la Résistance dans la France occupée. Après avoir été stocké ces dernières années, un chantier de remise en état a été lancé, sous la direction de Jean-Pierre Toubanc. L'appareil a ainsi été révisé de fond en comble, avec

vérification de la structure, réentoilage, remise en place des sièges pour les passagers, cockpit refait avec remise au standard du tableau de bord sans oublier l'imposant compas aux pieds du pilote.

Après les premiers points fixes, la remise en vol et les essais de validation, le bimoteur est ainsi prévu au programme du Temps des Hélices... C'est désormais

l'unique DH-89 Dragon Rapide en état de vol en France... ■

Communiquez dans le programme du meeting 2026 !



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 2026





Les dessous d'un meeting

Meeting 2026

Organiser un meeting aérien de nos jours n'est pas un long fleuve tranquille. C'est comme s'il fallait assembler un puzzle dont on ne connaît pas parfaitement l'image finale à obtenir car les pièces du puzzle changent parfois au cours du jeu, en fonction des disponibilités, des problèmes mécaniques, des conditions météorologiques, des obligations réglementaires.

Ne parlons pas de la "nouvelle" réglementation des Spectacles aériens publics (SAP) qui a également augmenté le lot de contraintes ces dernières années, empêchant par exemple la présentation simultanée de plusieurs appareils – sans faire de patrouille – si les pilotes ne se sont pas déjà entraînés trois fois de suite auparavant.

Les répétitions la veille ou l'avant-veille d'un meeting pour valider la présentation devant le directeur des vols ne peuvent tenir lieu d'entraînement et si

les 2 ou 3 appareils concernés viennent des quatre coins du pays, les entraînements sont économiquement non viables...

De nombreuses tâches à préparer
 Les tâches à gérer en amont et durant la manifestation sont nombreuses, la plupart non visible du public car il y a de nombreux domaines qui resteront "transparents" au regard, allant du carburant nécessaire aux avions à l'hébergement et au transport des équipages arrivant en vol, en passant par le gardiennage du site la nuit, l'installation des barrières pour séparer parkings et zone publique, la mise en place de la sonorisation le long de la piste, la pose des barrières par les bénévoles de l'association, le montage des stands et des tentes VIP, l'alignement de 1 600 chaises dans l'espace Chaises, la délimitation précise des parkings Avions pour l'exposition statique chaque matin, le choix des animations musicales, la communication en amont dans la presse

locale, régionale, nationale et internationale et l'on en passe.

Côté programme des vols
 Il y a évidemment le programme des vols où, à lire ici ou là dans les commentaires sur les réseaux sociaux, il faudrait au moins 5 Mustang, 2 Messerschmitt 109, 3 Spitfire et en plus 1 Hurricane ou 1 P-38 pour que le programme soit jugé "intéressant" par certains, sachant que ces machines se font de plus en plus rares en France et en Europe, et donc des tarifs pratiqués en meeting (près de 3 € le litre de 100LL) dont les "retombées financières" se retrouvent aussi dans le tarif d'entrée au meeting... Et donc, en fonction des disponibilités des machines, en cherchant chaque année à proposer des "nouveautés" qui ne sont pas si nombreuses "sur le marché" dans les faits, il faut pour Michel Geindre, directeur des vols et responsable du programme, concocter au fil des semaines et des mois une liste d'appareils retraçant l'histoire de l'aviation sur plus d'un siècle, mélangeant appareils anciens et modernes, alternant les tableaux en fonction de multiples critères techniques (performances des appareils dont certains doivent décoller au préalable pour prendre de l'altitude avant leur présentation, volume d'évolution nécessaire imposant d'activer ou non certaines zones d'espace aérien en relation avec le contrôle aérien d'Orly, timing précis à respecter pour des avions d'armes venant de leur base lointaine et repartant dès leur démonstration achevée, etc.). Tout ceci est géré en temps réel, en s'adaptant si besoin selon les conditions météo ou un problème technique impromptu faisant qu'un créneau de présentation peut être décalé dans la chronologie prévue à la minute près car il faut éviter les temps morts... Mais jusqu'au dernier jour, le puzzle peut être évolutif. Des avions venant de l'étranger peuvent en effet être bloqués par le mauvais temps et ne jamais arriver. Sur ce sujet, un retour en arrière s'impose car l'édition 2025 a connu bien des

rebondissements de dernière minute qui révèlent ainsi les coulisses parfois mouvementées d'un meeting, même quand il s'agit de la 50 et quelque édition...

