

PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin N° 97 Décembre 2018

Association Française des Pilotes de Montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



La pratique du vol montagne se distingue d'autres activités aéronautiques par son universalité.

Nous associons des pratiquants et des machines représentant la quasi totalité de ce qui vole.

Ceci doit être considéré comme une chance dont nous nous devons d'en faire un exemple !

C'est une des raisons qui nous motive pour créer un centre de vol montagne proposant l'ensemble des formations allant de la découverte du vol en région montagneuse jusqu'à l'instructeur montagne.

Les connaissances et compétences à mettre en œuvre étant très proches aux avions et ulm, nous proposons donc de débiter ainsi. Il

Le bulletin : alera@club-internet.fr
Impression: havas.ipph@orange.fr

est par la suite tout à fait envisageable de s'ouvrir aux autres pratiques comme le vol à voile et le vol libre.

Notre activité est une activité de niche (un bon milliers de pratiquants en Europe où les français représentent environs les deux tiers) il est donc indispensable d'avoir une démarche commune.

Nous sommes tous pilotes de montagne évoluant dans un même milieu répondant aux mêmes exigences où de plus l'humilité s'impose.

Je remercie tous ceux qui se sont investis dans ce projet ambitieux qui demande du temps et votre soutien. L'approbation très prochaine marquera une première étape importante.

En cette période de fêtes de fin d'année, je me joins au conseil d'administration de l'AFPM pour vous souhaiter un Joyeux Noël et une excellente année 2019.

Eric Fix

ASSEMBLEE GENERALE AFPM

26 janvier 2019 à Grenoble Saint-Geoirs

*En couverture: Rassemblement Saint-Dié
Photo Aurélien Ganaye*

LE MOUSQUETAIRE A 60 ANS

UN PEU D'HISTOIRE



Par Eric FIX

Les décennies 50 et 60 sont particulièrement prolifiques en matière aéronautique, chaque année nombre de prototypes prennent l'air marquant une évolution technique considérable ponctuée de nombreux records de tous ordres.

Il y a 60 ans l'année 1958 ne déroge pas à la règle, le 27 mai le F4 Phantom effectue son premier vol et le DC 8 en fait de même le 30 tandis que le 2 Roger Carpentier (*le premier français à avoir franchi le mach le 12 novembre 1952*) a battu le record d'altitude en atteignant 24217 mètres à bord du SO-9050 Trident II. Citons également la mise en service par la PAN AM du B707 sur l'Atlantique Nord, qui marque l'arrivée du réacteur sur

l'intercontinental le 26 octobre.

La liste des événements marquants est bien trop longue pour figurer ici, je ne citerai encore que le premier vol du planeur biplace Wassmer 30 Bijave, le 17 décembre et surtout celui qui va le plus nous concerner : le premier vol du D 140 Mousquetaire le 4 juillet.

PREAMBULE

Les JODEL sont nés de la collaboration entre Jean Delemontez et de son beau-père Edouard Joly .



En 1958 l'aventure JODEL a dix ans, le premier le D 9 a volé la première fois le 21 janvier 1948 suivi par les biplaces D11. Pour évoquer l'histoire du D140 il nous faut parler d'un homme peu connu mais qui eut un rôle décisif dans l'histoire du premier quadriplace de la famille JODEL, Lucien QUEREY .



Ce Normand est dans les années 50 un des grands animateurs de la plateforme de Bernay, issu de l'aviation populaire, il se retrouve garagiste après-guerre et très impliqué dans la renaissance du club de Bernay. Le 1^o novembre 1948 il crée une station-service avions : la Société Aéronautique Normande (SAN), qui réalise des réparations courantes puis des révisions générales.

En 1949 Lucien Querey débute la construction de deux avions inspirés des Piper Cub

qui volent en 1950 mais qui n'eurent pas de suite.

Le déclic se produit au rassemblement des constructeurs amateurs de Montargis en 1951. Lucien Querey essaie le D11 et à l'issue de son vol demande à Jean Delemontez si il pouvait le construire en série. Ce dernier accepte : les Jodel vont désormais passer au stade industriel et une estime réciproque ne tardera pas à s'établir entre les deux hommes. Le premier D112 produit par la SAN vol en 1952 suivi en 1955 du D117. Quelques 227 D117 suivront.

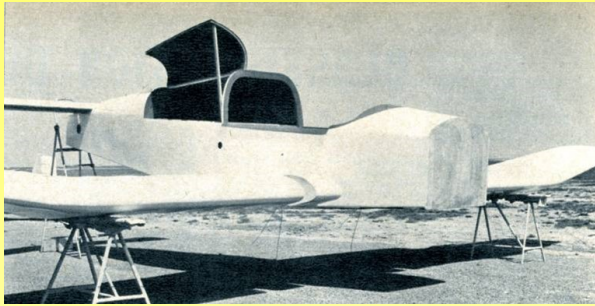
Lucien Querey est un homme à la « corpulence épanouie » qui rêve d'un avion à son gabarit ! Il veut un quadriplace et en 1957 il incite fortement Jean Delemontez à le dessiner. L'apparition du nouveau moteur Lycoming de 180 cv finit par le convaincre, il se met à la planche à dessin et la saga du Mousquetaire débute !

NAISSANCE du JODEL SAN D 140 **« MOUSQUETAIRE »**

Indépendamment de l'impatience et de l'enthousiasme de Lucien Querey, le développement d'un quadriplace répond également à un besoin de l'aviation générale en France.

La première particularité est simplement géographique. En effet Jean Delemontez dessine à Beaune et Lucien Querey bout d'impatience à Bernay ! . Il « assaille » Jean Delemontez par téléphone afin d'obtenir au plus tôt les plans encore « chauds » ; il s'établit une sorte de navette entre Beaune et Bernay. Le prototype prend forme au fur et à

mesure que les plans sont établis et parfois même avec un peu d'avance !!!



Lucien Querey confiant dans les futures qualités de la nouvelle machine lance la construction d'une série en même temps que le prototype.

La SAN a l'exclusivité de la construction et de la vente du JODEL D 140 « MOUSQUETAIRE »

Le vendredi 4 juillet 1958, Lucien Querey effectue le premier vol du D 140 n°01 F-BIZE, tout se passe sans aucun problème. Il redécolle immédiatement emmenant Jean Delemontez, assis sur le longeron !. L'après-midi, Léon Biancotto effectue le troisième vol, à son retour il se montre fort enthousiasmé par la machine.



Les vols s'enchaînent, le 15 juillet le 01 participe au grand prix de France aux mains de Lucien Querey puis le 17 à la course La Baule-Deauville.

