N°25 - Cerny-La Ferté-Alais / Mars 2022

© Sylvain Hébuterne

Le Temps des Hélices

Sommaire

3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques infos pour le meeting
4 - Hommages…
Disparitions en 2021
6 - Pratique
Tout sur l'édition 2022 du TDH
7 - Affiche 2022
...signée Romain Hugault
8 - Grand Prix du Patrimoine 2021
Décerné au Caudron C-270 Luciole

16 - Grande visite
Nouvelle jeunesse pour un Skyraider
22 - A l'atelier
Le point sur le chantier du Dragon

28 - eBoutique AJBS
T-shirts, etc.
30 - Boutique AJBS
Goodies divers

La 49e édition du Temps des Hélices

© AJBS / 2021. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Relecture : Jean-Paul Maréchal

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS
Aérodrome de La Ferté-Alais,
91590 Cerny
www.ajbs.fr
Tél. : 01 64 57 55 85
bureau@ajbs.fr

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs sur ordinateur (pas forcément sur tablette et smartphone !). Cliquer sur le lien pour y accéder !

Actualités de l'AJBS…

Le plateau du meeting…
Il sera progressivement dévoilé dans les prochains numéros. Un point à noter…
Ce 12 avril 2022, après un arrêté en date du 10 novembre dernier, une nouvelle réglementation franco-française se met en place en matière d'organisation non plus des "manifestations aériennes" mais des "spectacles aériens publics" (SAP). Cela malgré de multiples avis défavorables de la part des acteurs du meeting regroupés au sein de France Spectacle Aérien (FSA).
Les nouvelles dispositions réglementaires vont remettre en cause certaines pratiques rencontrées dans les meetings ces dernières décennies sans que la sécurité des vols n'ait été mise en jeu alors que certaines évolutions vont engendrer l'impossibilité de réaliser certains tableaux pourtant symboliques du Temps des Hélices.
Des discussions sont en cours entre les organisateurs de meetings et la DGAC pour amender certains points incompatibles avec les réalités du terrain. A suivre !

Concours photo pour tous
Comme les années passées, l'AJBS organisera durant l'édition 2022 un concours photos doté de nombreux lots. Le règlement sera publié dans le prochain numéro du TdH.

A l'atelier…
Si la grande visite du Douglas AD4 Skyraider et la remise en état de vol du De Havilland DH-89 Dragon Rapide vont bon train dans les ateliers (voir les articles dans ce numéro), il faut également mentionner la prochaine fin de chantier d'un SV-4 Stampe après remise en état. Les derniers travaux ont porté sur l'ajustement des capots moteur du Renault 4P.

Bientôt le retour d'un Stampe à l'AJBS, avion très emblématique de l'école de pilotage française des années 1950 à 1970.

Hommages

Disparitions

Ils nous ont quittés durant l'année 2021. Hommage leur est rendu.

Francis Lecoeuche
Ancien de la SNECMA, Francis était chargé de l'entretien technique des Rallye. Il fut également pilote de baptêmes pour l'AJBS.

Abel Vannier
Dit Bébel, il était un ancien mécano de l'Aéronautique navale qui avait rejoint les rangs de l'ABJS. Nostalgique de sa vie militaire, il avait retrouvé une nouvelle jeunesse en participant à la restauration du Corsair acquis par Jean Salis.

TDH 2022 : engagez-vous !

Pour réaliser dans les meilleures conditions l'organisation du prochain Temps des Hélices les 4 et 5 juin, la préparation intervient dès à présent, avec pour les bénévoles de l'Amicale un listing des postes à pourvoir : responsables des caisses, panneautage, Boutique AJBS, démontage et nettoyage, animations au sol, logistique, stadiers, etc.

Merci d'indiquer vos choix et vos disponibilités dès que possible via bureau@ajbs.fr

Comme pour les précédentes éditions, l'AJBS compte sur vous… Merci !

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS…

www.ajbs.fr

https://www.facebook.com/groups/155451039030/
https://www.instagram.com/explore/tags/ajbs/

Tout sur l'édition 2022

Meeting 2022

Voici toutes les informations pratiques concernant l'édition 2022 du "Temps des Hélices" les 4 et 5 juin 2022.
Horaires : ouverture du terrain de 7h00 à 20h00. **Matin :** visite de l'exposition statique des avions participant à la fête aérienne de 9h00 à 12h00. Baptêmes de l'air de 8h30 à 12h00. **Après-midi :** spectacle aérien (13h00/18h30). Programmation identique les 2 jours. **Attention !** Accès au terrain réservé le vendredi 3 juin et le lundi 6 juin aux seules personnes autorisées.
Pass sanitaire obligatoire (au 15/2/22)