Le cas de l'édition 2025...
 Ainsi, peu avant l'édition 2025, les événements suivants ont été "subis" :
 – Il y a d'abord eu un Yak-3 dont le pilote a dû se décommander suite à un problème mécanique trouvé sur l'appareil. Il faudra donc chercher un autre Yak. Le premier contacté est la propriété d'un pilote de ligne mais, pas de chance, son planning confirme qu'il sera ailleurs sur la planète le jour du Temps des Hélices. Un autre propriétaire de Yak est contacté mais il est en déplacement à l'étranger, l'assurance n'a pas encore été prise pour la saison et les délais sont trop courts pour pouvoir se retourner.
 Au final, à quelques jours seulement du meeting, c'est un autre Yak venant de Melun qui permettra au programme de conserver un avion du Normandie Niemen dans le déroulé du meeting.
 – Alors qu'il est prévu depuis longtemps, ayant même fait l'objet de l'affiche 2025, le Lockheed L12 Electra d'Antoine Chabbert est déclaré non opérationnel pour des soucis côté motorisation... Comme la thématique 2025 concernait le cinéma, un "remake" de Casablanca avait été envisagé au sol avec des reconstituteurs. Ces derniers mois, l'appareil a été mis en vente après près de deux décennies aux mains de la famille Chabbert.
 – Le Vought F4U5N Corsair des Casques de Cuir est également contraint de rester au sol pour des raisons mécaniques.
 – Une réplique de Fokker Dr.1 déclare à son tour forfait. Et vu les conditions venteuses durant le meeting 2025, les autres "antiques" prévus au programme comme les Caudron G-III, Blériot XI et Morane H, bien qu'étant en parfait état de vol, seront volontairement maintenus au sol pour éviter toute prise de risque...
 – Il faut encore citer le Spitfire, basé sur le terrain de La Ferté, et dont l'hélice a été malencontreusement brisée quelques

semaines avant le Temps des Hélices lors d'une mise en pylône à Biscarrosse. Cela fait déjà beaucoup d'événements chamboulant à la dernière minute le programme mais le cas du Messerschmitt 109E4 mérite d'être raconté. C'était "La" nouveauté et de nombreux échanges avaient eu lieu plusieurs mois avant le meeting pour organiser sa venue.

L'exemple du 109E4...

Au départ, l'appareil devait arriver en autonome depuis l'Allemagne mais le pilote, Charles Brown, connaissant la complexité de l'espace aérien de l'Est de la France, en plus de la visibilité moyenne offerte par l'appareil sans oublier une radio de qualité "moyenne", a souhaité bénéficier d'un "chase plane" l'accompagnant en vol. Le responsable technique de l'appareil a donc souhaité savoir si l'AJBS pouvait mettre en place un avion croisant à 200 Kt au moins. Après avoir cherché, une proposition a été faite avec un TB-30 pouvant offrir 165/170 Kt environ. Il était donc prévu de faire la jonction sur un terrain en herbe de l'est de la France mais au fil du temps, la demande allemande a évolué avec la nécessité de venir se poser en Allemagne sur un terrain vélivole, où serait déjà convoyé le 109E4 en patrouille avec un bimoteur Piper Seneca. Comme le TB-30 est sous registre du CNRAC (avion de collection), tout passage de frontière pour quitter la France impose

