

Le Temps des Hélices



**Meeting
J-5**

N°11 - Cerny-La Ferté-Alais / Mai 2018



Sommaire

2 - L'actualité de l'AJBS

Quelques nouvelles...

6 - Corsair vole...

Retour en vol du F-4U5N

6 - SeaFury T20

Un biplace en provenance de Duxford

7 - Stinson Reliant

La limousine des années 1930...

8 - Bébé Jodel

Le premier d'une lignée réussie

9 - Turbulent

Le monoplace de Roger Druine

10 - Memorial Flight

L'écurie de Dugny

12 - René Fonck

L'as aux 75 victoires...

14 - SG-38

Le planeur-poutre allemand

15 - Gazelle

L'hélicoptère de l'ALAT...

16 - Virtual La Ferté

Pour voler sur simulateur...

17 - Si vous venez en train...

Quelques conseils de la SNCF

18 - En vol sur...

Caudron Luciole

25 - Où voir les avions de l'AJBS

...le reste de l'année

26 - La boutique de l'AJBS

avec ses "goodies"

...et d'autres informations à retrouver

dans les précédents numéros du

"Temps des Hélices" sur www.ajbs.fr



■ Baptêmes en avions historiques

Venir à La Ferté-Alais lors du meeting, c'est aussi la possibilité – principalement le matin mais aussi en fin de soirée – d'effectuer un baptême à bord d'avions historiques, à l'occasion d'une promenade au-dessus de l'Essonne.

– **Junkers Ju-52** : l'appareil appartient à la compagnie suisse Ju-Air. Ce trimoteur de 1936, motorisé par des BMW de 650 ch, peut embarquer 17 passagers en cabine (pas de place en copilote, l'équipage étant constitué d'un commandant de bord, d'un mécanicien navigant et d'une hôtesse).

Le montant du vol est de 180 € pour une durée approximative de 30 mn.

Il est impératif de s'inscrire à l'avance via bureau@ajbs.fr ou le 01 64 57 55 85

(une copie de la carte nationale d'identité sera demandée pour chaque participant).

– **Aero Vintage Academy**, "première école de pilotage sur avions de légende" propose des baptêmes à bord de Boeing-Stearman PT-17, Travel Air 4000, North American T-6 et T-28 (durée et tarifs sur le site AVA).

<http://www.aero-vintage-academy.fr>

Contacts : Tél. : 01 64 57 52 89

contact@aero-vintage-academy.fr

– **AJBS** : cette année, l'Amicale propose des vols en Rallye (50 € les 20 mn).

■ Avant et après le meeting

Il est rappelé que l'aérodrome sera fermé le vendredi 18 mai (derniers préparatifs) et le lundi 21 mai (départs de certains avions) pour des questions de logistique.

© AJBS / 2018. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.

Réalisation : F. Besse

Ont participé à ce numéro : François Besse, Jean Briez, Franck Cabrol, Jean-Pierre Lafille, Jean-Paul Maréchal, Jean-Pierre Touzeau, Cyrille Valente.

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS

**Aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais,
91590 Cerny/La Ferté-Alais**

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 !

Dernière minute : suite à la grève, l'A340 de la compagnie Joon (groupe Air France) n'est plus programmé... Le C-160R Transall de l'ET 3/61 Poitou revient !

Actualités à La Ferté...

■ Samedi ou dimanche ?

A 85 ou 90%, le programme du meeting est identique le samedi 19 et le dimanche 20 mai. Cependant, quelques différences peuvent être notées.

En voici quelques exemples :

– la patrouille Breitling Jet Team ne sera présente que le samedi, en clôture du meeting.

– la Patrouille de France ne sera présente que le dimanche, en clôture du meeting.

– le dimanche, en ouverture, il y aura une patrouille constituée d'un SeaFury, d'un Curtiss P-40N, d'un P-51D Mustang et d'un Alpha Jet de la PAF.

■ Arriver en hélico sur le terrain...

ABC Hélicoptères propose des navettes (60 € l'aller-retour) pour arriver au terrain en évitant les bouchons. La DZ hélico est à Baulne avec tente VIP d'accueil entre 8h30 et 11h30. Retour le soir entre 18h30 et 19h30. Informations détaillées par mail après validation de votre réservation. Contact :

fred@abchelico.com ou 06 70 11 09 87

<http://www.abchelico.com>

■ Tarification 2018

Les tarifs 2018 ont dû être revus pour tenir compte des dispositions sécuritaires imposées par les institutions.

Billets en vente sur place

Ils seront valables une journée, samedi 19 mai ou dimanche 20 mai 2018

Adulte : 28 €

Enfant de 10 à 16 ans : 12 €

Enfant de moins de 10 ans : gratuit

Comité d'entreprise : 22 € (minimum 20 pers.)

Exposition statique : 5 € (gratuit – de 10 ans)

Espace chaises : 7 € (vente sur place seulement).

Tarifs en prévente

Pour gagner du temps à l'entrée du plateau, il est vivement recommandé (et plus avantageux) d'acquies ses billets à l'avance (ils sont utilisables le samedi 19 ou le dimanche 20 mai) avec paiement sécurisé via le lien

<http://www.ajbs.fr/billetterie-2018/>

mais aussi via Ticket Net, Auchan, Leclerc,

France Billet, Carrefour, FNAC.

Fête Aérienne + Exposition statique :

Adulte : 28 €

Enfant de 10 à 16 ans : 12 €

Enfant de moins de 10 ans : gratuit

Comité d'entreprise : 22 € (minimum 20 pers.)

Camping-car : à partir du vendredi (18h00 à 20h00). Aucune commodité sur place, autonomie complète. Camping Car : 40 € pour le

véhicule + 2 entrées à 28 € par jour, exposition statique incluse. Pas de camping sur le terrain. Campings à Boissy-le-Cutté, Itteville, La Ferté-Alais et Mondeville.

■ Boutique AJBS

L'Amicale tiendra sa boutique dans le stand des Editions Paquet. Le public pourra y trouver le T-shirt et l'affiche 2018 du meeting. Y sera également vendu le nouveau polo AJBS "Nieuport 17" réalisé par Barnstormer. Le matin, Bernard Chabbert dédicacera son ouvrage "L'homme-fusée" réédité par Privat.

■ Exposition statique le matin

Comme les années passées, le parking Avions sera ouvert au public (5 € et gratuit pour les moins de 10 ans) samedi et dimanche matin de 9h00 à 12h00.

L'entrée se trouve près du hangar Mémorial 1939-1945 où est exposé le Boeing B-17 Flying Fortress, pièce majeure du musée volant Salis. C'est là que les Satin Doll Sisters, un ensemble vocal de quatre chanteuses, revisitera le répertoire des années 1930 à 1960.

■ Le retour du Caudron Luciole

Arrivant en fin de chantier, avec une aide financière de la part du Crédit agricole Ile-de-France Mécénat, le biplan sera exposé en statique dans sa nouvelle livrée Aviation populaire. A découvrir près du stand du Réseau du sport de l'Air (RSA).