AVIS IMPORTANT

Pour limiter les contacts en période Covid-19 et pour fluidifier au maximum le trafic dans la côte menant à l'aérodrome, **aucun billet ne sera vendu sur place ! Seuls les spectateurs ayant acquis des billets en pré-vente pourront accéder à la plate-forme ! Seule exception : les billets pour les camping-cars pourront être achetés sur place à partir du 4 juin au matin.**

Tarification 2022 :
Vente de billets uniquement via le site internet http://www.letempsdeshelices.fr et au bureau de l'Amicale.
Entrée meeting par personne, visite exposition statique et parking voiture inclus :
– Promotion jusqu'au 31mars : 28 €
– Du 1er avril au 30 avril : 30 €
– A partir du 1er mai et sur place : 32 €
– Enfants moins de 12 ans : gratuit
– Enfants de 12 à 16 ans : 15€
– Groupe plus de 20 personnes : 28€/personne contacter le bureau AJBS via bureau@ajbs.fr
Prix camping-cars, visite exposition statique inclue :
Billet valable sur 2 jours : 20 € + 28 € x 2/personne.
Pas de camping sur le terrain d'aviation : s'adresser aux campings de Boissy-le-Cutté, Itteville, La Ferté-Alais, Mondeville.
Vols en avion : en vente uniquement sur place
Restauration possible sur place
Informations complémentaires sur les sites :
http://www.ajbs.fr
http://www.letempsdeshelices.fr

Grand Prix du Patrimoine pour un C-270 Luciole

Restauration

En novembre 2021, l'AJBS a participé au Grand Prix du Patrimoine (GPP), organisé par l'Aéro-Club de France, en déposant un dossier de candidature suite à la restauration du Caudron Luciole n°6607/32.

Dossier de candidature

Conformément au règlement du GPP, le dossier déposé avait pour sommaire les points suivants :

– Description technique de l'appareil avec notamment un plan 3-vues,
– L'historique du modèle présenté,
– L'état de l'appareil avant la restauration
– La restauration commentée en texte et photos pour dérouler les différentes opérations entreprises,
– La décoration de l'appareil, avant et après restauration, avec la justification du choix,
– Des photos après restauration,
– Une présentation de l'AJBS.

Ce dossier de 50 pages a ainsi permis de mettre en avant la restauration d'un avion emblématique de l'aviation française des années 1930, quand les Caudron Luciole formaient des pilotes notamment lors de l'Aviation populaire (1936), avec les SAP ou sections d'aviation populaire en 1937. Peu après la sortie du prototype, le Luciole avait été déclaré “meilleur appareil de tourisme” lors d'un concours national d'avions biplaces de tourisme organisé le 22 octobre 1931 à Orly.