des démarches administratives à faire côté LBA, la DGAC allemande... La démarche a donc été entreprise avec accord positif. Il est alors prévu de venir à deux à bord du TB-30 pour pouvoir faire de la photo air-air durant le convoyage mais le responsable technique du 109E4 souhaite plutôt mettre un mécanicien en place arrière. Ce dernier assurera l'avitaillement du chasseur lors d'une escale en France car la directe n'est pas possible jusqu'à La Ferté-Alais et comme le remplissage des réservoirs s'avère long, il est préférable que le mécanicien soit à bord du TB-30 plutôt que dans un véhicule mettant plus de temps pour rejoindre le terrain d'escale... Contact est pris entre les pilotes du TB-30 et du Me-109E4, nous sommes à un peu plus d'une semaine du meeting quand l'information tombe, le chasseur vient d'être vendu par son propriétaire... Contact téléphonique est aussitôt repris et la réponse est rassurante : le nouveau propriétaire ne modifiera pas le programme car il souhaite maintenir les engagements déjà pris. Ouf ! Mais l'histoire ne s'arrête pas là car 3 ou 4 jours avant le meeting, nouvel appel pour s'entendre dire cette fois que le 109E4 ne pourra être présent. En effet, le nouveau propriétaire n'a pas encore réglé la totalité du coût d'achat et l'ancien propriétaire ne souhaite pas prendre de risque, mettant donc un veto à la venue du chasseur à La Ferté-Alais.

Damned ! La machine a été présentée en long et en large dans le bulletin TdH diffusé quelques semaines auparavant, le 109E4 figure même dans le programme "papier" diffusé le jour du meeting et, pour cause, son bouclage intervient près d'un mois avant le meeting pour permettre sa fabrication, son impression et sa livraison sur palettes...

Voilà pourquoi le 109E4 n'a pas été présent l'an passé malgré tous les efforts mis dans la balance pour le faire venir... le tout indépendamment de la volonté de l'AJBS. Telles sont parfois les coulisses d'un meeting ! ■ F. B.

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS...



www.ajbs.fr



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

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



Extrait du programme 2025...



La Turbulent Display Team

Meeting 2026

Même si des présentations sont déjà confirmées, le programme des vols ne sera "gelé" qu'en mai prochain. Une grande partie du programme sera dévoilée au fil du temps à compter d'avril, notamment dans le prochain bulletin TDH. Mais dès à présent, il est possible d'annoncer le retour de la Turbulent Display Team, en provenance de Grande-Bretagne avec ses Druine D-31 Turbulent. Membres du fameux Tiger Club, les pilotes des cinq Turbulent font le spectacle avec, selon l'humeur, la météo ou la réglementation locale : du vol en patrouille, des passages sous limbo au ras du sol, le largage de sacs de farine ou encore l'éclatement de ballons à l'aide des hélices. Spectacle sans temps mort garanti ! Le tout avec de simples monoplaces d'origine française, propulsés par un Volkswagen

de 1 600 cm³ de cylindrée mais avec un allumage électronique ! Le prototype a pris son envol en 1953, conçu et construit par Roger Druine. Le Team dispose de cinq de ces appareils "construits en bois et toile dans son garage"... Les appareils sont petits mais nombreux et les vitesses pratiquées permettent de bien rester dans un volume restreint, devant les yeux du public. ■



Photos © Turbulent Team



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 © Yankee Delta



La Navette bretonne

Meeting 2026

La Nasa utilisait un Boeing 747 pour transporter sur le dos de ce dernier la Navette spatiale pour la convoyer vers le pas de tir... Les Bretons ont aussi une Navette non pas spatiale mais spéciale, car constituée d'un Broussard et d'un CriCri, une présentation proposée par la société Yankee Delta – cette démonstration exige un peu de logistique au sol car il faut aller percher le CriCri sur le dos du Broussard

Le premier a été l'avion à tout faire de l'armée de l'Air dans les années 1960, conçu par Max Holste. L'appareil servira d'avion de liaison pour aller d'une base aérienne à l'autre, avec 6 personnes en cabine. Robuste et fiable, pouvant utiliser des pistes sommairement aménagées avec son train à lames, le MH-1521 Broussard est équipé d'un Pratt & Whitney de 450 ch. Il est piloté par Robert Laurent.