■ Edition 2019

Dès à présent, vous pouvez retenir les 8 et 9 juin pour l'édition 2019 du meeting ! ■

ATTENTION ! Les billets acquis en prévente doivent être imprimés pour être validés à l'entrée de l'aérodrome et non pas en version numérique...



Meeting 2018



Le Corsair F-4U5N revole...

Le 9 mai en fin d'après-midi, Baptiste Salis a effectué le "premier vol" du Corsair F-4U5N remis en état de vol par Les Casques de Cuir sur une période de dix ans. L'ancien chasseur de l'US Navy défilera lors du meeting

encadré de quatre Rafale Marine, l'Aéronavale française ayant utilisé le type de 1953 à 1963 au sein de la 12F, flottille qui célèbre cette année ses 70 ans et dont proviennent les quatre Rafale Marine... ■



NOUVEAU



Photos © via TFC

SeaFury T-20

Meeting 2018

Si les conditions météorologiques sont coopératives, le Temps des Hélices ne comptera pas un seul mais deux Hawker SeaFury au programme. Le premier fait partie de l'Ecurie Jacquard basée à Dijon-Darois. L'an passé, il évoluait en patrouille serrée avec un Hawker Hunter, soulignant de ses fumigènes les trajectoires dessinées dans le ciel.

Le second sera le SeaFury T-20 de The Fighter Collection (TFC), basé à Duxford. Construit par Hawker Aircraft Ltd en 1951, ce Mk 20 est motorisé par un Bristol Centaurus XVIII couplé à une gigantesque hélice Dowty Rotol. Le G-CHFP affiche près de 5,5 tonnes de masse maximale au décollage...

Plusieurs versions du Hawker SeaFury ont vu le jour après le premier vol du prototype intervenu le 21 février 1945 (le type n'entrera en service qu'en octobre 1945). 864 SeaFury de tous types seront produits. Le modèle FB11 est le chasseur-bombardier monoplace notamment employé



par la Royal Navy. Le T-20 est la version d'entraînement, biplace. Ce modèle a été produit à 61 exemplaires seulement, au départ sur une commande émanant de la force aérienne irakienne souhaitant un biplace pour assurer la transition de ses pilotes vers le monoplace Fury I alias les "Bagdad Furies". Le prototype du T-20 a effectué son premier vol le 15 janvier 1948. Après son retrait du service opérationnel, un certain nombre de T-20 seront modifiés en Allemagne de l'Ouest pour devenir des remorqueurs de cibles, afin d'entraîner les pilotes de chasseurs à réaction à tirer au canon. C'est le cas du WG655... ■



NOUVEAU

© J.-M. Urlacher

Stinson Reliant

Meeting 2018

Ces 19 et 20 mai, il n'y aura également pas un seul mais deux Stinson Reliant sur le plateau ! Le premier, rouge et blanc, fait partie de l'écurie Aero Vintage Academy. Le second vient tout juste de sortir des ateliers d'Aero Restauration Service, l'atelier de Bruno Ducreux spécialisé dans la remise en état d'aéronefs de collection à Dijon-Darois.

Le Stinson Reliant a vu le jour dans les années 1930. Le prototype de ce 4/5 places a effectué son premier vol en 1933. Différents modèles, du SR-1 au SR-10

verront le jour jusqu'en 1941, à l'arrêt de la chaîne de production de la Stinson Aircraft Company après 1 327 appareils diffusés, tous motorisés par des moteurs en étoile. Jusqu'au SR-6, la voilure haute est rectiligne. A partir du SR-7 et jusqu'au SR-10 introduit en 1938, la voilure est du type "mouette" avec un dièdre négatif pour les parties de voilure à l'emplanture. Le Stinson sera utilisé par des opérateurs civils mais aussi différentes forces aériennes (Etats-Unis, Grande-Bretagne), comme avion de liaison. ■

Photos © F. Besse





Photos © F. Besse

D-9 Bébé Jodel

Meeting 2018

Le 22 janvier 1948 – il y a 70 ans ! – à partir de l'aérodrome de Beaune, Edouard Joly décolle pour la première fois le prototype du D-9, un monoplace conçu par son futur gendre, Jean Delemontez. Pour ce dernier, c'est sa neuvième étude et le premier avion à voler. Les plans ont été directement tracés sur le contreplaqué et il faudra ensuite établir une liasse de plans car le monoplace de construction amateur va connaître un énorme succès. Des centaines d'exemplaires vont être construits dans des garages ou ateliers. Jean Delemontez va extrapoler ensuite un

biplace, le fameux Jodel D-112 (Jodel pour JOly et DELeMontez), toujours avec l'aile Delemontez reconnaissable à ses extrémités cambrées. La lignée ne s'arrêtera pas là car Pierre Robin va industrialiser le concept avec les DR-1050, DR-221, DR-250 puis les DR-300 et DR-400 toujours utilisés en clubs de nos jours. Le D-9 est le premier chaînon de cette aventure. Avec la vingtaine de chevaux de son Volkswagen, le monoplace croise autour de 130 km/h. Le Bébé sera présenté lors du meeting par Jack Krine... ■



Photos © F. Besse

Druine D-31 Turbulent

Meeting 2018

Au début des années 1950, Roger Druine cherche à voler de façon économique. Il va donc concevoir son propre avion. Ce sera le monoplace D-31 Turbulent, motorisé par un Volkswagen. Le premier vol intervient en 1951. Une vingtaine seront produits de série par le constructeur anglais Rollason Aircraft. L'appareil sera principalement diffusé sous la forme d'une liasse de plans, toujours disponible de nos jours, permettant de construire dans son salon son propre monoplace. La construction est entièrement réalisée en bois,

avec un revêtement par entoilage. A vide, le D-31 pèse environ 160 kg. Comme le Bébé Jodel ci-contre, le Turbulent fait partie des monoplaces légers qui peuvent aujourd'hui être classés en catégorie ULM, avec moins de contraintes pour la maintenance, d'où une diminution des coûts d'exploitation. Roger Druine va concevoir par la suite d'autres appareils dont le Turbi, la version biplace en tandem du Turbulent, et le Condor. Le Turbulent sera présenté par Benoit Pontanus, chef-pilote du club vélivole de Buno-Bonnevaux. ■