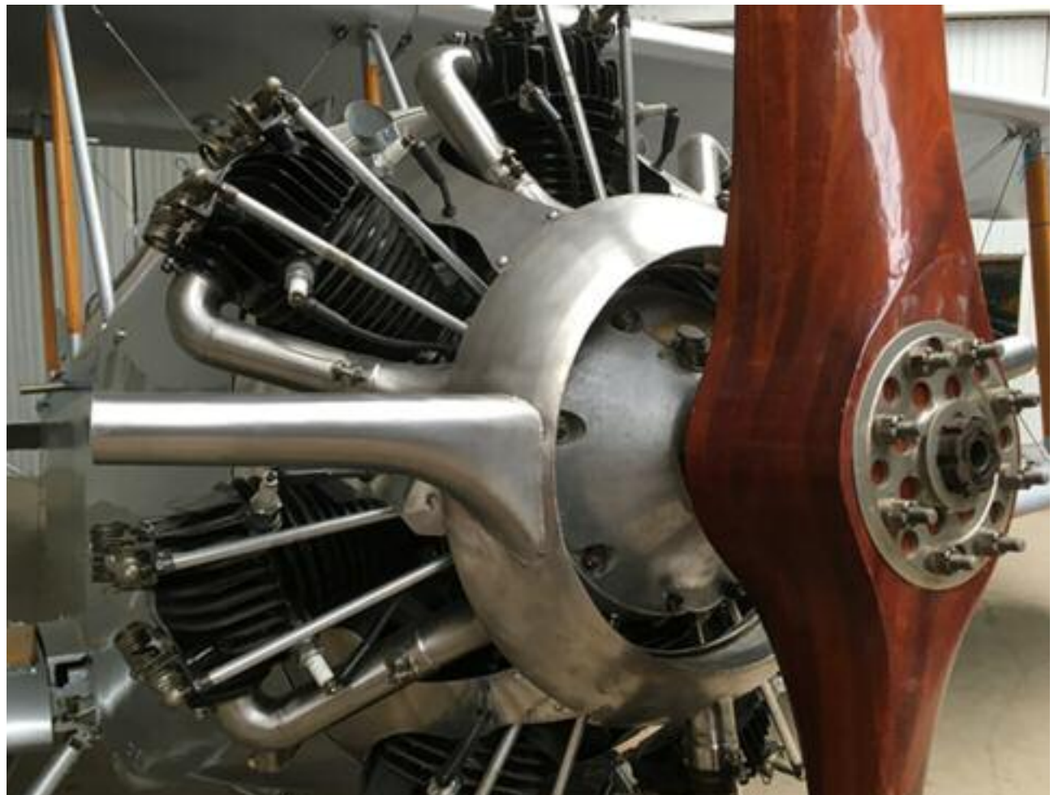
Un appareil unique

Sous la direction de Jean-Pierre Toublanc, chef de projet, cette restauration avait pour but de remettre en état de vol cet unique Caudron C-270, unique car sorti des chaînes d'assemblage à Issy-les-Moulineaux le 8 février 1932, il fait partie de la première série de 82 Luciole construits sur les quelques 720 tous modèles confondus produits par les Avions Caudron avant la Seconde Guerre mondiale.
Les 52 exemplaires suivants du C-272 seront équipés d'un Renault 4Pb de 95 ch à partir de fin 1931.
Luciole particulier par sa motorisation sur base d'un Salmson en étoile (95 ch), ce C-270 est unique, les quelques autres Luciole conservés en statique ou en état de vol étant principalement des C-272 avec un moteur Renault en ligne – la gamme des Luciole, débutée avec le C-270 comptera de nombreux modèles du C-272 au C-276 sans compter quelques variantes.
Il s'agissait bien évidemment de remettre l'appareil au standard des Avions Caudron du début des années 1930. La documentation technique sur le C-270 s'est avérée très lacunaire, malgré quelques ouvrages consultés – dont *Les Avions Caudron*, Tome 1, par André Hauet, Lela Presse – ou la visite au musée Caudron à Rue.

Ainsi, aucun plan 3-vues du C-270 n'a été trouvé. La visite à plusieurs autres Luciole a cependant permis de retrouver certaines données techniques.

Un historique très mouvementé

La vie de ce Luciole n°6607/32 a été mouvementée. Sous l'immatriculation F-ALVO, il est basé à Orly en 1932 avant de rejoindre Toulouse. Il est partiellement détruit en mai 1936 lors d'un atterrissage à Nîmes-Candillargues.
Racheté par deux frères, il arrive en 1937 à Mirande, formant de nombreux pilotes avant d'être à nouveau accidenté en avril 1938.
En 1939, conflit oblige, ce C-270 est réquisitionné par l'armée de l'Air, utilisé comme avion de liaison jusqu'en juin 1940. Peu après, un atterrissage forcé près de Châteauroux entraîne des dommages.
En 1944, à la Libération, il est de nouveau réquisitionné, accidenté et réparé avant d'être redonné à son propriétaire. Il rejoint à nouveau la flotte du club de Mirande.
Volant peu, il est revendu à un privé, sous l'immatriculation F-BBPT avant d'atterrir à l'aéro-club de la Haute-Marne qui l'achète.
Suite à un vice caché, portant sur un problème de magnétos, l'achat est repoussé, avant que la réparation ne soit effectuée.
En juillet 1947, lors d'une navigation depuis Auxerre, le Salmson tombe en panne à proximité de Chablis, imposant au pilote un atterrissage entre deux champs de vignes. Réparation effectuée (les magnétos), l'appareil redécolle du champ pour rejoindre Sémoutiers. Il effectue de nombreux baptêmes de l'air, accumulant décollages et atterrissages (852 en 142 h de vol !).
L'entretien coûtant cher, l'appareil vieillissant, il est vendu fin 1950 à un acheteur de Reims. Deux ans plus tard, le propriétaire n'ayant pas entièrement payé l'avion et ce dernier n'ayant pas été pris en compte, le club met en demeure le propriétaire de régler sa dette et de convoyer le Luciole.
Avec une autorisation temporaire du Bureau Veritas, le vol est programmé avec le propriétaire accompagné d'un pilote.
Au roulage, l'étambot est rompu en passant sur une taupinière. Le dossier va finir au tribunal avec une transaction amiable acceptée. L'aéro-club garde l'avion en échange des frais de garage, l'ex-propriétaire conserve l'hélice en souvenir !
Stocké, l'appareil sera vendu à un pilote de Dole en 1963 en tant qu'épave. Il est finalement acquis par un garagiste d'Avallon qui l'expose dans son hall commercial, puis stocké dans une grange.
C'est là qu'un pilote anglais l'achète en juillet 1975. Grierson Gower le convoie par la route vers la Grande-Bretagne.
Si la cellule est en bon état, le moteur d'origine est trop corrodé pour être réparable. Un “nouveau” Salmson 7AC est acquis auprès de Jean Salis, révisé, tandis que la cellule est restaurée par différents spécialistes.
De nombreux éléments en bois portant la marque Caudron avec le timbre et la date de fabrication, avec des chiffres variables au vu des multiples réparations subies durant sa carrière…