Le second a été et reste le plus petit bimoteur au monde, avec un monospace de construction métallique, conçu par Michel Colombar, apte à la voltige et à construire chez soi à partir d'une "simple" liasse de plans. Il est piloté par Hugues Duval. Particularité du CriCri de Yankee Delta, le

bimoteur est motorisé par des groupes électriques. Aussi, après la séparation en vol des deux appareils, la différence de sonorité est assurément notable entre un puissant moteur en étoile des années 1950 et des motorisations électriques modernes... ■





Wingwalking...

Meeting 2026

Ils sont déjà venus au Temps des Hélices mais on ne s'en lasse pas. Danielle et Emiliano proposent un numéro de barnstorming, l'art de se promener sur et entre les ailes d'un biplan tandis que ce dernier effectue des évolutions en voltige – un exercice qui a vu le jour entre les deux guerres mondiales quand des pilotes démobilisés ont cherché à se produire dans les meetings aériens...

Danielle Del Bueno est à la manoeuvre entre les voilures du Stearman ou sur l'aile supérieure et ce, quelle que soit la position de ce dernier dans l'espace. Elle compte plus de 1 000 wingwalks à son actif. Et quand elle ne fait pas du wingwalking, on peut la trouver aux commandes du Bücker Jungmann de l'écurie Hangar 46.

Emiliano Del Bueno est aux commandes d'un Boeing Super Stearman motorisé non pas par un 220 ch (motorisation d'un Stearman standard) mais par un Pratt & Whitney de 450 ch car un wingwalker, c'est aussi beaucoup de traînée aérodynamique. Le biplan est également équipé d'un puissant système de fumigène pour dessiner ses trajectoires dans le ciel.

Le reste du temps, Emiliano est à bord de Yak-9, Bücker Jungman, C-3605, TB-20 Trinidad ou encore un Extra 330SC (il fait notamment partie de l'équipe nationale de voltige suisse) soit la flotte de la société Hangar 46. Mais il gère aussi la remise en état de deux Messerschmitt Bf-109, un Curtiss P-40 et un second C-36 ! ■



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'Aéronautique navale, et aussi des animations pour les enfants.

Informations complémentaires

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



© Morane Charlie Fox via L. Calame



© Jean-Pierre Touzeau

Morane-Saulnier MS-405

Meeting 2026

Pour les spécialistes, c'est un... EKW D3801 (EKW pour Eidgenössische Konstruktions Werkstätte ou Ateliers Fédéraux de Construction), soit la version sous licence du Morane-Saulnier MS-406 produit en Suisse. L'appareil, seul en état de vol au monde, est donc présenté dans les meetings sous la dénomination de MS-406, beaucoup plus connue puisque ce fut le chasseur emblématique de l'armée de l'Air française durant la Bataille de France en 1940, le plus répandu dans les unités aux côtés des Bloch 152, des Curtiss H-75A et des Dewoitine D-520. Près de 1 200 MS-406 ont été produits.

Cet appareil, a été restauré en Suisse à partir de trois épaves de D3801 (207 produits de 1940 à 1948) et après plus de 10 000 heures de travail effectuées par une équipe comptant notamment Hans-Ruedi Dubler (initiateur du projet), Max Vogelsang et Peter Zweifel. C'est

au début des années 1980 qu'un moteur Hispano-Suiza est récupéré. En 1994, le Swiss Morane Club est créé pour remettre le D3801 en état de vol. Il manque des pièces dont une partie sera retrouvée chez le ferrailleur ayant "traité" tous les Morane suisses quand ils furent retirés du service en 1959. Certains éléments ont dû être refaits. La documentation technique du musée des Troupes d'Aviation Suisse fut utilisée. Le premier vol a été réalisé le 9 juin 2000. Eric Chardonnens au travers de l'Association Morane Charlie Fox, créée pour l'occasion, le sauvera in extremis d'un départ aux USA. Il n'avait que 32h00 de vol à son actif. Le MS a porté une décoration aux couleurs des Troupes d'Aviation puis une livrée armée de l'Air française de 1940 – le n°138 piloté en mai 1940 par le Commandant Marcel Coadou, Commandant en second du Groupe de Chasse 1/2 Cigognes. Financé par une