NOUVEAU

Dernier appareil sorti des ateliers de Memorial Flight, le RAF BE-2f

Photos © F. Besse

Memorial Flight

Meeting 2018

Avec des ateliers basés à Dugny, de l'autre côté des pistes de l'aéroport du Bourget par rapport au musée de l'Air et de l'Espace, l'association Memorial Flight s'est donné comme principal objectif de reconstruire des avions de la Première Guerre mondiale avec les matériaux d'époque et selon les processus utilisés alors par les avionneurs. Le premier aéronef a sortir ainsi des ateliers fut le **Spad XIII**. Construit en février 1918, ce Spd est l'un des derniers survivants des quelques 8.000 exemplaires construits. Récupéré à l'état d'épave par Jean Salis dans les années 1970, sa remise en état a été assurée par Memorial Flight à partir de 1988, l'association en devenant le propriétaire en 1990. Le chasseur a repris l'air en mai 1991. Il porte les couleurs de Charles Henri Dolan, dernier survivant de

l'escadrille La Fayette. Le F-AEFP est motorisé par un Hispano-Suiza de 220 ch. Le Spad pouvait atteindre en piqués de fortes vitesses, n'étant pas sujet à des phénomènes de flottement de voilure grâce à l'équilibrage "naturel" des ailerons par la bielle reliant les ailerons des ailes supérieure et inférieure. Ce Spad XIII est le seul en état de vol dans le monde. Avec les commémorations du centenaire de la fin de la Grande Guerre, il était logique qu'il figure sur l'affiche du meeting édition 2018... Avec un Spad XIII dans le hangar, Memorial Flight se devait d'avoir l'opposant, le **Fokker D-VII**, le meilleur chasseur allemand de l'époque. L'appareil est arrivé en unité en avril 1918, visant à reprendre la supériorité aérienne acquise par les Alliés depuis fin 1917. Le F-AZLM est une reproduction

réalisée à partir des plans et documents d'époque et selon les techniques de construction utilisées par Fokker. Instruments et moteur BMW de 185 ch sont d'origine. Acheté par Jean Salis, le moteur servait de groupe électrogène dans une usine... Le D-VIII de Memorial Flight est aux couleurs de l'as allemand Ernst Udet. Lo est le diminutif du prénom de sa future femme, Eleanor Zink.

En 2001, Memorial Flight a entrepris la restauration d'un **Sopwith 1 1/2 Strutter** (le n°2897) datant de mai 1917. Ce projet a vu le jour à partir de pièces originales récupérées à Epinal et données à l'association par Jean Salis. Fidèle à son mode opératoire, Memorial Flight a respecté les normes d'époque pour reconstruire à l'identique ce biplan anglais propulsé par un Clerget rotatif de 110 puis 130 ch. Le type fut livré à la France à partir de 1917 mais l'appareil fut retiré du front début 1918 car insuffisamment performant. Il sera affecté à l'entraînement des pilotes. Près de 4.500 Strutter seront cependant fabriqués en France, sous licence, par Farman et Breguet. Le F-AZNM de Memorial Flight est aux couleurs de la Sop 66, l'un des quatre Strutter survivants et le seul au standard 1B2 en état de vol dans le monde. "Qu'est-ce qu'on rigole" ! Dernier arrivé dans l'écurie Memorial Flight et nouveauté pour l'édition 2018, le **Royal Aircraft Factory BE-2f**. L'appareil a été le premier avion spécifiquement conçu pour une utilisation militaire. Prévu comme avion d'observation et de reconnaissance

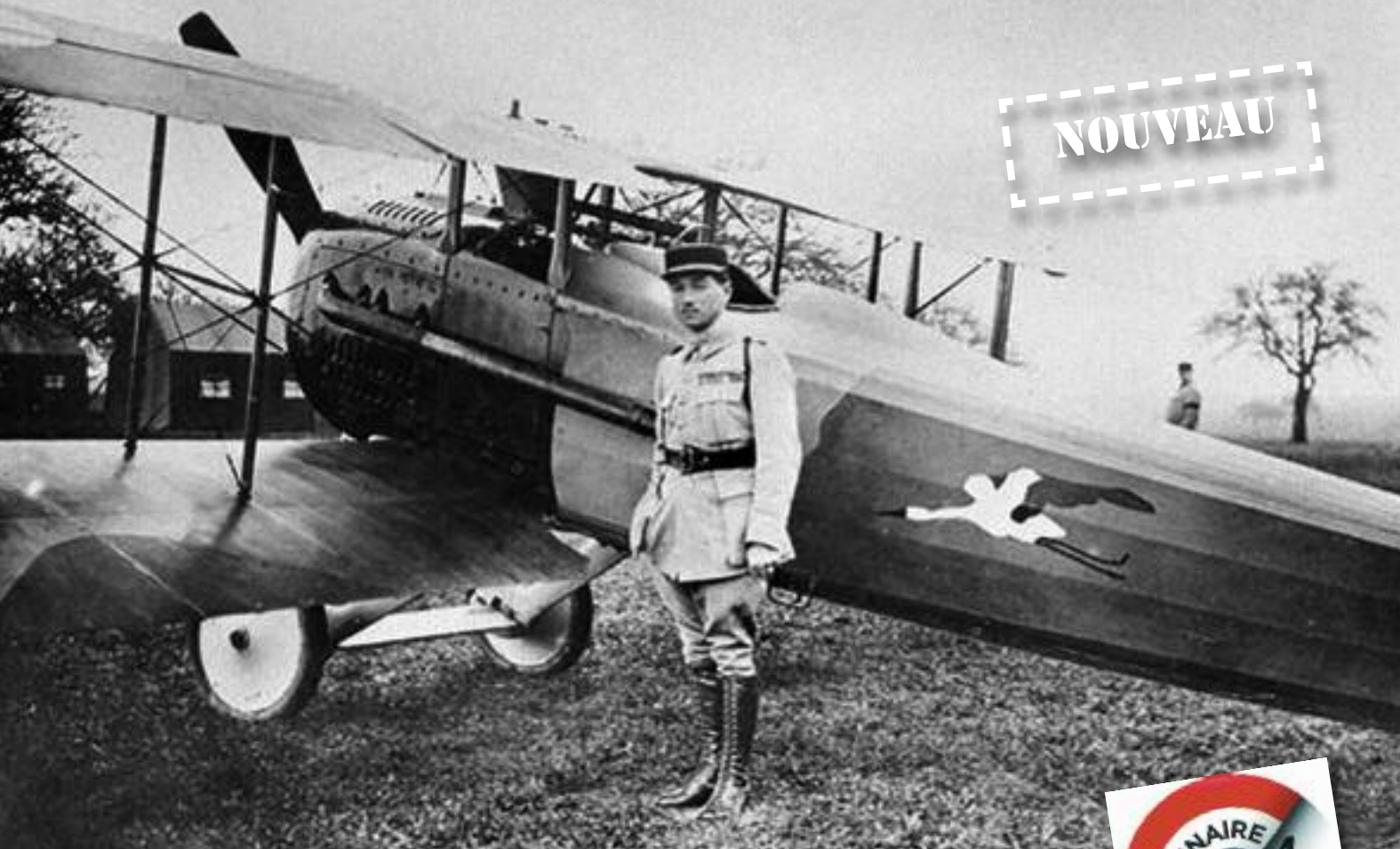


Spad XIII

photographique, sa stabilité voulue par les concepteurs devient un désavantage face aux chasseurs allemands. Plusieurs variantes tenteront d'améliorer les performances du lourd biplan motorisé par un simple 90 ch, avant que le type ne soit cantonné aux missions de nuit comme bombardier ou chasseur de Zeppelin. La reproduction réalisée d'après plans d'époque porte les couleurs du BE-2f n°2560 du 52 Squadron, un modèle transformé en bombardier de nuit. Le F-AZZN est ainsi doté de la totalité de ses équipements de nuit, avec éclairage électrique du cockpit, dispositifs pyrotechniques pour l'atterrissage, etc. Si les conditions météorologiques le permettent, Memorial Flight fera voler ses Fokker D-VII et Sopwith 1 1/2 Strutter en fin de meeting les deux jours. Le Spad XIII volera de concert avec le Rafale. Les autres appareils seront exposés en statique. ■



Fokker D-VII et Sopwith Strutter



NOUVEAU



L'as René Fonck...