L'avion n'est pas très beau mais il emporte 4 à 5 personnes à 230km/h, pèse 620kg à vide pour 1200kg de charge maximum et reste à ce jour le seul avion capable d'emporter son propre poids en charge utile avec 180 cv.

Le 02 F-BIZA vole peu de temps après et prend le départ le 14 septembre, en compagnie du 01, d'un tour de la Méditerranée organisé par Querey réunissant 36 clients JODEL SAN à bord de leur propre machine. L'impact en Afrique du Nord est considérable : 30 commandes dont 15 livrables avant la fin de l'année !!! Voilà pourquoi les premiers exemplaires du D 140 sont en majorité acquis en Afrique.

A partir du n°6 F-OBKQ la dénomination devient D 140A et le « look » évolue, le bord d'attaque de la dérive triangulaire devient rectiligne. Un avertisseur de décrochage remplace la barrette précédemment installée et le circuit anémométrique est amélioré.



Le n° 03 F-BIZB effectue les essais officiels. D'abord à Bernay puis à Brétigny, Léon Biancotto est en charge des essais de vrilles. Cet appareil sera par la suite acquis par le SGAC.

Le CDN normal aux termes de l'arrêté du 8 avril 1955 est obtenu début 1959. Seules quelques remarques sont formulées à propos de la position de la manette des gaz, du dosage des freins, de l'absence de dispositif d'arrimage dans la soute et d'odeurs d'échappement. Les appareils déjà construits sont modifiés en conséquence.

LE DEVELOPPEMENT

L'année 1959 est riche en événements !

Le D140 participe à de « Grands Raids » comme un aller-retour Bornéo de 60 000 km par Mr Godet ou un aller-retour Tel-Aviv par Mr Roget sur le BIZA.

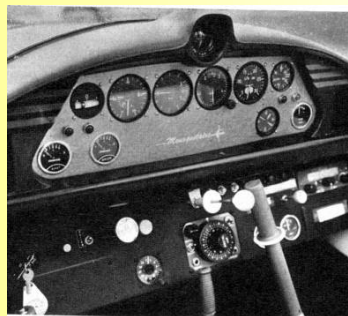
Au salon du Bourget 59, le D140 n'est pas en exposition statique mais Léon Biancotto présente le 03 en vol.

La fin de l'année est marquée par deux événements dramatiques. D'abord le 6 novembre un incendie détruit les gabarits de montage. Le carnet de commande est bien fourni, Querey la mort dans l'âme, décide de ne plus prendre de commande avant avril 1960 et demande à ce que les gabarits soient refaits dans ...quinze jours, ce qui est fait. 28 Mousquetaire avaient été construits avant l'incendie et 15 étaient en commande.

Le 7 décembre, Lucien Querey décède subitement à 38 ans d'une rupture d'anévrisme. Sa brutale disparition suscite une émotion considérable. Surmontant sa douleur Mme Querey reprend courageusement le flambeau.

Le jeudi 24 décembre 1959 sort des ateliers un nouveau D140, le n°30 F-OBFM, équipé d'une nouvelle verrière moulée, d'un tableau de bord « design », de palonnier suspendu et d'un chauffage cabine. Une petite arrête dorsale jointe le fuselage et le bord d'attaque de la dérive de même les capots moteur sont légèrement modifiés. Cet appareil, le premier à sortir des ateliers depuis la disparition de Lucien Querey est désigné: D140B « Mousquetaire II »

Mme Querey, « emmenée » par Robert Geromboux, le nouveau directeur commercial de la SAN, effectue un vol à bord de ce nouveau Mousquetaire.



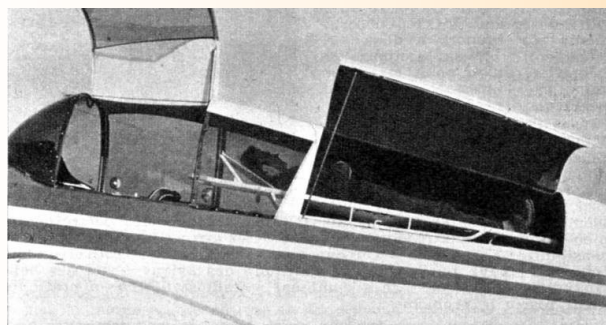
Le succès ne se dément pas et la production bat son plein. Les commandes émanent bien sûr d'aéro-clubs mais également de sociétés qui l'utilisent comme avion-taxi en Mauritanie, au Niger ou au Sénégal. Un usage sanitaire est même proposé grâce à l'énorme potentiel de la machine et une présentation est organisée avec le 34 F-OBRA.



tion n'en est pas changée mais l'esthétique est bien meilleure. Le D 140C « MOUSQUETAIRE III » est né et il plait à la clientèle. L'adaptation d'un crochet de remorquage est proposée.



Les commandes arrivent pendant que la production se poursuit, le D 140C remplace le B sur la chaîne à partir du n°103 F-BKSP.



La nouvelle dérive fait des envieux parmi les possesseurs des versions précédentes, si bien que des D140 A et B seront modifiés au « standard C » et seront redésignés D140C. (les deux seuls A modifiés, les n°16 BJQR et 23 BIZL, seront redésignés D 140AC) Parmi eux, le plus emblématique est le prototype F-BIZE, il conserve cependant sa différence par rapport à tous les autres MOUSQUETAIRE, il est le seul à avoir la porte de soute arrière du côté droit !



La modification la plus voyante est réalisée en septembre 1963 lorsque le n°87 F-BKSO est doté d'une dérive en flèche. L'efficacité de la direc-



L'ABEILLE

Le 28 septembre 1964, l'Armée de l'air demande à la SAN de lui proposer un devis pour la fourniture éventuelle d'avions remorqueurs.

A cette époque les MS 500 vieillissants assurent le remorquage des planeurs dans les sections militaires de vol à voile. L'Armée de l'air souhaite se doter d'un nouvel appareil plus performant dans le cadre du renouvellement de son matériel vol à voile.

Après étude, la proposition de la SAN est envoyée le 19 janvier 1965 (*courrier n°7177*).

Celle-ci propose « un appareil dérivé du JODEL 140 C, type MOUSQUETAIRE et se dénommera JODEL type 140R ».

Le courrier précise : « il diffère du JODEL 140C sur les points suivants :

- ◇ l'appareil est équipé d'une gouverne de profondeur monobloc agrandie par rapport à la profondeur du 140C
- ◇ la surface de la dérive verticale a été agrandie pour améliorer la tenue en lacet
- ◇ la surface des volets a été augmentée
- ◇ l'habitacle a été modifié ainsi que la partie supérieure du fuselage permette d'obtenir une bonne visibilité arrière
- ◇ le profil des ailerons a été modifié pour obtenir un meilleur contrôle à basse vitesse
- ◇ une bavette amovible a été installée sous le capot pour assurer un meilleur refroidissement en montée. »

La construction est entreprise et le prototype

du D 140R n°501 F-WLKK baptisé « ABEILLE » vole début juin aux mains de Paul Talman. Ce dernier mène les essais tambour battant. Des vols d'informations menés par le CEV du 5 au 30 juin 1965 font l'objet du compte rendu n° 10756 du 8 juillet 1965.