souscription nationale par chaque département, cet appareil portait le nom de Bretagne sous le cockpit, ceci jusqu'en 2014 quand il fut remis aux couleurs suisses pour le meeting AIR 14 à Payerne. Mais depuis l'an passé, ce D3801/MS-406 a reçu de nouvelles couleurs pour le représenter en tant que Morane-Saulnier MS-405, le prototype n°1, modèle précédant la version de série MS-406, tel qu'évalué au CEMA (Centre d'essais du matériel aérien, ancêtre du CEV) de Villacoublay en 1938, par le fameux pilote d'essais Constantin "Kostia" Wladimirovitch Rozanoff alias KWR. Cette nouvelle livrée a été réalisée afin de faire renaître de l'intérêt sur les

manifestations aériennes en France pour ce Morane, les meetings étant la seule rentrée d'argent pour maintenir cet avion en vol. C'est donc sous cette livrée du MS-405C n°1 avec le chien Ric de Kostia, symbolisé sur le flanc du chasseur, qu'il est désormais présenté en vol par Laurent Calame. Auparavant, le chasseur était présenté par Daniel Koblet, disparu il y a 6 ans et qui en assurait la maintenance au sein de Mobile Air Service, à Bex. Désormais la maintenance est assurée par l'association Morane Charlie. Représentant l'époque 1940 pour la thématique de l'édition 2026 du Temps des Hélices (aviation militaire française...), il se dit que le vétéran pourrait évoluer quelques



Une lignée de MS-405 à Villacoublay en 1938 dont le n°1 au premier plan...

© L'Aéronautique, décembre 1938



KWR alias Kostia Rozanoff en 1937, devant un MS-405.

Avant guerre, le MS-405C n°1 de Rozanoff, reconnaissable au chien Ric sous le cockpit...



© DR

© DR

instants les 23 et 24 mai en compagnie d'un avion d'armes moderne de l'armée de l'Air et de l'Espace – 85 ans les séparant dans le temps...

De nos jours...

Interrogé sur la "gestion" de l'appareil, au sol et en vol, Laurent Calame répond que "le Morane est un avion compliqué techniquement avec des systèmes hydrauliques, pneumatiques parfois additionnés, ce qui oblige le pilote à connaître à 200% comment tout cela fonctionne, surtout en cas de problèmes. Le fait de travailler sur l'avion pendant 15 ans avant de voler dessus a été un énorme avantage. L'ergonomie du poste de pilotage... en fait il n'y en a pas ! la cabine est relativement petite avec des commandes et/ou des instruments égarés partout... mais on finit par si habituer".

"Comme autant le moteur que l'hélice (et l'avion) sont des modèles uniques, on y fait très attention et on vole bien en deçà des paramètres de l'époque pour les conserver au maximum. Ceci étant, l'appareil est agréable aux commandes et malgré son stabilisateur tout petit et bien caché par l'aile si on le regarde bien, il n'a pas un comportement vicieux. Je l'opère depuis Bex qui est un petit terrain en herbe de 700 m hors tout. Par contre, malheureusement, il a deux gros défauts : 380 litres d'essence à bord qui ne m'autorisent que 1h30 de vol avant de refaire

© Jean-Pierre Touzeau



le plein, et surtout son moteur chauffe très, très vite au sol. Et ça, c'est une vraie galère sur des grands aérodromes militaires par exemple, ce qui m'oblige à rouler assez vite avant de se mettre en l'air !" "En croisière économique, la vitesse est d'environ 280 km/h mais au départ de la démonstration, c'est 450 km/h, le maximum étant de 600 km/h. En ce qui concerne la

maintenance, on se débrouille avec les quelques pièces glanées au fil des ans. Les pneus et roues ont été un énorme défi et il a fallu adapter du matériel un peu plus moderne. Nous sommes seuls au monde pour ainsi dire dans tous les sens du terme. Mais on est toujours très content de participer au meeting de La Ferté où nous avons beaucoup de copains". ■

Communiquez dans le programme du meeting 2026 !