Meeting 2018

René Fonck (1894-1953) a fini la Grande Guerre avec 75 victoires homologuées, faisant de lui le plus grand as côté forces alliées, face aux 80 victoires de Manfred von Richthofen. Intéressé par l'aviation dès son plus jeune âge, il se voit refuser l'accès à l'arme aérienne quand il rejoint l'armée en août 1914 mais en février 1915, il est finalement accepté pour débiter sa formation au pilotage, à Saint-Cyr l'Ecole puis au Crotoy. Une fois breveté, il rejoint l'Escadrille 47 équipée de Caudron G-III comme avion d'observation. En août 1916, il force un Rumpler C.III à se poser dans les lignes françaises et obtient ainsi la Médaille militaire après cette première victoire homologuée. En mars 1917, avec son

observateur, il abat un Albatros. Le mois suivant, à l'âge de 23 ans, il est invité à rejoindre la célèbre escadrille des Cigognes, déjà connue par la présence de Georges Guynemer. René Fonck vole alors sur Spad VII et après



un total de 5 victoires devient un "as" en mai 1917. Les victoires s'accumulent, jusqu'à 6 certains jours, et il reçoit la Légion d'honneur. Excellent chasseur au sol, il met ses connaissances du tir à profit lors de ses missions aériennes, tirant très peu de munitions à chaque fois mais parvenant à se placer à courte portée de son adversaire. Il vole sur Spad XII avec un canon de 37 mm tirant à travers le cercle hélicoïdal. Il finira le conflit aux commandes d'un Spad XIII, la dernière évolution du chasseur français. Après guerre, il rédigera ses mémoires sous le titre "Mes combats". Son petit-fils, Emmanuel, sera présent au Temps des Hélices avec des effets ayant appartenu à son grand-père : uniforme, mitrailleuse et la célèbre cigogne désormais empaillée de René Fonck, un cadeau qui lui avait été fait après guerre pour saluer l'emblème de son escadrille... L'escadron de chasse 01.002 Cigognes est aujourd'hui implanté sur la base aérienne 116 "Lieutenant-colonel Papin", à Luxeuil. Il reprend les traditions de l'unité créée en



mai 1916 avec les escadrilles n°3, 26, 103, 73 et 67 alias le "groupe de chasse des Cigognes". Vont s'y illustrer différents as : Guynemer (54 avions abattus), Fonck (75), Garros, Deullin, Dorme, Heurtaux, de La Tour... En 1968, c'est l'arrivée du Mirage IIIE puis le Mirage 2000C en juillet 1984. Enfin, en 1999, l'unité est transformée sur 2000-5F. ■

Les Mirage 2000-5 de Luxeuil portent la "cigogne" sur leur dérive...



© armée de l'Air





Photos © via B. Pontanus

DFS SG-38 Schulgleiter

Meeting 2018

Comme sa dénomination l'indique – SG-38 Schulgleiter – ce monoplace a été conçu en 1938 pour... l'école au pilotage. A l'époque, la formation des pilotes est rudimentaire. Les élèves apprennent la théorie au sol puis abordent la pratique seuls, sans un instructeur à leur côté comme de nos jours. Le SG-38 est donc robuste même s'il faut parfois le réparer car il peut y avoir de la "casse" à l'atterrissage. Le décollage a généralement lieu dans la pente, à l'aide d'un sandow, un gros élastique tendu par des aides afin de catapulter l'appareil en vol. Après une

courte envolée, le pilote se pose au pied de la pente et il faut remonter l'engin pour le suivant. Plus de 10.000 SG-38 seront produits ! De nombreux as de la Luftwaffe ont découvert la troisième dimension à ses commandes, assis sur le siège à l'avant de ce planeur-poutre car depuis 1917, avec le Traité de Versailles, l'Allemagne n'avait plus le droit à une aviation militaire motorisée... Ce SG-38 est maintenu en état de vol par les Casques de Cuir. Remorqué par un Morane-Saulnier MS-502 Criquet (classé Monuments Historiques !), il sera piloté par Benoit Pontanus. ■



Photos © ALAT

50 bougies pour la Gazelle

Meeting 2018

La Gazelle fête ses 50 années ! Si le premier prototype du SA-340 (F-WOFH) a pris l'air en avril 1967, l'appareil utilise encore les empennages, les patins, la transmission et le rotor anti-couple d'une Alouette. Ce n'est que le 17 avril 1968 que le second prototype (F-ZWRA) prend l'air à Marignane, fief de Sud-Aviation (SA), avec la silhouette élégante désormais bien connue, la Gazelle bénéficiant du Fenestron, ce rotor anti-couple entièrement caréné, une première technologique avec aussi le rotor principal faisant largement appel aux matériaux composites. Le SA-340 est ensuite

développé en SA-341 (1971) puis en SA-342 (1976), la mission d'observation se complétant de la lutte anti-char, avec canon et missiles Hot. La version française est opérationnelle en 1973. La Gazelle a également connu une carrière civile, étant le premier hélicoptère conçu pour le vol aux instruments en monopilote. Au total, 1.775 modèles seront construits dont 80 encore opérationnels au sein de l'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) jusqu'en 2030. La Gazelle sera présentée par un équipage de l'ALAT, le CNE Emilien (chef de bord, 2.200 hdv) et le CNE Julien (instructeur, 1.800 hdv). La démonstration mettra en valeur la maniabilité de l'appareil. La Gazelle SA342M1 sera présentée en lisse. Elle provient du 3^e Régiment d'Hélicoptères de Combat (RHC) basé à Etain, dans la Meuse. L'unité compte trois Escadrille d'Hélicoptères de Reconnaissance et d'Attaque (EHRA), soit 28 Gazelle et trois Escadrilles d'Hélicoptères de Manœuvre et d'Assaut (EHMA), soit une vingtaine de Puma. ■