Réimmatriculé G-BDFM, ce Luciole revole en septembre 1986, unique C-270 en Europe et sans doute au monde avec un Salmson.
Grierson Gower et Matthew Stein effectuent à son bord un tour de France pour commémorer en 1992 le 60e anniversaire de l'appareil. Ils vont ainsi rejoindre différents aérodromes français, passant par Abbeville pour aller au Crotoy où les frères Caudron ont conçu leurs premiers appareils – c'est là que leur jument Luciole était chargée de transporter les appareils de l'atelier au terrain d'essai, d'où l'hommage qui lui a été rendu au début des années 30 en baptisant Luciole le modèle C-270.
Après visite au musée Caudron à Rue, les deux pilotes vont notamment rejoindre Chaumont, Mirande, sur les traces de leur appareil.

Présent au meeting de 1992

En juin 1992, l'appareil sera de passage à La Ferté-Alais pour le meeting avant un retour en Grande-Bretagne, périple accompli après 3 200 km. En 1993, ils remettent cela avec un tour d'Europe pour rejoindre la République tchèque via la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Mais en 1994, c'est un nouvel atterrissage forcé dans un champ de maïs après panne moteur.
L'appareil, une fois de plus, va être réparé puis vendu en 1998 à un propriétaire de Muret, le Caudron revenant dans son pays d'origine. Grâce au soutien du Groupement Didier Daurat, président par Pierre Beder, et du général Maffre, le propriétaire anglais revoit le prix à la baisse pour que l'appareil revienne en France car d'autres collectionneurs étrangers sont intéressés.
L'appareil sera convoyé en vol jusqu'à

Calais puis démonté (les ailes se replient car dès les années 1930, le problème des places de hangar était bien réel…) pour un transport par la route.

L'arrivée à La Ferté-Alais

C'est en 2011 que l'appareil est finalement acquis par l'AJBS, immatriculé F-AZVO (CNRAC) pour se rapprocher de son immatriculation d'origine. L'appareil sera présenté en vol au meeting de 2013, en statique à l'édition 2014 puis arrêté de vol suite à différentes interventions nécessaires, côté moteur et entoilage. Après analyse, il sera alors décidé d'entreprendre une restauration complète. Entièrement désentoilé, structure inspectée et réparée si besoin – des nervures de voilure notamment. Il en sera de même pour les ailes, le fuselage, les empennages, le train d'atterrissage et le moteur. À l'époque, on utilisait un "champ d'aviation", carré d'herbe permettant de toujours décoller et atterrir face au vent. Par souci de simplicité, l'appareil n'a pas de frein, la béquille arrière servant à ralentir l'appareil.

Cette dernière a été remise en état pour remplacer la roulette arrière installée temporairement afin de faciliter les manœuvres au sol.

Côté moteur, démonté pour analyse, il a reçu de nouvelles soupapes, les échappements et l'imposant collecteur d'admission ont été refaits en sous-traitance. L'hélice, en bon état, a été équilibrée et protégée par un vernis. La planche de bord a reçu des instruments d'époque.

La décoration est standard des années 1930, quand les Luciole sortaient d'usine avec une livrée identique pour limiter le temps et le coût de production, avec une peinture aluminium rehaussée d'un peu de couleur. Tous les marquages typiques des Caudron ont été appliqués notamment sur l'empennage vertical.

La Coupe du GIFAS au GPP

Ainsi, ce C-270 Luciole a concouru pour le GPP 2021, avec 14 candidats en finale, allant d'un planeur Caudron C-800 à un Lockheed Super Constellation en passant par des Douglas DC-3, Cessna Birdog, Jodel D-112, Morane-Saulnier MS-760 ou encore SNCAN Norécrin… Et le 13 décembre dernier, l'AJBS, représentée par son président, C. Valente, a reçu la Coupe du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), d'un montant de 15 000 €, pour la restauration du C-270 Luciole. ■ **François Besse**