Une évaluation en tant que remorqueur est menée en août à Saint-Auban sur Durance. Les vols d'expérimentation sont effectués par deux attelages en patrouille. L'ABEILLE est comparée au MS 505 n° 654, chacun remorquant un Breguet 904. Les conclusions sont favorables à l'Abeille et la production est lancée.



Le choix des militaires doit se faire entre le MS 893 RALLYE et le D140R, ce dernier recueille l'unanimité des suffrages et il est demandé le 16 août « d'entreprendre les démarches nécessaires à l'achat de ces appareils ».

La note n°947 du 1° septembre 1965 de l'état-major de l'Armée de l'air demande la commande de « 12 avions JODEL destinés à remorquer les planeurs ».

Le marché 66.70-578 du 2 septembre 1966 concerne 12 avions pour l'Armée de l'air, du n° 507 au n° 518 auxquels s'ajouteront 2

avions pour la DGA, les n° 519 et 520.

Le premier D140R est remis officiellement à l'Armée de l'air le 28 janvier 1967 à Bernay.



Les n°502 à 506 sont initialement vendus en Belgique.



Début 1967 la société Ski-Air qui travaille depuis plus d'un an au montage de skis en plastique stratifié sur un RALLYE Commodore veut adapter ses skis

sur un nouvel appareil. Le choix de Mr Fernandez se porte sur le SAN « Abeille ». Le 501 est livré par la SAN avec les renforts et les points d'attaches préconisés par Mr Fernandez et des volets modifiés par l'adjonction de deux crans supplémentaires. Les essais se déroulent sans problème au printemps 1967, notamment sur le glacier Blanc, au col des Ecrins : ça fait rêver !!!



Le célèbre pilote d'essai Jacques Lecarme essaye l'Abeille. Bien que travaillant pour son concurrent, il a un jugement élogieux. Supérieur au MS 893, le D140R ne connaît pourtant pas le succès commercial, politique oblige !!!....

Au total 28 D140R sont construits et font toujours le bonheur de leurs utilisateurs. Le dernier de la série, le 528 BOPT bien connu, fit les beaux jours d'Henri Giraud. Le 501 BLKK vole toujours à Megève affublé du nom de....Mousquetaire !

Notons pour les plus pointilleux que le prototype de L'Abeille a d'abord été doté d'une petite arrête dorsale rapidement remplacée par le carénage actuel que nous lui connais-

sons tous.

Le SFA a acquis deux Abeille : le n°522 F-BOPA en 1967 et le n°526 F-BOPO en 2008.

Les Mousquetaire D140 n°03 F-BIZB modifiés en C et D140AC n°23 F-BIZL ont également fait partie du parc du SFA.



LE D 140E « MOUSQUETAIRE IV »

Il était naturel que les améliorations techniques de l'Abeille profitent au Mousquetaire. Début 1966 il est décidé de « prélever sur la chaîne » le n°166 qui reçoit l'empennage, la dérive et les volets de l'Abeille. Les portes papillon sont remplacées par des portes s'ouvrant vers l'avant. (Les nouvelles portes ne seront pas retenues pour la série à l'exception des Mousquetaire militaires). Le « nouvel » avion est désigné D 140E Mousquetaire IV et immatriculé F-BNIP.

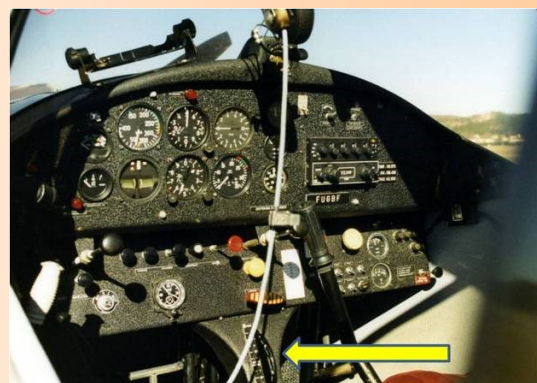
Le 4° salon de l'aviation générale devant se tenir fin mai à Cannes, les bouchées doubles sont mises pour y présenter le BNIP.

Bien accueilli par la clientèle, le E remplace le C sur la chaîne d'assemblage à partir du



n° 174 F-BNIL. (les n° 167 à 173 sont encore produit en version C) jusqu'au dernier Mousquetaire produit, le n° 215 F-BOPQ.

L'Armée de l'air est à la recherche d'un avion pour son escadrille d'initiation aérienne de Salon de Provence. Satisfaite de ses D140R Abeille elle se tourne naturellement vers la SAN pour évaluer son dernier né le D140E. Le marché 68.71-033 du 15 mai 1968 porte sur l'acquisition de 18 D140E Mousquetaire IV. Les avions de l'Armée de l'air sont semblables aux civils sauf, en ce qui concerne le circuit électrique qui est en 24 volts (*génératrice sur D 140R et alternateur sur D 140E*), l'ouverture des portes vers l'avant et la com-



mande du compensateur de profondeur. La traditionnelle molette sur le flanc gauche de la cabine est remplacée par une molette positionnée sur un pylône central (à la « mode » du Cessna C150)

Les n° 195 à 212 remplacent à Salon de Provence les NC 856 pour initier les élèves au vol. Huit sont affectés ultérieurement au Groupement Ecole de Toulouse afin d'assurer la formation initiale des navigateurs. Ces avions sont équipés d'un poste UHF et d'un conservateur de cap.

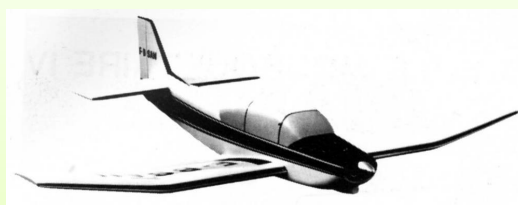


En 1968 la situation financière de la SAN est très préoccupante. Auguste Mudry apprend que la SAN est en difficulté et demande à Mme Querey si elle peut lui construire des cellules de CAP 10. Ravie, elle accepte cette proposition, mais la société est déclarée en faillite le 28 octobre 1968. A la demande de la mairie de Bernay, Auguste Mudry est nommé gérant libre de la SAN pour une année. Pendant cette période il poursuit la fabrication des 24 derniers Mousquetaire IV (dont les 18 militaires). Poussé par la Région, Auguste Mudry achète les locaux de la défunte SAN. Le 1° janvier 1970 la Société des avions Mudry et Cie débute ses activités.