Virtual Ferté-Alais

L'association Virtual La Ferté-Alais (ou Ferté-Alais Virtuelle) sera une nouvelle fois présente avec ses simulateurs... Le stand sera équipé de trois PC ultra-puissants, avec casques de réalité virtuelle et joy-stick, manette des gaz et palonniers afin que le public puisse voler dans le ciel de La Ferté Alais sur simulateur en photoréalisme. Une équipe d'animation en... tenue d'époque sera là pour aider les pilotes. Le public pourra également essayer de suivre le Concorde, développé et inclus dans le module "Virtual Ferté-Alais", passant dans l'axe de la piste comme dans les années 1980, accompagné d'avions comme les P-51, Bf-109, FW-190, Mirage

2000, Alpha Jet ou hélicoptère Gazelle. Pour les habitués, le cockpit du P-51 Mustang a été amélioré avec manette des gaz et interrupteurs afin de pouvoir réaliser la séquence de démarrage quasiment à l'identique du "Nooky Booky". Les pilotes du meeting ne seront pas en reste puisqu'un espace "reconnaissance virtuelle", là aussi équipé de PC et casques de réalité virtuelle, est à leur disposition dès le vendredi matin dans l'espace repos. Grâce aux partenaires de Virtual Ferté-Alais (Intel, Oculus et Thurstmaster qui prêtent PC, casques et manettes), le Temps des Hélices est sans doute le seul meeting au monde à avoir son simulateur dédié ! ■



Si vous venez par le train...

Un mouvement de grève national risque de rendre difficile l'accès en train pour arriver à Cerny/La Ferté Alais les 19 et 20 mai prochains. Afin de vous accompagner au mieux, la SNCF a prévu un dispositif particulier :

- Une présence renforcée est prévue dans les gares parisiennes grâce à la mobilisation volontaire d'agents SNCF pour guider les voyageurs.
- La SNCF conseille d'anticiper votre voyage et d'étudier les modes de transports alternatifs (bus, covoiturage, autostop citoyen et solidaire...). A cet effet, vous trouverez ci-dessous quelques solutions d'accès.
- L'application SNCF et le site sncf.com

Pendant les grèves, des perturbations sont prévues. Anticipez vos déplacements et retrouvez la liste et horaires des trains disponibles la veille de votre voyage à 17h00 sur l'application SNCF et le site SNCF.com

- L'application SNCF sur Google Play Store
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sncf.fusion&hl=fr>
- L'application SNCF sur l'Apple Store
<https://itunes.apple.com/fr/app/sncf/id945434433>
- L'application SNCF sur le Windows Store
<https://www.microsoft.com/fr-fr/store/p/sncf/9nblggh5kzr8>
- L'info trafic sur le site sncf.com
<https://www.sncf.com/fr/itineraire-reservation/itineraire>

Autostop-citoyen.fr

Autostop-Citoyen est une initiative qui encourage l'autostop citoyen et solidaire à utiliser quand il devient compliqué de se déplacer. Aucune application, ni aucune inscription n'est nécessaire, juste une affiche sur sa voiture/un badge sur sa veste et de se rendre sur les points de prise en charge de covoiturage ou devant une gare pour proposer une place dans sa voiture ou trouver une place avec un conducteur.

Le site Autostop-citoyen.fr est aussi l'unique site internet de France qui regroupe toutes les solutions de covoiturages possibles. Plus de renseignements sur :

- Le site internet
<http://autostop-citoyen.fr>
- La page Facebook
<https://www.facebook.com/AutostopCitoyen/>
- Le compte Twitter
<https://twitter.com/autostopcitoyen>

Tous les liens sur cette page sont opérationnels à partir du document .pdf sur un ordinateur à poste fixe.

En vol sur...

Caudron Luciole

Les deux frères Caudron sont nés à Favières, dans une famille d'agriculteurs : Gaston en janvier 1882 et René en juillet 1884. Après des études au collège d'Abbeville, Gaston, qui désirait devenir ingénieur, dut interrompre ses études pour raison de santé, alors que René s'intéressait fortement à la mécanique. Après leur service militaire dans l'artillerie lourde, ils revinrent tous les deux à la ferme familiale où, en plus des travaux agricoles, ils s'amusaient à réparer des fûts pour leurs voisins.

Les frères Caudron et leurs machines

En 1908, alors que les premiers aviateurs commençaient à effectuer des vols intéressants, les deux frères commandèrent deux moteurs Farcot et lancèrent la construction d'un avion sur lequel ils avaient décidé d'apprendre à piloter. L'appareil, un gros biplan de 60 m² de surface alaire, devait être bimoteur, possédait une profondeur à l'arrière, deux poutres en treillis dont l'arrière entoilé devait servir de dérive, et une surface avant biplane en guise de commande de profondeur. Il possédait aussi deux ailerons situés entre les bords de fuite des deux ailes et articulés sur les mâts arrière reliant les deux ailes. De plus, il est à noter que l'envergure était égale à la longueur du fuselage, ce qui donnait à l'engin, malgré sa taille, une allure quelque peu éétriquée. La machine était donc prévue pour recevoir deux moteurs Farcot actionnant chacun deux hélices mais, les moteurs n'ayant pas

été livrés au printemps 1909 – ils ne le furent d'ailleurs jamais... – Gaston et René décidèrent de modifier leur appareil pour en faire un planeur. Celui-ci ayant été rapidement terminé, un long câble fut tendu entre lui et la carriole de la ferme, positionnée face au fort vent du bord de mer.

Une jument nommée "Luciole"

La jument "Luciole" fut attelée à la carriole, Gaston s'installa dans le véhicule, René prit les commandes du curieux engin et, alors que "Luciole" était lancée au petit trot, l'appareil décolla à la grande surprise des habitants du village venus voir les deux "cinglés", soit ramper sur le sol inégal, soit se casser la figure.

Souvent cassé, toujours réparé, en général la nuit, la curieuse machine put donc être utilisée par les deux frères pour se faire un

lement un établi, une perceuse, quelques outils à main et l'aide du seul menuisier de Favières – un nommé Victor Godefroy – plus le charbon de la ferme, la construction de leur nouvel appareil. Celui-ci était conçu comme l'avait été le planeur, mais sans ses ailerons ni les commandes de profondeur avant. Il préfigurait donc les futurs modèles B, C, D... et G, mais avec un moteur arrière entraînant l'hélice à l'aide d'une chaîne. D'une longueur égale à son envergure, il n'était équipé de roues que pour permettre un décollage plus facile, celles-ci ne dépassant sous les patins que de quelques centimètres.

Les essais commencèrent vers la fin 1909 puis, ayant passé tout l'hiver 1909/1910 à se battre contre leur transmission à chaîne, les frères Caudron finirent par mettre l'hélice en prise directe et placèrent leur moteur à l'avant, ce qui permit enfin de

Le Luciole dans son ancienne livrée avant sa remise en état en 2018.