Photos © F. Besse, B. Charles, S. Hébuterne

Nouvelle jeunesse pour un Skyraider

C'est le 28 juin 1950 que notre AD4-N est sorti de l'usine Douglas à El Segundo, sous le numéro de série 7449. Il est livré à l'US Navy le 3 juillet 1950 sous le BuNo 124143 (numéro de série de l'US Navy). Affecté à plusieurs reprises à la VC-35 sur divers porte-avions comme les USS Essex, USS Boxer et USS Kearsarge, il participe alors à de nombreuses campagnes durant la guerre de Corée.
L'US Navy demande ensuite sa transformation en AD4-NA, qui est réalisée en septembre 1955. Alors qu'il totalise 2017 heures de vol, il est retiré du service et stocké au Litchfield Park en Arizona le 23 octobre 1957.
En janvier 1960, il est retiré de l'inventaire de la Navy, acheté par l'armée de l'Air française pour remplacer les Republic P-47D Thunderbolt en campagne en Afrique du Nord. Il subit, au sein de la SFERMA, une révision générale et une mise au standard français de certains équipements incluant le démontage de la crosse d'appontage.
Ce Skyraider participe alors à plusieurs campagnes entre 1960 et 1977. Il va ainsi enregistrer 2447 heures de vol au sein de l'armée de l'Air avant d'être vendu, en 1978, à la République du Gabon. Affecté à la Garde présidentielle, il effectue 550 heures avant d'être acquis, en 1985, par l'Amicale.
Il est rapatrié par bateau jusqu'au port du Havre avant d'être convoyé par la voie des airs jusqu'à Toussus-le-Noble puis La Ferté-Alais. À l'AJBS, il est pris en main par Pierre Dague et son équipe de bénévoles, tel que "Jerry" et "Jo" qui lui ont donné la livrée colorée que vous connaissez.

35 ans de warbird

Après plus de 35 ans et un peu plus de 350 heures de vol effectuées au sein de notre association dont des présentations lors du Temps des Hélices, il totalise désormais 5 364 heures de vol.
Durant l'hiver 2019/2020 un inventaire minutieux et détaillé du stock de pièces de Skyraider dont l'Amicale dispose a été mené. L'intégralité de la documentation technique à été numérisée – soit un peu plus de 5 000 pages – et sauvegardée sur support informatique (PC, tablette), ce qui facilitera à l'avenir les recherches.
Une grosse révision de la partie moteur à été effectuée avec remplacement de certains éléments, inspections diverses, réglages. Comme dans la vie, les choses changent…
Une nouvelle équipe a été "affectée" au Skyraider. Cette équipe est principalement composé de "jeunes" motivés. C'est alors que la décision a été prise d'effectuer une GV – Grande Visite dans le jargon aéronautique.
Une GV consiste à démonter des composants et équipements tels que les gouvernes, afin de procéder à des inspections et réparations si nécessaire. Cette visite a commencé au printemps dernier avec la dépose des ailes extérieures.
L'avion sera ensuite entièrement décapé afin de procéder à une inspection minutieuse de la structure. Un traitement anticorrosion

Le patch spécifique pour cette opération

Démasquage de la gouverne de direction après peinture verte intérieure

Décapage de la couronne avant

Chromate sur l'intérieur de la couronne

Peinture sur la couronne intérieure

sera appliqué ainsi qu'une nouvelle peinture. Celai n'est que la première phase de la restauration.
Eh oui, le Skyraider est un avion considéré comme "moderne". En effet, de nombreux systèmes électriques sont présents comme la gestion des volets de capots moteur et de radiateur d'huile, avec une génération électrique complexe liée autrefois à l'utilisation de radars et d'équipements de contre-mesures électroniques. Même le réglage en hauteur du siège pilote est électrique ! C'est pour cela que l'électricité sera refaite dans son intégralité, constituant la deuxième phase du programme.

Un projet, des partenaires…
Cette visite d'inspection et de réparation est réalisée avec le soutien de plusieurs partenaires.
Pour la première phase, nous pouvons compter sur Mapaero SAS, une filiale d'AkzoNobel, située à Pamiers qui nous fournit le traitement anti-corrosion ainsi que le revêtement de finition (peinture).
C'est Henkel Aerospace qui nous a livrés

Décapage des capots moteur

La porte latérale du Skyraider : avant et… après traitement

Traitement des différents éléments des capots moteur

Réparation des capots moteur

les différents produits nécessaires au décapage du revêtement de l'avion.
Pour la deuxième phase, c'est le géant français Nexans qui assurera la mise à disposition des câbles électriques.