Cette situation engendre un différend entre Auguste Mudry et Jean Delemontez, ce dernier ne reconnaît pas les derniers Mousquetaire comme étant des JODEL.

Pierre Robin reprend les droits de fabrication du Mousquetaire et de l'Abeille ; il ne s'en servira jamais.

Le D140 n'aura pas de successeur bien qu'un D160 soit étudié mais non construit.



L'APRES SAN

Après la disparition de la SAN, les D140 sont « orphelins » avant l'âge.

La flotte des D140 suit l'évolution de l'aviation générale. L'arrivée de nouveaux avions dans le parc des aéro-clubs entraîne des mouvements dans la flotte, certains sont vendus à l'étranger (Suisse, Allemagne, Angle-



terre...) d'autres quittent la plaine pour se rapprocher du relief !

Au fur et à mesure des opérations d'entretien, des modifications de détail sont réalisées. Des pare-brise arrondis sont remplacés par d'autres plus « aérodynamiques » et des dérives « modèle C » sont montées sur des modèles antérieurs. Le montage de cônes d'hélice de CAP 10 entraîne le changement de la flasque, avançant de fait l'hélice, procurant un meilleur refroidissement et un meilleur rendement.

De rares changements de moteurs sont effectués, surtout en Suisse. Des moteurs de 200 et 220 cv sont installés et un turbo est également monté sur un 180cv d'origine.

Les évolutions apportées depuis le prototype de 1958 ont surtout des effets esthétiques (*pas toujours réussis*) ; les performances restent quasiment identiques.

Il faut noter le cas particulier du n°38 F-BIZR qui est transformé en Mousquetaire IV par Mudry et qui reçoit l'unique désignation de D140E1 Mousquetaire IV. Il vole aujourd'hui en Espagne immatriculé EC-DKK.



LES CNRA

Le nombre de D 140 satisfait les club-montagne jusque dans les années 80. L'hypothétique reprise de la fabrication tant attendue ne venant pas ; les premiers D140 en CNRA apparaissent au début des années 90 à partir des liasses diffusées par la SAB. Les n° 400 à 499 sont attribués à ces avions.

Le premier D140 en F-P est le n° 400 F-PRPM en 1993.



Suivent d'autres appareils principalement des E et des R. On retrouve parmi ces avions des « purs » CNRA mais aussi des anciens CDN qui à la suite d'événements aéronautiques majeurs se retrouvent éligibles en CNRA !

Par exemple on trouve ainsi le 186 BOPB en 431 POPB , mais aussi le 165 BNIC en 493 PDJD ! *Il y en a d'autres....* Sur les avions en



CNRA on voit apparaitre des freins à disque, des nouvelles verrières, des nouveaux capots moteur et aussi des adaptations plus originales comme le D140R n°454 F-PCDO constitué d'un fuselage de R et d'un ensemble voilure/profondeur de C



Une modification du profil 23.015, consistant à abaisser le bord d'attaque de 3 cm afin de creuser un peu le profil pour obtenir une vitesse d'approche légèrement plus faible, est assez peu appliquée..

La saga du D140 n'est pas terminée. Si une relance de la production industrielle n'est pas d'actualité, la construction en CNRA se porte bien notamment en rendant possibles des évolutions que le CDN ne permet pas. Une vingtaine de D140 volent actuellement en F-P. et plusieurs sont en construction.

Les D140 initialement en CDN sont aujourd'hui éligibles en avions orphelins facilitant ainsi leur entretien.

Les D140 militaires

A l'arrivée des CAP 10 à Salon de Provence, les D140E sont affectés en tant que remor-



queurs aux côtés des Abeille dans les sections vol à voile. Ceux de Toulouse suivent quelques temps après. Les « bonnes idées » reviennent toujours et voilà que « l'on » réaffecte les D140E à la formation initiale des navigateurs au début des années 2000 pour abandonner à nouveau cette formule en 2007 !...

Les D140R sont restés dans leur rôle initial de remorqueur de planeur, ils sont encore aujourd'hui les bêtes de somme des sections de vol à voile.



Aucun D140R n'est détruit par accident alors que quatre D140E (n° 195, 196, 208 et 212) le sont et au moins deux autres sont à l'état de « quasi épave ».

L'avenir de ces avions sous les cocardes est lié à la pérennité du vol à voile dans l'armée de l'air.

AVIATION SANS FRONTIERES

En mars 1981 ASF utilisa le D140 F-BIZC pour sa première mission « avion léger »

Loué à l'aéro-club de St Yan l'appareil fut convoyé par plusieurs équipes de deux pilotes jusqu'à Entebbe soit 7000 kilomètres.

Au service de MSF le ZC desservit les terrains de brousse assurant les relèves et amenant l'approvisionnement. Utilisé avec 4 passagers (3 à l'arrière) les équipages furent enthousiastes ! « C'était un avion formidable par son rapport poids/puissance et aussi le seul à avoir 3 ceintures à l'arrière ! »

Au retour après 9 mois et 400hdv, une reconstruction quasi complète dû être faite tant le sable avait érodé la structure de la voilure !

AUJOURD'HUI

Actuellement environ 130 D140 volent sous registres français auxquels il faut rajouter les avions volant à l'étranger principalement en Suisse, Angleterre, Allemagne et Espagne.

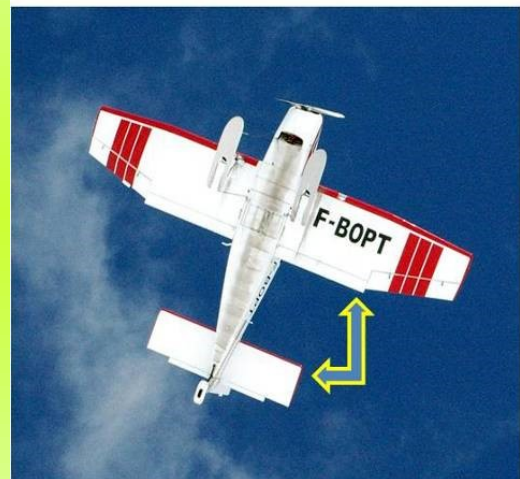
Après un demi-siècle d'existence, cette merveilleuse machine est toujours l'avion idéal pour beaucoup d'entre nous et nous pouvons remercier Jean Delemontez de nous avoir conçu cet avion de légende. Certaines cellules totalisent moins de 6 000 heures de vol alors que d'autres approchent allégrement les 40 000 !