© Jean-Pierre Touzeau



peu la main avant de disposer enfin d'un appareil à moteur. Toujours en 1909, lassés d'attendre leurs moteurs Farcot, ils achetèrent un Anzani de 25 chevaux et reprirent leur projet initial. Le moteur étant enfin là, ils dessinèrent un appareil plus petit que leur grand planeur et, le 15 juillet 1909, commencèrent, avec seu-

beaux vols, dont l'un au cours duquel René, parti de Romiotte (c'était le nom de leur ferme), alla tourner autour de Forest-Montier, à quelque cinq kilomètres de là, avant de revenir se poser à son point de départ. Ne possédant, en tant que connaissances aéronautiques que celles glanées en regardant voler leurs

© Franck Cabrol

devanciers, nos deux nouveaux aviateurs ne devaient rien connaître des lois de la stabilité, ce qui les empêchait de se rendre compte du fait que leur appareil se trouvait être particulièrement instable. En effet, sur le plan des qualités de vol, le fuselage étant très long et le moteur étant situé sous le bord d'attaque de l'aile supérieure, le centrage devait être très arrière, ce qui rendait l'ensemble très instable en tangage, mais cette longueur exagérée du fuselage, si l'on peut qualifier de fuselage le treillis de bois et de cordes à piano reliant les ailes aux surfaces arrières, devait par contre rendre à peu près efficaces les deux ridicules

Somme, où ils firent construire un hangar puis, nécessité faisant loi, créèrent une école destinée à apprendre à leurs clients potentiels les meilleurs moyens de ne pas casser trop vite leurs appareils. Dès lors, l'expérience augmentant, aussi bien pour le pilotage que pour la conception des machines, de nombreuses réparations et modifications ayant dû être réalisées, le modèle A fut remplacé par le modèle B, puis par d'autres que je n'ai pas l'intention de décrire aujourd'hui. Je signalerai pourtant que, suite à une rencontre avec Henri Fabre, toute une série d'hydravions et d'amphibies de marque Caudron furent réalisés,

Photos © Jean-Pierre Touzeau



moins en France, les ailerons disparurent à nouveau et, à partir des modèles B, le gauchissement des ailes fut enfin réutilisé, tout au moins jusqu'aux modèles G.

Disparition de Gaston en R-4

La guerre ayant supprimé ce que nous appelons maintenant les "week-ends", Gaston Caudron décida, le dimanche 12 décembre 1915, en compagnie du mécanicien Jaumes et du dessinateur Desmarais, d'essayer le prototype d'un tout nouveau bimoteur, le R-4. Il décolla fort bien et, alors qu'il atteignait une altitude de quelque 200 mètres, une mitrailleuse se détacha et, en tombant, bloqua les

commandes. L'avion chuta alors presque verticalement et, en percutant un sol un peu trop dur pour sa petite santé, éjecta ses trois occupants qui, évidemment, furent tués sur le coup.

Après le G-3, survint le G-4, une sorte de G-3 à l'envergure augmentée, doté de deux moteurs rotatifs Le Rhône. Il n'aurait pas été indispensable d'en parler s'il n'avait pas réalisé deux raids extraordinaires. En 1919, en effet, Poulet et son mécanicien Benoist volèrent, en G-4, d'Issy-Les-Moulineaux à Melbourne, certes avec escales, mais cela aurait été impossible en direct, les meilleurs quadrimoteurs actuels étant encore dans l'impossibilité de le faire. De plus, en

commandes de direction situées à l'extrême arrière de l'ensemble. En passant, il est bon de savoir que les gouvernes n'étaient pas articulées mais que les câbles de commande ne faisaient que tordre l'arrière de surfaces suffisamment souples. Ce premier Caudron, le modèle A, fut curieusement une sorte de "best-seller", compte tenu de l'époque, tout d'abord parce qu'il volait aussi bien que les meilleurs appareils du moment, et surtout parce que Romiotte étant une ferme, les terrains d'essai devinrent vite ensemencés et que, les cultures, avec l'arrivée du printemps, commençaient à interdire de s'y déplacer librement. Les deux Caudron durent donc s'installer au bord de la mer, en baie de

des séries H et J, les premiers H ayant retrouvé un moteur propulsif, suivis par les P et les L, eux aussi à moteurs propulsifs. Il semble d'ailleurs que c'est avec un modèle J modifié, les flotteurs ayant été remplacés par des roues, que, le 8 mai 1914, René Caudron ait pu décoller d'une plateforme en bois installée à l'avant du croiseur "La Foudre". Il est important de noter que si, sur le premier avion, les ailerons avaient été supprimés et remplacés par le gauchissement des ailes, les appareils suivants revinrent aux ailerons, les frères Wright ayant intenté un procès à tous les utilisateurs du gauchissement. Ce procès ayant été perdu par les Wright, tout au

© Franck Cabrol



Caudron C-270 Luciole

23





novembre de la même année, le même équipage se permettait de rallier Rangoon, en Inde. Ce genre de performance n'a jamais été égalé à bord d'une machine aussi antédiluvienne.

Un autre fait à connaître est que, après novembre 1918, les commandes aéronautiques étant tombées à zéro, les usines Caudron durent fabriquer plus de 500 tombereaux et autres fourragères agricoles pour ne pas avoir à licencier leurs ouvriers et permettre à leur usine de survivre.

Après cela, de nouveaux biplans furent conçus, et ce jusqu'en 1925, année au cours de laquelle un monoplan parasol vit le jour, le C-109, un petit biplace de 40 chevaux à bord duquel des pilotes nommés Thoret, Finat, Maryse Bastié, Maurice Drouhin, Delmotte, Knipping et de nombreux autres effectuèrent des voyages spectaculaires ou battirent de nombreux records. Enfin, en 1930, apparurent les types C-270 à C-278 Luciole, équipés, le 270 d'un Salmson 7 Ac de 95 ch, le 272 d'un Renault 4 Pb de 95 ch, le 273 d'un Michel R At-3 de 100 ch, le 274, d'un Chaise H de 120 ch, le 275, d'un Renault 4 Pgi de

100 ch, le 276 d'un De Havilland Gipsy III de 105 ch ou d'un Hirth HM 504 de 110 ch, le 277, d'un Renault 4 Po 3 de 140 ch et le 278 d'un Salmson 9 Nc de 135 ch.

C'est dire la variété des motorisations due pour une grande part au fait que, jouissant d'une excellente presse, ces types d'appareils étaient exportés dans de nombreux pays. La vieille jument de Romiotte avait porté chance à René Caudron.

Après le Luciole, dessiné par Paul Deville, engagé par René Caudron à la fin de la Première Guerre mondiale, furent créés des appareils sans intérêt, le monoplan à ailes basses type C-240, complètement raté, en 1931, puis le biplan C-251, toujours en 1931, suivis, en 1932, par le Phalène, un monoplan quadriplace à aile haute qui connut un certain succès et dont la construction devait reprendre sous le nom de Pélican, mais en très petites quantités, après 1945. Alors, à la suite de certaines divergences de vues, Paul Deville quitta la société Caudron et fut remplacé par Marcel Riffard. Un an plus tard, Renault racheta alors la société, le résultat étant une étonnante modernisation des produits et



une étourdissante série de records internationaux – mais ceci est une autre histoire.