Une équipe, un avion, un patch…
Comme le projet est… d'envergure, un patch à été dessiné par l'un de nos membres.
Ce patch humoristique représente un “gris du Gabon”, faisant référence à l'ancienne peinture grise qui se trouve sous la peinture actuelle – la livrée quand cet AD-4 était opérationnel au Gabon.
Ce patch en PVC a été fabriqué en 80 exemplaires pour le moment. Vous pouvez vous en procurer un, les fonds récoltés iront évidemment à l'entretien de notre Skyraider.
Merci à tous nos partenaires,
et merci à toute l'équipe. ■ **Pierre Donne**

Henkel Aerospace
AkzoNobel
Nexans

Photos © F. Besse

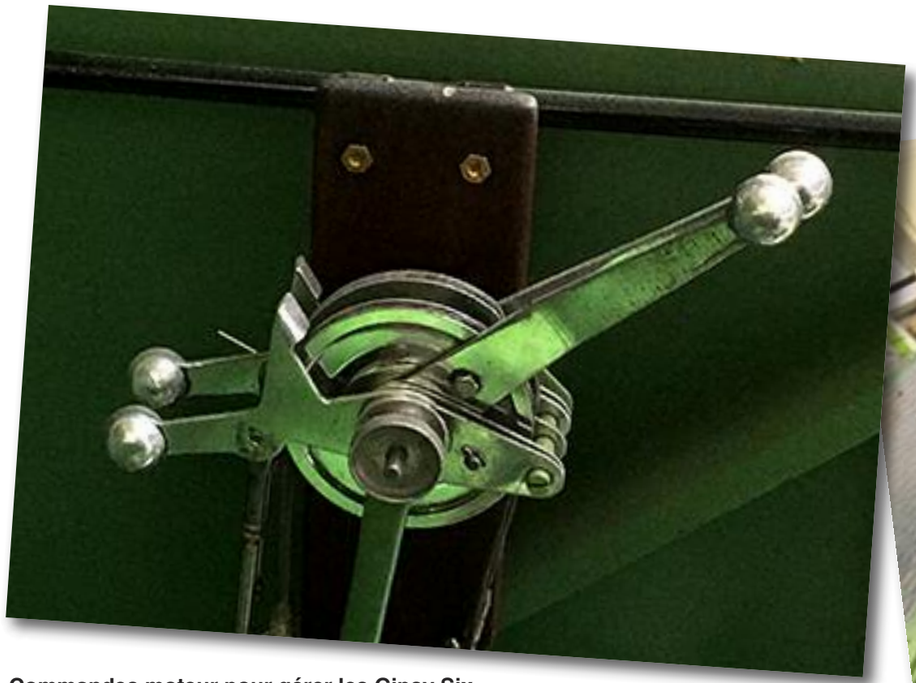
A l'atelier

DH-89 Dragon Rapide

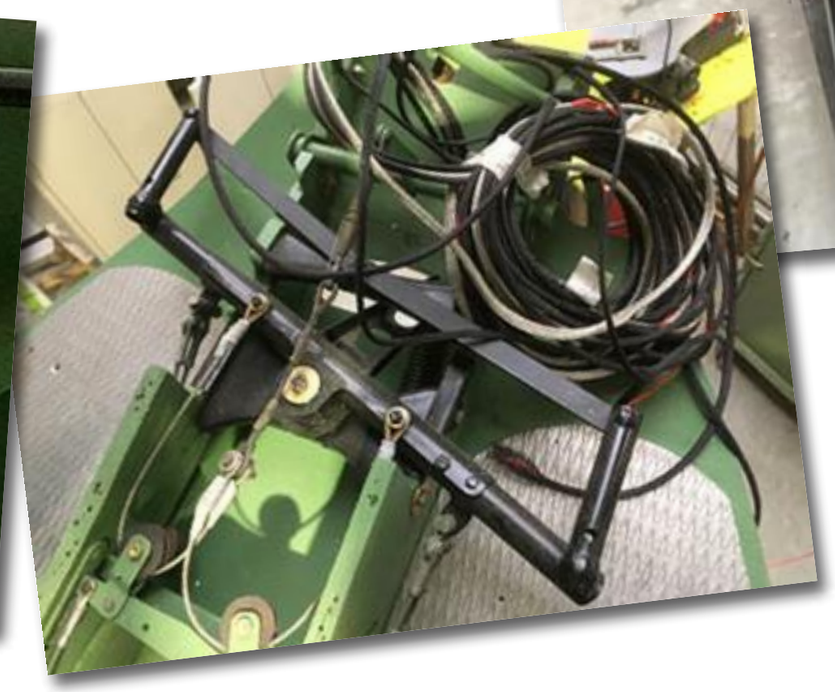
Le chantier de remise en état du De Havilland DH-89 Dragon Rapide s'est accéléré ces derniers mois. Le numéro 22 du TDH (juillet 2021) avait déjà révélé le travail mené sur la menuiserie de la cellule afin de réparer certains dommages dus au temps.
Toutes les commandes de vol et gouvernes ont été déposées pour inspection et réparation éventuelle. Il en a été de même pour les deux moteurs dont le chantier de remise en état interviendra plus tard.
Depuis, l'équipe en charge du bimoteur, sous la supervision de Jean-Pierre Toublanc, est passée à la phase suivante, le réentoilage de la cellule. Tandis que les empennages sont entoilés, en attendant de passer aux longues voilures effilées, le fuselage a déjà reçu les premiers éléments d'entoilage, notamment le dessus du fuselage et le flanc droit.
Le flanc gauche sera réalisé dans un second temps – car il comprend la porte d'accès à bord pour les passagers – à traiter auparavant. ■