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 2026





Photos © F. Vandentorren



Crowdfunding pour un Skyraider

Atelier

Cela fait une poignée d'années que le Skyraider de l'AJBS a été arrêté pour permettre une remise en état de l'appareil, après environ 35 années de présentation dans les meetings.

Historique...

Ce Douglas A4D-N Skyraider est sorti des chaînes d'assemblage d'El Segundo, en Californie, courant 1950, avant d'être utilisé par l'US Navy jusqu'en 1960, participant entre autres à la guerre de Corée. Acquis par la France, il est employé dans plusieurs campagnes de l'armée de l'Air de 1960 à 1977. Sa carrière se poursuit sous les couleurs de la République du Gabon de 1978 à 1985. Il est alors racheté par l'Amicale et rapatrié à La Ferté-Alais.

Une indispensable révision générale

Après 35 années et 350 heures de vol – ce qui donne une idée de l'activité annuelle d'un avion de collection – au sein de l'AJBS, ce Skyraider totalise désormais 5 364h de vol. Afin de le faire voler dans les conditions optimales de sécurité, il était nécessaire d'effectuer une grande visite et d'inspecter minutieusement la structure, déjà en cours par une équipe de jeunes passionnés et bénévoles de l'Amicale. Il manque encore le budget permettant la révision des organes moteur, la boulonnerie ainsi que la remise en état de l'empennage.

Si l'AJBS parvient à réunir la somme nécessaire, ce chantier pourrait s'achever avant... fin 2026. Ce projet est déjà bien avancé, arrivant en approche finale mais il

reste un dernier palier de financement, évalué à 50.000 €, à atteindre pour... atterrir ! D'où un crowdfunding mis en ligne dont le lien se trouve en bas de page précédente.

À quoi servira l'argent collecté ?

Il permettra de finaliser la restauration de cet avion mythique, au parcours exceptionnel, et de le voir voler encore des années lors des spectacles qu'offre l'AJBS, réjouissant ainsi les passionnés de l'aviation et le grand public. Actuellement, le budget global comprenant la remise en état complète du Skyraider n'est pas bouclé.

Description des postes de dépenses

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

- À 15 000 €, la révision des organes moteur (notamment carburateur, pompes à 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.
- À 40 000 €, c'est le financement de la restauration ou le rachat 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.

Une équipe, un avion...

Pour ce projet d'envergure, une équipe de jeunes bénévoles de l'AJBS, aussi motivés que passionnés, a entrepris cette grande visite, nécessaire.

Porteurs du projet

L'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS), organisatrice du Temps des Hélices, compte 300 membres et 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. ■



Saint Valentin... Que lui offrir ?

Il ou elle est passionné(e) d'aviation ?
Offrez-lui une journée inoubliable
à l'une des plus grandes fêtes
aériennes d'Europe !



Du 9 au 14 février 2026, l'AJBS vous propose **2 billets pour 60 €** au lieu de 70 € (-15%).

Ce tarif comprend l'entrée, le parking, l'exposition statique du matin et le meeting de l'après-midi avec plus de 6 heures de spectacle !

Une centaine d'appareils sont présentés. Des premiers aéroplanes jusqu'aux avions modernes en passant par les chasseurs de la Première et de la Seconde guerre mondiale. Plus d'un siècle d'évolution de l'aviation !

**Un cadeau inoubliable,
soyez-en sûr(e) !**

<https://letempsdeshelices.fr/billetterie>

Lien vers le financement participatif

<https://www.helloasso.com/associations/amicale-jean-baptiste-salis/collectes/redonnez-une-jeunesse-a-notre-skyraider-de-75-ans>



© D. Péchaud

L'aérodrome en 1955...

Histoire

De nos jours, peu de visiteurs de l'aérodrome de La Ferté-Alais savent que ce terrain a été la Mecque du vol à voile dans les années 1960, étant l'aérodrome le plus actif en France en matière de vol en planeur. Plusieurs clubs y étaient implantés avec le lancement des planeurs au treuil ou derrière un avion remorqueur. À l'époque, au vu des performances relativement modestes des planeurs, les certificats de distance s'effectuaient vent dans le dos, pour parcourir 300 ou 500 km avant de se poser dans un champ. Il fallait alors attendre parfois une poignée de jours pour que les collègues viennent vous chercher en voiture avec une remorque. Pour éviter ces pertes de temps, c'est à La Ferté-Alais que Paul Lepanse a imaginé une autre solution. Alors chef-pilote d'un club vélivole, il définissait un circuit triangulaire à parcourir pour

les candidats aux brevets de distance.