Le Luciole de l'Amicale

Appareil théoriquement parfaitement anonyme destiné à une fonction d'avion-école dans un quelconque aéro-club, notre Luciole possède pourtant une histoire que d'aucuns, dont moi, considèrent, non pas comme particulièrement glorieuse, mais comme étonnamment mouvementée.

La voici... Notre Luciole, numéro de série 6607/32, fut livré à Issy-Les-Moulineaux en février 1932. Tout d'abord basé à Orly sous l'immatriculation F-ALVO, il rejoignit en octobre l'aéro-club de Toulouse et des Pyrénées où il vola sans le moindre problème, tout au moins jusqu'à ce que, au cours d'un atterrissage à Montpellier, en 1936, une

manœuvre quelque peu douteuse l'endommage suffisamment pour qu'il soit nécessaire de le réparer en atelier.

Une fois remis en état, l'avion fut revendu, en 1937, à l'aéro-club de Mirande, dans le Gers, où il forma de nombreux pilotes jusqu'à ce que, en 1938 – bis repetita non placent – il rate derechef un atterrissage et soit endommagé à 20%.

Dûment réparé à Pau, le Luciole ne put pourtant pas reprendre son service de formateur, car il avait été réquisitionné par l'armée de l'Air qui, n'ayant probablement pas d'appareils plus modernes à sa disposition, l'utilisa comme avion de liaison jusqu'à la défaite de 1940. Il n'en fut pourtant arrêté de vol pour autant puisque, toujours en 1940, il dut effectuer un atterrissage d'urgence dans la région de Châteauroux. Il ne fut d'ailleurs apparemment pas endom-



Photos © Jean-Pierre Touzeau

magé par cet incident, puisqu'il se trouva alors à nouveau réquisitionné, par le gouvernement de Vichy cette fois, toujours pour servir d'avion de liaison. En 1944, les rats de Vichy ayant quitté le navire, le petit Caudron fut derechef réquisitionné, par les Forces aériennes françaises dont les pilotes, probablement peu habitués à des avions au pilotage "aussi pointu", le cassèrent à nouveau et le firent envoyer, pour réparation, à Midi Aviation. En juin 1945, le petit Caudron retrouva enfin l'aérodrome de Mirande où il put reprendre sa fonction d'avion-école sous la nouvelle immatriculation F-BBPT, son nouveau certificat de navigabilité étant le 18.662, daté du 2 octobre 1946.

Mais en 1948, probablement lassé d'un avion moins brillant que le Stampe alors tout nouveau, Mirande le revendit à l'aéro-club de la Haute-Marne qui le basa à Chaumont-Semoutiers. Tout alors se passa fort bien, mais seulement jusqu'en 1949 quand, à la suite d'une panne moteur survenue à la verticale du village de Chablis, son pilote dut faire preuve d'une grande dextérité en se posant, sans rien casser, entre deux vignes. Il devait d'ailleurs redécoller rapidement du même endroit, le dépannage ayant pu être effectué sur place. En 1950, fatigué par son utilisation sur une piste en dur pour laquelle il n'avait pas été conçu, l'aéro-club de la Haute-Marne décida de le vendre à un commerçant rémois qui le

laissa basé à Chaumont-Semoutiers. Mais en 1953, l'aéro-club ayant été transféré à La Vendue, le propriétaire du Luciole fut mis en demeure de déménager son appareil, ce qu'il entreprenait de faire quand un grand "crac" se fit entendre, on put alors constater que le passage sur une taupinière avait cassé l'étambot. L'aéro-club local fut donc contraint de garder l'appareil mais en échange de frais de garage. Enfin, en 1963, son propriétaire ayant fait savoir aux autorités que son avion n'était plus en mesure de voler, l'aéro-club vendit ce qui n'était plus considéré que comme une épave à un habitant de Dôle qui, la machine ayant été rayée du registre de la navigation

ce que la structure était complète et en bon état et que, seuls un ou deux instruments étaient manquants. Par contre, le moteur était tellement corrodé qu'il dut être remplacé par un Salmson équivalent, pratiquement neuf, acheté en France. Le Luciole fut donc remis en état, immatriculé G-BDFM et put revoler en 1986, à partir de l'aérodrome de Lasham, dans le Hampshire. Enfin, en 1992, le propriétaire et son épouse décidèrent, pour le soixantième anniversaire de leur avion, de lui offrir un voyage dans son pays d'origine, la France. Un grand tour de France fut donc entrepris, la première escale étant Le Crotoy, fief de la famille Caudron, puis Rue, où se trouve le

Toutes les photos du Luciole en action, publiées dans cet article, ont été réalisées le 1^{er} mai 2012.



Un tampon sur un contreplaqué qui indique le 26 février 1932...



aérienne, le revendit à un garagiste d'Avallon. Exposé un an dans le hall du garage, il s'avéra assez vite que la place ainsi occupée aurait pu être plus avantageusement utilisée, son propriétaire le rangea enfin dans une grange dans laquelle une famille de hiboux fut particulièrement heureuse de l'habiter et, évidemment de le remplir de crottes. Ce fut donc dans un état lamentable qu'il fut un jour remarqué par un Anglais, acheté par celui et ramené en Angleterre où, à la surprise générale, on se rendit compte de

musée Caudron, Mirande où l'ancien propriétaire retrouva avec plaisir son vieil avion et dans de nombreuses villes, le circuit total atteignant largement les 3 500 kilomètres.

Ayant constaté et admiré le plein succès de ce tour de France, les membres de l'aéro-club de Luberec, en République tchèque avaient invité les propriétaires du G-BDFM à leur rendre visite, mais en assortissant leur invitation de doutes sur la possibilité d'effectuer un tel voyage avec un aussi vieil avion en bois et toile, dépourvu de freins et



Photos © Jean-Pierre Touzeau

Le vol sur Luciole

Je possédais jadis deux Luciole équipés de moteurs Renault, mais ceux-ci furent stupidement transformés, l'un en mauvaise copie du Salmson de 1917 et l'autre en une maquette de Potez 25, ce qui fait que je fus particulièrement heureux de voir arriver chez nous ce nouvel appareil, unique au monde, à l'esthétique rendue différente par son moteur en étoile.

Construit en bois et toile, les longerons et les entretoises du fuselage étant rigidifiés, non pas par des cordes à piano, mais par des plaques de métal léger dudgeonnées, l'avion était simple à construire et à entretenir malgré certains raffinements importants, dont la possibilité de replier les ailes en quelques instants. Lesdites ailes, dotées d'un profil plan convexe relativement épais, sont légères, solides et possèdent curieusement, pour

une machine des années 30, un bord de fuite en corde à piano, donc crénelé, qui leur confère un aspect ancien particulièrement agréable.