Ce projet de remise en état de vol du De Havilland DH-89 Dragon Rapide, emblématique de l'aviation commerciale des années 1930 à 1950, a reçu le soutien de la Fondation du Patrimoine.
Des dons, bénéficiant d'avantages fiscaux pour les particuliers et les entreprises, peuvent permettre de mener à bien ce chantier ambitieux.
www.fondation-patrimoine.org/51564

Le cockpit mono-pilote du bimoteur britannique, avec le dossier du siège à gauche, les diverses commandes moteur et l'imposante roue du compensateur de tangage.



Commandes moteur pour gérer les Gipsy Six.



Les deux De Havilland Gipsy Six de 200 ch. Ce Dragon Rapide est l'un des 731 exemplaires produits par le constructeur, après le premier vol du prototype le 17 avril 1934.

Le palonnier avec le système de câbles pour actionner la direction.

Vous êtes passionné(e) d'aéronautique ?

Participez efficacement à la préservation de nos avions légendaires…

Soutenez l'AJBS

Amicale Jean-Baptiste Salis, association reconnue d'intérêt général

Par un don déductible de vos impôts sur le revenu, vous entrerez dans la grande famille de l'histoire de l'aviation, celle des "faucheurs de marguerites" et autres grandes figures de légende.

Bulletin de soutien
à envoyer avec votre chèque libellé à l'ordre de l'AJBS

☐ Oui, je fais un don pour soutenir l'AJBS. Montant ……....…€

66% de votre don déductibles de votre impôt sur le revenu.
Ainsi, un don de 100 € vous revient par exemple à 34 €

☐ Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de l'AJBS.

Conformément à la loi Informatique et Liberté, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Vous pouvez sur simple demande écrite à notre siège vous opposer à l'utilisation de votre adresse par des tiers.

Prénom NOM .....
Adresse .....
Mail .....
(pour le retour de votre reçu)

Date ..... Signature .....

AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny
Tél. : 01 64 57 55 85 – www.ajbs.fr – bureau@ajbs
Association régie par la loi du 1er juillet 1901
SIRET 340 335 363 00016 – APE 9623

© B. Charles / AJBS

DRAGON RAPIDE

Participez à la remise en vol du De Havilland DH-89

Particuliers, entreprises… participez par vos dons à la restauration de ce bimoteur biplan des années 1930, l'un des rares exemplaires dans le monde de cet avion aux lignes somptueuses. Le Dragon Rapide a permis à Air France de reprendre son activité à la Libération. Un projet ambitieux soutenu par la Fondation du Patrimoine. Vos dons bénéficient d'avantages fiscaux.