A l'instar de certains pays africains où à une époque « avion » se disait « Jaguar » ; il est des régions montagneuses où « avion » se dit... « Mousquetaire » !



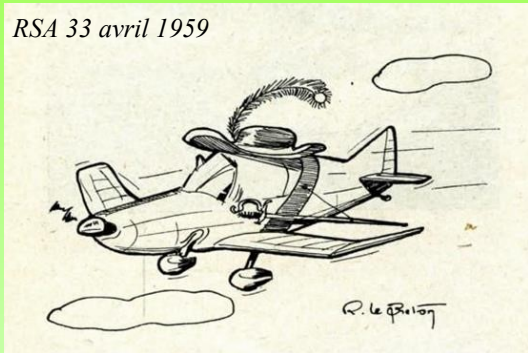
Evolution en images :





Le D140 dans la presse. (Archives DGAC)

RSA 33 avril 1959



AviMag 256 1^{er} août 1958



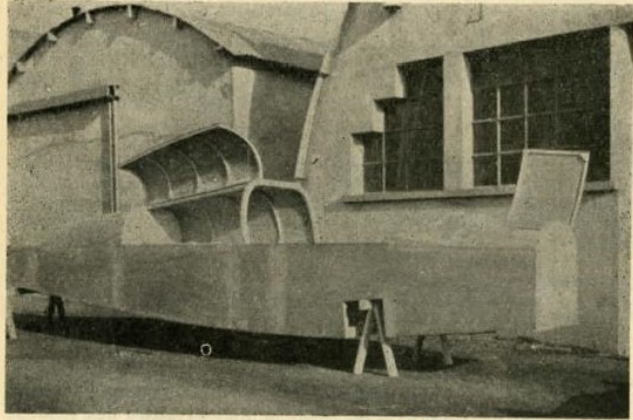
Le Jodel SAN D-140 a effectué son premier vol le 4 juillet, piloté par Lucien Quercy. Ce premier vol a duré trois heures. Les essais sont maintenant alternativement conduits par L. Quercy et L. Biancotto. Les premières mesures donnent des distances de décollage inférieures à 100 m à 80 % de la charge totale et une vitesse de croisière de 225 km-h. Un second appareil va suivre, pour être remis au C.E.V. à la rentrée des vacances et la série suivra immédiatement.



A LA S.A.N.

Le quadriplace avance. La coque est terminée et l'on peut voir sur la photographie l'immense soute à bagages que cet avion comporte. Elle a été faite de cette importance pour permettre le transport de passagers couchés ce que demande avec insistance la clientèle d'outre-mer.

Et Quercy prépare en outre pour la fin mai, du 20 au 28 croyons-nous, une formidable démonstration. Cinquante Jodels D. 117 feront le tour de la Méditerranée ou tout au moins le tour possible actuellement. C'est-à-dire Bernay, Nice, La Corse, Sardaigne, Bône, Alger, Oran, Cadix, Lisbonne, Madrid, Bernay. Tour de propagande organisé entièrement aux frais de la S.A.N., de ses fournisseurs et d'une firme pétrolière.



Aviasport n° 47 avril 1958

● **La Société aéronautique normande** annonce que le Jodel D-140 « Mousquetaire » vient d'obtenir brillamment son C.D.N. après essais au centre d'essais en vol, de l'appareil n° 03.

Ce C.D.N. est obtenu au poids maximum de 1.200 kg (soit 600 kg de charge utile), sans aucune restriction ni modification par rapport au prototype qui a volé le 14 juillet dernier.

Le n° 14 est en cours de livraison et, entre temps, les avions numéros 8 et 9 ont rallié Madagascar par leurs propres moyens sans incident notable.

L'aéro-club d'Oranie, propriétaire du n° 6, vient d'en commander un nouveau, preuve incontestable de sa satisfaction.

Le rapport détaillé du C.E.V. sera diffusé sous peu, dès sa parution, avec le détail des performances et qualités de vol de l'appareil.

AviMag 268 1^{er} février 1959

● **LA S.A.N.** nous informe que : « le D-140 « Mousquetaire » vient d'obtenir son certificat de navigabilité « normal » au poids total de 1.200 kg. Le Centre d'essais en vol a constaté les excellentes qualités de cet appareil. A la date du 31 décembre dernier, les « Mousquetaire », dont nomenclature suit, avaient été livrés à leurs propriétaires : Société aéronautique normande ; Aéro-Club de Laon ; Service technique ; M. Vautherot, à Berkane (Maroc) ; M. Vic, à Berkane (Maroc) ; Aéro-Club d'Oranie, Oran ; Aéro-Club de Moroni (Grandes-Comores) ; Aéro-Club de Tananarive ; Aéro-Club de Philippeville ; M. Godey, Paris ; Aéro-Club d'Algérie. Les « Mousquetaire » de Tananarive et Moroni ont rejoint, sans histoire, leur base par la voie des airs. Pas mal pour des appareils de pré-série ! Le fabrication des biplaces va être arrêtée afin de permettre la sortie à cadence accélérée, du tri-quadri DR-100, lequel connaît un succès sans précédent, puisque soixante-dix appareils sont déjà vendus sur la série de cent qui vient d'être lancée. La Société Alpvavia, aérodrome de Gap, s'est assurée la licence de fabrication du D-117 et elle continuera cette fabrication suivant les bonnes traditions de la S.A.N. »

AviMag 271 15 mars 1959

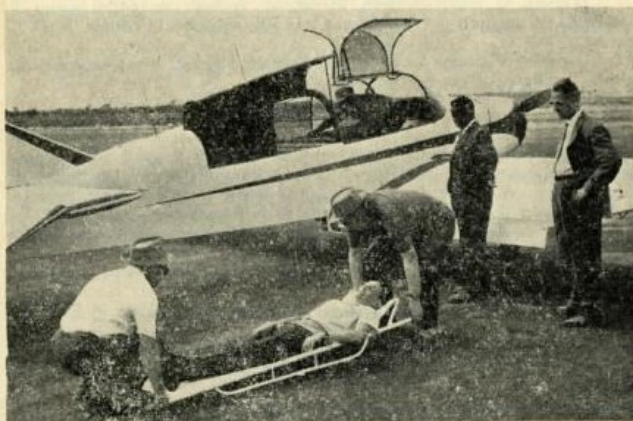
UNE BELLE PERFORMANCE

Nous signalons la performance réalisée par M. R.J. Godat, pilote de tourisme, qui ayant pris livraison d'un Jodel D.140 Mousquetaire en décembre dernier aux ateliers de la S.A.N. vient de se poser à Kuching-Sarawah dans l'île de Bornéo.