Si l'ensemble de la cellule est en bois, les surfaces arrières sont en tubes d'acier soudés, une solution aussi économique que légère. Le train d'atterrissage à suspension hydropneumatique, l'une des premières productions du genre signée Messier, est pourvu de freins commandés par action différentielle sur le palonnier. Ils ne peuvent donc pas être actionnés simultanément, ce qui permet de limiter les risques de mise en pylône.

Quant à la roulette de queue, elle est tout simplement remplacée par un patin, bien pratique pour ralentir l'avion après son atterrissage.

En vol, il est pratiquement impossible d'effectuer une manœuvre brutale, ni

de radio et seulement muni d'une instrumentation rudimentaire. Le défi était donc à relever et un nouveau voyage fut entrepris, à travers la Belgique, l'Allemagne, la Tchéquie, à nouveau l'Allemagne, puis la France, avec un retour sans histoire un mois et demi après le départ.

En 1998, désireux de voir son bel avion rejoindre son pays de naissance, le propriétaire anglais le vendit à un toulousain féru d'aviation qui, l'ayant tout d'abord basé à Guéret puis exposé quelques jours à Toulouse, place du Capitole, le revendit à

l'AJBS, notre Amicale, qui le présenta aux meetings "Le Temps des Hélices" en 2013 et 2014, avant de le confier à Jean-Pierre Toublanc, notre génial mécanicien qui le démontra entièrement et le désentoila pour le remettre en parfait état. Le travail fut évidemment un peu long, certaines pièces mécaniques importantes ayant dû être usinées pour la raison toute simple qu'elles étaient rigoureusement introuvables dans le commerce.

C'est donc dans un état meilleur que neuf que notre bel avion reprendra son envol...



Photos © F. Besse



En 2017, le fuselage du C-270 à différents stades de sa restauration pour un retour en vol en 2018



Photos © Jean-Pierre Touzeau

au gauchissement, qui répond d'ailleurs après un certain retard comme si l'avion réfléchissait à la légitimité de l'ordre avant de l'exécuter, ni à la profondeur qui tout à fait capable de mettre l'avion en position "trois points", voire de le faire se poser patin en premier, se refuse à le faire décrocher de manière brutale ou dissymétrique. Il en résulte que le Luciole peut être mis entre toutes les mains. Par contre, il n'aime pas les vents traversiers, surtout à l'atterrissage, ce qui, compte tenu de sa modeste vitesse

au moment de la prise de contact avec le sol, n'est en général que peu dangereux pour sa structure, bien qu'assez ennuyeux pour la santé de la béquille arrière. Parfait pour l'école de début, notre bel avion n'est donc aucunement un appareil de voltige ou de virtuosité, mais un moyen particulièrement agréable de se déplacer, pour peu que la température ambiante soit suffisamment supérieure à zéro degré centigrade.

■ Jean-Pierre Lafille



Du temps où ce C-270 portait une immatriculation anglaise...

Les avions de l'Amicale en meeting

Il n'y a pas qu'à Cerny/La Ferté-Alais que l'on peut voir voler des avions de l'Amicale Jean-Baptiste Salis. En dehors du "Temps des Hélices", des avions participent à d'autres meetings durant la saison.

27 mai / Blois-Le Breuil

Se-5a, Blériot XI, Morane H, N3N, Beech 18, Junkers Ju-52, T-6 et Zero

9-10 juin / Lann-Bihoué

T-6, Zero, Junkers Ju-52

11 au 30 juin / Olbia (Sardaigne)

Junkers Ju-52

1^{er} septembre / Héricourt-sur-Théran

T-6 et Zero

8-9 septembre / Plzen (République tchèque)

Junkers Ju-52

8-9 septembre / Melun-Villaroche

Zero et Fieseler Storch

10 au 17 octobre / Cognac/Château-Renard

Blériot XI

AJBS

Aérodrome de Cerny-la Ferté-Alais

91590 Cerny / La-Ferté-Alais

Tel. : 01 64 57 55 85

Mail : bureau@ajbs.fr

La boutique AJBS

Vente par correspondance



5€

Flammes

- Gris : Remove before flight
 - Rouge : AJBS
- 5 €/pièce



5€

Décapsuleur



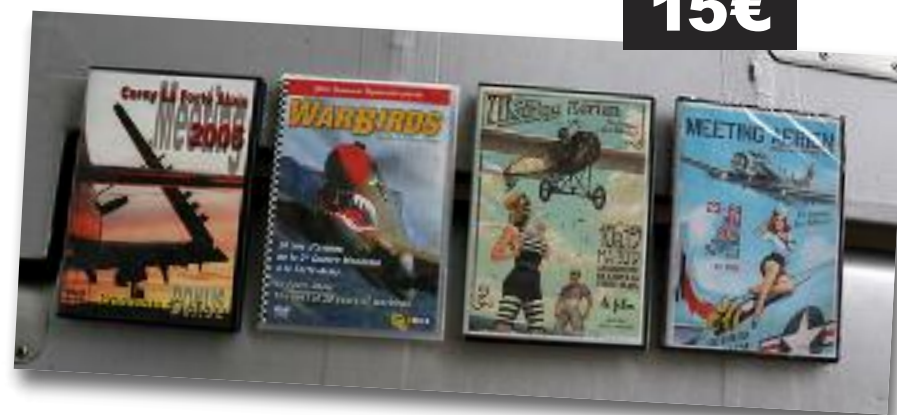
5€

Porte-clé Caudron G3



2€

Autocollant AJBS



15€

DVD

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



20€

NOUVEAU



DVD 2016
DVD 2017



7€

Mugs

- NAF N3-N
 - NA T-6
 - Zero
- 7 €/pièce

Mini-torches

Brun, Noir, Rouge
6€/pièce



6€



5€

Pins AJBS

Montre Caudron G3



65€



Montre Novy

190€

Porte-clé Ourson



9€

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS

29€



Polo AJBS noir
Tailles S, M, L, XL

55€



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

12€



T-shirt AJBS Ju-52
Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€



T-shirt AJBS Blériot XI-2
Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€



12€



39€

Casquette Barnstormer

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

Vente par correspondance

8€



Casquettes AJBS

Vert, Bleu, Noir, Blanc

29€



Foulard AJBS



5€

Patches

Skyraider, T6 Texan, Douglas C-47,
Junkers Ju-52, G3 AJBS
5€/pièce

BON DE COMMANDE Règlement par chèque à AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais - 91590 Cerny

Prénom _____ NOM _____

Adresse _____

Téléphone _____ Mail _____

Produit	Taille	Couleur	Quantité	Prix

Frais de port : +4,50€ (forfaitaires)

TOTAL

Soutenez l'Amicale !

Le Temps des Hélices à La Ferté-Alais



19-20 mai 2018



Photos © F. Besse



...le meeting de l'Amicale Jean-Baptiste Salis