Il décollait alors en avion léger et allait se poser sur un terrain ou dans un champ pour observer du sol le passage des planeurs prévus sur le circuit. Une fois la troupe passée, il redécollait pour faire de même au deuxième point de virage, afin d'attester du bon survol par les planeurs.

Par la suite, un appareil photo à bord des planeurs allait permettre de valider le respect du circuit avec un cliché des points de virage en prenant dans le cadre l'extrémité de l'aile du planeur. De nos jours, les enregistreurs électroniques confirment la trajectoire à la centaine de mètres près...



C'est aussi à La Ferté-Alais qu'officialiait Georges Beuville, vélivole mais aussi écrivain et artiste. On lui doit ainsi notamment "Invitation au vol à voile", rédigé avec sa femme Janine et illustré de quelques aquarelles, l'ouvrage évoquant la magie du vol en planeur.

On lui doit aussi de nombreuses affiches portant sur la sécurité des vols et que l'on trouve encore dans les clubs.

Mais à la fin des années 1960, le vol à voile s'est trouvé menacé à La Ferté-Alais, l'aérodrome se trouvant dans l'emprise du Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny. Pour voler en semaine, il faut remorquer les planeurs tôt le matin pour aller les poser dans une luzerne plus au sud, louée à un paysan pour la saison. Et après les vols de l'après-midi, c'est à nouveau le retour à La Ferté-Alais en fin d'après-midi, derrière le remorqueur. Des contraintes importantes et qui vont augmenter au fil du temps, le CEV étant lui-même sous la pression d'Orly dont le trafic commercial connaît une forte croissance.

Le CEV finira ainsi par déménager à Istres mais à la fin des années 1960, des vélivoles vont chercher un site pour pouvoir s'implanter à l'année. Ce sera la création de l'aérodrome de Buno-Bonnevaux.

Le chef-pilote sera alors Robert Péchaud, un ancien pilote militaire ayant participé à la bataille de France en 1940 aux commandes

d'un Curtiss H-75A Hawk. Il décédera en 1992.

Mais début 2026, sa fille Dominique a pris contact avec le club vélivole de Buno-Bonnevaux, souhaitant confier documents, revues et autres souvenirs de son père. C'est ainsi qu'est ressortie du placard une maquette réalisée en 1955 par Georges Beuville. Il s'agit d'une maquette en 3D de l'aérodrome de La Ferté-Alais au début des années 1950.

On y découvre la "grande piste" (10/28) actuelle mais aussi la "petite piste" transversale aujourd'hui disparue ainsi qu'une "carrière", toutes deux, remplacées par un taxiway le long duquel ont été bâtis de nombreux hangars. À l'époque, la route actuelle n'existait pas encore. L'accès se faisait par le chemin en partie pavé, existant toujours et permettant de nos jours de "monter au terrain" en arrivant juste derrière le musée volant Salis.

Pour pérenniser cette maquette historique, il a été décidé de la confier à l'Espace Air Passion (EAP) à Angers-Marcé, véritable conservatoire de l'aviation, notamment légère, en France et tout à fait apte à conserver et à mettre en valeur cette maquette... ■ F. B.



© D. Péchaud



2€

Autocollant AJBS



5€

Porte-clés Ourson



5€

Décapsuleur

Flammes



7€

15€



DVD

Meeting 2005, 2013, 2015 et Warbirds

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€

Tous les DVD à 15€

7€



Patches

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

7€



DVD 2018

DVD 2019

DVD 2016 et 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

Soutenez l'Amicale !

Les TDH à lire ou relire...



Tous les numéros téléchargeables sur www.ajbs.fr

...à retrouver sur www.ajbs.fr