Ce voyage effectué sous le signe du tourisme et de la recherche d'images inédites permettra à M. Godet de réaliser de brillants reportages. Le Mousquetaire a ainsi franchi 4 continents (Europe, Afrique, Asie, Australasie, Bornéo et le Viet-Nam).

M. Godet compte être de retour vers juin après un périple de 60.000 kilomètres, totalisant plus de 300 heures sous tous les climats

LE « MOUSQUETAIRE » EN AFRIQUE



Une solution au problème de l'avion occasionnellement sanitaire : L'embarquement d'un blessé à bord d'un Jodel D. 140 Mousquetaire. On voit la facilité d'accès à l'avion pour un brancard.

Aviasport 60 mai 1959

Un « Mousquetaire » de la C.G.A. au nord du cercle arctique

UN « Mousquetaire » S.A.N. de la Compagnie Générale d'Aéronautique vient d'effectuer une tournée d'utilisation dans l'extrême-nord de la Suède pour le compte de l'Aéro-Club Royal de Suède.

Cet appareil était piloté par M. Jean Galop, qui était accompagné du général Soderlberg, président de l'Aéro-Club Royal de Suède.

La tournée avait été demandée par les clubs de la région de Kiruna et par des particuliers désireux d'effectuer des vols

de surveillance de forêts nécessitant de tenir l'air au moins six heures, ainsi que des vols de surveillance de troupeaux. Cette tournée s'est déroulée entièrement au nord du cercle arctique.

En fin de tournée, l'appareil a été présenté les 3 et 4 septembre à Oslo où avait lieu un rassemblement aéronautique scandinave. Trois des DR-1050 « Ambassadeur » déjà vendus par la C.G.A. en Suède et au Danemark participaient à ce rassemblement.

AviMag307 15 septembre 1960

RASSEMBLEMENT CIPIÈRES



Rassemblement des pilotes de montagne sur l'altisurface de Cipières, le samedi 23 juin 2018.

Malgré une météo très variable à l'ouest du département des Alpes Maritimes une trentaine d'équi-

pages nous ont rejoints pour cette réunion fes-



tive annuelle. Cette année une nouvelle équipe de l'aéroclub Alpes Azur ULM renforcée par de nouveaux pilotes a animé la journée.

Nos amis gestionnaires des altisurfaces des Alpes Maritimes, nos représentants FFPLUM,



PNVM, et ASVM, les instructeurs labélisés ULM montagne du secteur et de nombreux visiteurs ainsi que la représentante de Nice



Matin, étaient présents.

La matinée s'est déroulée en présence du Maire de Cipières M. TAULANNE, de la fa-



mille AUBERT propriétaire du terrain sous la direction de notre Président Alain ROPION.

Nous avons reçu la visite du nouveau député M. Loïc DOMBREVAL (pilote avion et ULM) et de M. Eric MELE maire de Gourdon président du Parc Naturel Régional des



Préalpes d'Azur (dans lequel l'altisurf est intégrée). Nous avons par ailleurs eu le plaisir de recevoir M. François Michel GALLAND Président de la Ligue de vol Libre Paca.

A cette occasion, le projet piloté par le Comité régional ULM Paca, réalisé en partenariat avec le PNM, le PNR des Préalpes d'Azur, les gestionnaires d'alti-

surfaces 06, a vu son aboutissement par la pose du premier panneau d'informations sur les vols en montagne dans les secteurs des parcs naturels du département.



Le déjeuner s'est déroulé pour la première fois dans notre nouveau hangar « tube et toile » réalisé pendant l'hiver 2018 par tous les membres de l'aéroclub.



Merci à tous ceux qui nous ont rejoints. Nous aurons le plaisir de vous recevoir à nouveau l'année prochaine.

Bons vols

Pierre-Michel JACOMET
Vice-Président aéroclub Alpes Azur ULM

PANNEAU D'INFORMATIONS AÉRONAUTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE POSÉ A CIPIERES ET A VALBERG



Mercantour & Préalpes d'Azur, une biodiversité et des territoires à partager

Le ciel du Parc national du Mercantour et du Parc naturel régional des Préalpes d'Azur est un espace partagé entre grands rapaces et amateurs d'activités aéronautiques. Voici quelques rappels utiles pour que ces territoires emblématiques restent des lieux d'harmonie !



1 GYPAËTE BARBU

- ⇒ 2,80 m d'envergure, ailes assez fines et queue allongée.
- ⇒ Charognard. ⇒ Solitaire, il niche en falaise.
- ⇒ Programme de réintroduction international.
- ⇒ Espèce particulièrement rare et menacée.
- ⇒ Sensible, notamment au dérangement en période de nidification.
- ⇒ **Comportement face aux aéronefs :**
 - Très bonne capacité de vol, y compris à haute altitude.
 - Non agressif avec les aéronefs.

2 AIGLE ROYAL

- ⇒ 2,20 m d'envergure.
- ⇒ Prédateur. ⇒ Solitaire, il niche le plus souvent en falaise.
- ⇒ Environ 52 couples présents dans le Parc national du Mercantour.
- ⇒ **Comportement face aux aéronefs :**
 - Vol rapide et puissant, fait fréquemment des piqués.
 - Peut être agressif à proximité de sa zone de nidification.

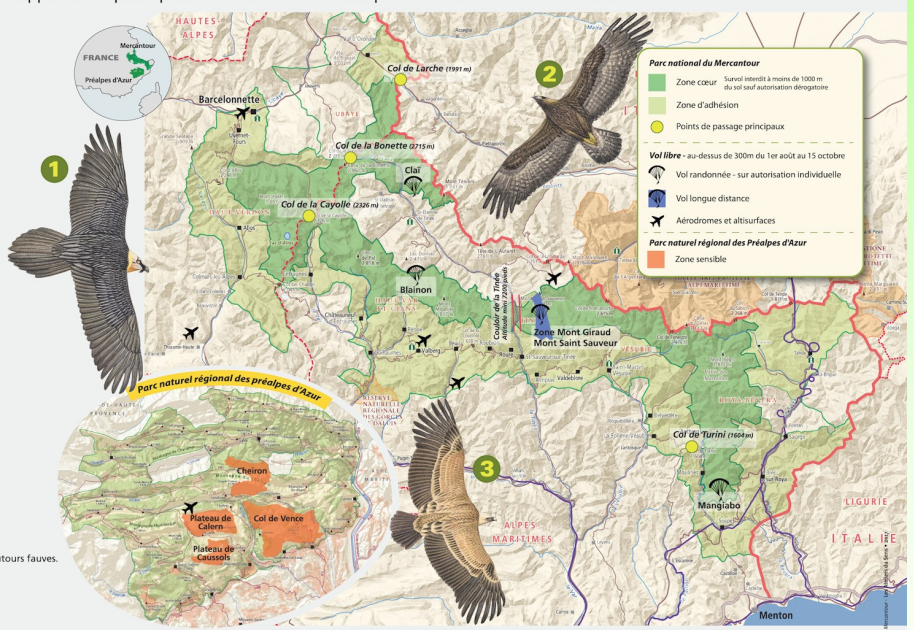
3 VAUTOUR FAUVE

- ⇒ 2,70 m d'envergure environ.
- ⇒ Charognard. ⇒ Grégaire, plusieurs centaines d'individus passent l'été dans le Mercantour.
- ⇒ Colonies de reproduction dans les Préalpes : Verdon, Baronnies et Diois-Vercors.
- ⇒ **Comportement face aux aéronefs :**
 - Vol lourd et peu réactif, manque d'anticipation dans les trajectoires des aéronefs.
 - Peut être assoupi en vol.