FONDATION DU PATRIMOINE

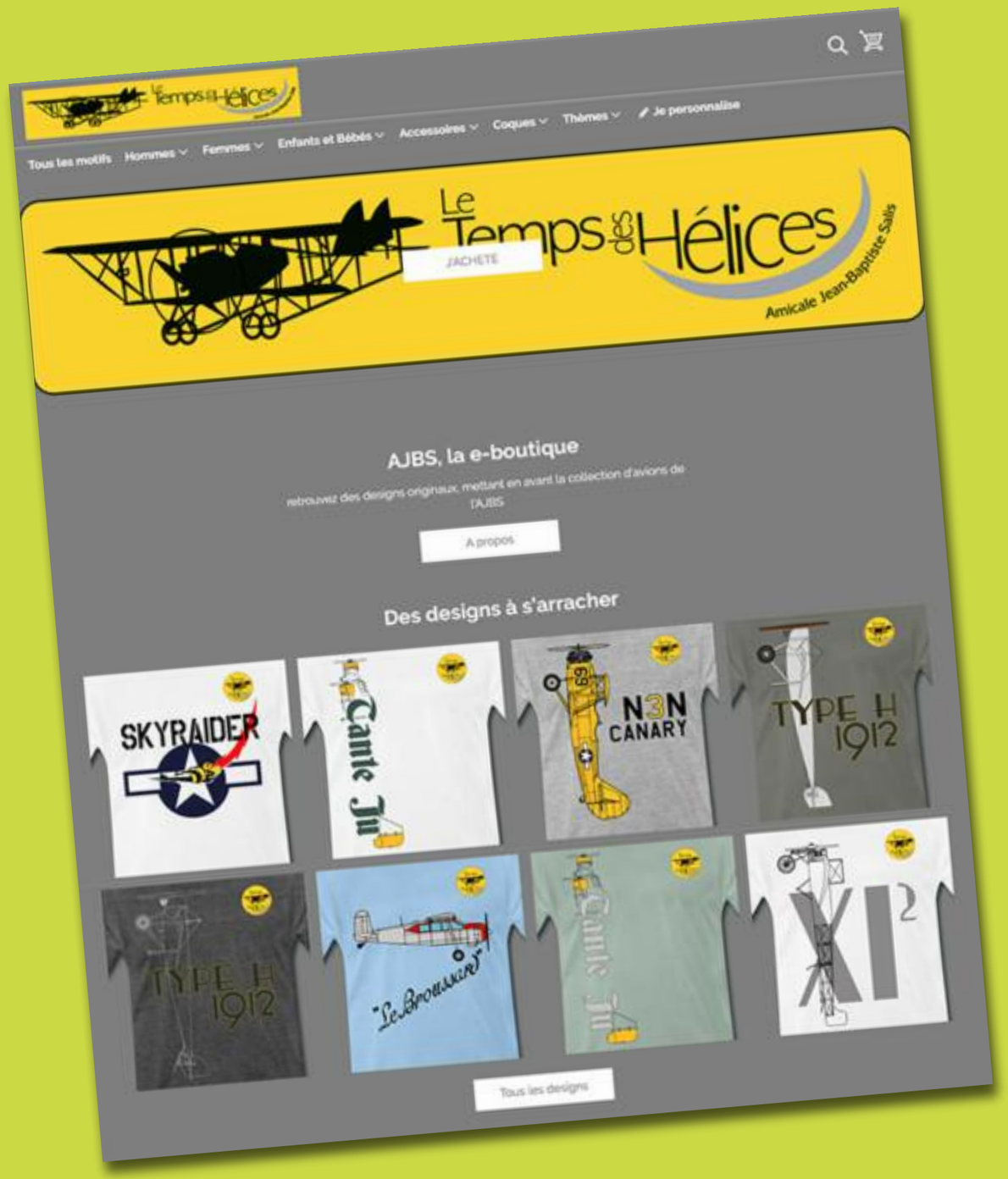
AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

Bon de souscription en ligne sur
www.ajbs.fr
www.fondation-patrimoine.org/51564

eBoutique AJBS

pour créer votre propre design...

https://shop.spreadshirt.fr/ajbs-la-e-boutique



et toujours la boutique en ligne AJBS

https://boutique.ajbs.fr

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

5€

Flammes
- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS

5 €/pièce

7€

Mugs
– NAF N3-N
– Zero

7 €/pièce

Montre Caudron G3

65€

5€

Porte-clés Caudron G3

Mini-torches
Brun, Noir, Rouge
6€/pièce

6€

5€

Décapsuleur

2€

Autocollant AJBS

5€

Pins AJBS

20€

DVD 2018

20€

DVD 2019

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

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

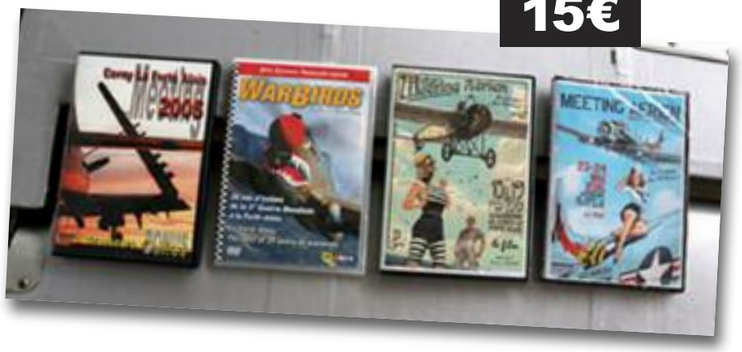
55€

12€

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

Porte-clés Ourson

9€



15€

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

15€/pièce

DVD 2016
DVD 2017

20€

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

5€

21€

21€

Mook aeroVFR n°1 et n°2
Reportages sur l'aviation de collection,
du Dewoitine D-551 au Beech Staggerwing via
le B-29 Superfortress, le F-86 ou le Norécrin.
150 pages. +300 photos. 21 €/unité

36€

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

54€

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

Contact

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

A commander sur https://boutique.ajbs.fr ou par courrier avec règlement par chèque à AJBS (aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny)

En précisant
Prénom / NOM / Adresse / Téléphone / Mail
Référence des produits / Taille / Couleur et Quantité
Prix total + frais de port
Frais de port : +4,50 € (forfaitaires)

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

Le Temps des Hélices...

Le bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis

A retrouver en ligne sur www.ajbs.fr