- ⇒ **Recommandations générales :**
- Éviter les zones de reproduction (falaises).
 - Ne jamais approcher volontairement les oiseaux, en particulier les concentrations de vautours fauves.
 - Éviter de les surprendre, s'en éloigner dès que possible.
 - Si aucune autre solution n'est envisageable, approche par le dessus uniquement.
 - Éviter également de survoler les animaux sauvages et les troupeaux domestiques.

⇒ **Parc national du Mercantour :**
Dans le Cœur du Parc national : Les survols motorisés et le vol à voile sont interdits à moins de 1000 m du sol en zone cœur du Parc. La carte ci-jointe présente les points de passage possibles les plus fréquents, dans le respect de l'altitude minimale réglementaire. Le vol libre est autorisé sous conditions sur les 4 secteurs représentés sur la carte du 1er août au 15 octobre (3 secteurs randonnées, 1 secteur longue distance).
En dehors du Cœur : afin de protéger les sites de nidification du gypaète barbu, des zones de sensibilité majeure (ZSM) sont définies du 1er novembre au 15 août de chaque année, pendant la période de reproduction. Elles sont disponibles sur le site du Parc : www.mercantour-parcnational.fr

⇒ **Parc naturel régional des Préalpes d'Azur :**
Sur le territoire du Parc naturel régional : éviter de survoler les espaces naturels sensibles que sont les Plateaux de Calern et de Caussols, le Col de Vence, le Cheiron, particulièrement en période de reproduction (printemps).



La préservation de ce formidable héritage que constitue la biodiversité relève d'une responsabilité partagée par l'ensemble des usagers. Merci à tous de relever le défi à nos côtés !

Ce panneau d'information a été réalisé par le Parc national du Mercantour et avec le concours du Parc naturel régional des Préalpes d'Azur, du comité régional ULM Paca et des aéroclubs montagne des Alpes-Maritimes (Valberg, Isola, Beuil, Cipières) assistés par l'AFPM.
www.mercantour-parcnational.fr • www.pnr-prealpesdazur.fr • www.afpm.fr • www.ffplum.fr

Rassemblement Valberg

21 juillet 2018



Sous la Présidence de Richard MOSCATELLI président de l'aéroclub de Valberg et de M. Charles GINESY président du Conseil départemental 06 et Président du parc National du Mercantour, de M. Laurent SCHEYER directeur adjoint du PNM, M. Pierre-Michel JACOMET représentant du Comité Régional ULM Paca pilote du projet, le panneau d'informations aéronautique et environnementale élaboré en partenariat avec les aéroclubs gestionnaires d'altisurfaces des Alpes Maritimes, le parc National du Mercantour et le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur, l'ASVM et le Pôle National Vol Montagne, a été inauguré.

Il a pris sa place sur l'une des portes du hangar Ferber. Il est à la disposition des tous les pilotes visiteurs.

Il vous résume les informations que tous pilotes volants à proximité des parcs doit connaître : les

principaux points de passage au travers du Parc National du Mercantour (avec altitude des cols), les Zones de Sensibilité Majeures (ZSM), les zones de tolérances pour les vols et cross de vol libre, et quelques recommandations sur le comportement en vol des principaux rapaces de plus en plus nombreux dans les alpes du sud.

En espérant que ce travail collaboratif profite à tous en nous permettant :

- ◇ d'assurer notre sécurité en vol montagne,
- ◇ d'être des acteurs citoyens en participant à l'effort de sauvegarde de la biodiversité dans les Alpes.

Bons vols

Pierre-Michel Jacomet



60 ans du D140 Saint-Dié des Vosges



montagne.

Un temps typiquement vosgien, qu'on se le dise, il fait toujours beau dans les Vosges.

Plus 45 appareils présents dont 23 D 140 sont au rendez-vous pour passer la journée et partager un repas typique sous le hangar.

Des D 140 venus de toute la France même nos amis suisses ont fait le déplacement.

Le 4 juillet 1958 fut le premier vol du D 140 Jodel appelé plus communément « le Mouss » il ne fallait pas rater l'occasion de fêter le 60e anniversaire.

Le rendez-vous était fixé le 30 juin 2018 sur l'aérodrome de Saint Die LFGY lieu d'attache de Bernard CANTRELLE propriétaire de quelques D 140 depuis plus de 30 ans et organisateur du rassemblement.

Une journée sous le signe de la convivialité et du partage autour du D140 et du vol en



L'aéro-club de Mègeve nous a fait le plaisir de venir en force avec 6 appareils et 19 personnes.



Les propriétaires et utilisateurs sont réunis autour d'un même sujet le D 140 et partagent leurs astuces, leurs vols, les améliorations enfin vous l'avez compris le D 140 était au cœur des sujets.

Fait rarissime, il faut le souligner, il y avait de la jeunesse présente ce qui est

assez rare dans ce genre de rassemblement et ça fait plaisir de voir.

Chaque équipage se vit remettre une bouteille de champagne cuvée spéciale du 60e anniversaire du D 140.





Durant le repas la BGTA est venu contrôler quelques appareils et n'a relevé aucune infraction.

La fin de journée approche et tout le monde s'affaire à préparer les avions.

Retour au port d'attache pour certains et visite des Vosges vues du ciel pour les autres avant leurs retours.

Une décennie de plus pour

le mouss, rendez-vous dans 10 ans !

Texte et photos Aurélien Ganaye





20 ANS DE L'ALTIPORT DE CORLIER 30 JUIN ET 1^{ER} JUILLET 2018

Les samedi 30 juin et dimanche 1^{er} juillet , on a fêté les 20 ans de l'Altiport de Corlier. Dame Météo était de la partie les deux

jours avec un grand ciel bleu, une vingtaine d'aéronefs ont participé, principalement des régions Sud-Est, Centre-Est, Nord-Est , mais aussi nos voisins Suisses.



Philippe avec son Pitts a animé ces deux jours avec de belles démonstrations de voltige. Loïc, François et Jean-Claude





les renouvellements de CDN.



avec les avions des clubs de Villefranche et Bourg ont effectué de nombreux baptêmes pour les visiteurs.

La Société Aérolight avec Jean-Baptiste mécanicien aéro a présenté un moteur Rotax et expliqué le suivi et les modifications possibles.



L'Armée de l'Air a également participé avec son véhicule et son animation.



L'Aéroclub d'Oyonnax a mis à disposition un simulateur de vol avec deux élèves pilotes pour présenter au public.



La Fédération RSA a mis à disposition son podium avec un avion en cours de construction et présenté le RSAnav pour



Les 160 repas servis par les bénévoles du Club et leurs conjoints ont été bien appréciés par les équipages et les habitants du plateau.



Le directeur des vols Bernard fait le briefing avec les personnes qui gèrent la plate-forme.



Le dimanche à midi le président Claude Mouglin a pris la parole avant l'apéritif



Deux belles journées aéronautiques.

Bernard Lacroix.

50 ans de l'altisurface de Verbier 19 août 2018

Rassemblement de Verbier **2018**
fête de l'air des 30 ans de la LACC
demos et la traditionnelle raclette
dimanche 19 août

Venez déjà le samedi et de
campez sur place!

Le team d'organisation se
réjouit de vous accueillir

possibilité de venir directement depuis l'étranger
il suffit de s'annoncer avant le 1^{er} août (avec les douanes, mieux vaut
s'annoncer et ne pas venir que le contraire!) pascalbalet@bluewin.ch
- vous recevrez la formule à remplir c'est tout!



Le rassemblement de la plateforme de la Croix-de-Cœur à Verbier a réuni plus de 32 avions, 5 hélicos et 2 planeurs pour son édition 2018.



Cette altisurface fêtait son 50ème anniversaire et plus de 500 personnes, touristes et pilotes se sont attablées pour déguster la raclette et autres.

Ambiance, convivialité et amitiés ont présidé à cette journée.

Eric Fix, président de l'AFPM est également venu.

Nicolas et Denise Nuoffer Rudaz



Rassemblement EMP 7-9 septembre 2018



48ème Rassemblement International,
LECD et LFYS, Septembre 2018

Les aérodromes de La Cerdanya en Espagne et Sainte Léocadie en France ont accueilli le 8 et 9 septembre le 48ème Rassemblement International des Pilotes de Montagne et la Coupe Geiger.



Organisé par l'APME avec le support de l'EMP, environ trente équipages venus d'Autriche, d'Allemagne, de Suisse, de France, d'Italie et d'Espagne ont participé au rassemblement.



La Coupe Geiger qui s'est disputée sur le terrain de Sainte Léocadie avec une météo magnifique, a été emportée par le pilote



espagnol
Angel
Ibañez.

L'organisa-
tion a
compté
avec le sup-
port du
Centre Vol

Montagne de l'ALAT et l'Aéroclub Icaria
qui ont organisé un repas en plein air pour
tous les pilotes et accompagnants.





Samedi soir après l'assemblée générale de l'EMP, a eu lieu à l'Hotel del Prado à la ville de Puigcerdá, le diner avec la remise des prix aux participants à la Coupe Geiger.



Ce rassemblement restera dans la mémoire des participants comme l'un des plus sympas et conviviaux de ces dernières années.



Merci à tous les équipages qui ont participé, certains venus de très loin. Remerciements à l'Aéroclub Barcelona-Sabadell pour l'accueil sur le terrain de La Cerdanya, à l'ALAT et l'Aéroclub Icaria pour l'accueil à LFYS et enfin à tous ceux qui ont fait possible se rassemblement.



Le Rassemblement International EMP 2019 aura lieu en Autriche pendant la Pentecôte, on vous y attend, ne manquez pas!
L'équipe de l'APME



leureux et bien organisé. Noël GENET et Moi, avons dirigé la compétition de précision d'atterrissage qui a regroupé 26 pilotes.

Daniel Serres

La météo était au rendez-vous ce qui a permis à de nombreux pilotes de participer.

L'accueil par l'aéro-club local, la base de L'ALAT et nos amis espagnols, fut très cha-



Les résultats de la Coupe GEIGER qui s'est déroulée lors du rassemblement international des 8 et 9 septembre en CERDAGNE.

COUPE GEIGER 2018

Départ	NOM	type	IMMAT	Approche de 0-8	Aterro de 0 à 8	précision mètres	Report 20 mètres si négatif	note finale	classement
10	ANGEL/MARLIES	Tecnam	EC-KXZ	2	1	6		9	1
5	GERD NEUBAUER	CESSNA	D-EBVB	1	2	7		10	2
11	DENISE RUDAZ	PA 19	HB-OPH	2	1	8		11	3
25	PASCAL SANDOZ	Bonanza	HB-EIZ	1	1	-5	10	12	4
15	GÉRARD MARTRON	TETRAS	F-JKQI	6	2	5		13	5
4	MAGNAC	D119	F-PKMR	2	3	-5	10	15	6
12	WERNER KOSTNER	SAVAGE	IC - 879	4	4	10		18	7
9	CH. BRIAND	MAULE	G-JREE	3	2	-7	14	19	8
23	HEIMO GSPANDL	DR 400	D-EMXD	3	2	15		20	9
3	DUPINAY	EUROSTAR	F-JZMB	4	2	15		21	10

17	CARLES MARTI	Piper	EC-JIL	4	3	14		21	10
16	ALFONSO PEREDA	TECNAM	EC-FA7	3	4	17		24	12
26	MARIANO SANCHO	TECNAM	EC-ZQD	3	2	-10	20	25	13
6	ALEXANDER PFEIFER	WT9	OE-AOM	3	1	-11	22	26	14
1	CLAUDE PENOT	D 140 E	F-POPN	3	1	-11	22	26	14
2	ERIC DARMANIN	DR 250	F-PYVG	3	1	25		29	16
19	PIERRE NOYES	PA 18	F-GIMX	4	3	22		29	16
24	CHRYSANTH GSPANDL	DR 400	D-EMDX	3	1	25		29	16
21	LLORENÇ GOMEZ	TECNAM	EC-FL2	4	2	25		31	19
22	ENRIC BLANCH	TECNAM	EC-ED4	3	3	26		32	20
20	JAUME TUXUERA	TECNAM	EC-DJ7	3	2	35		40	21
13	ISIDRE TORRA	MISSION	106	4	3	-20	40	47	22
7	HEINZ SCHAEFER	DR 400	D-EMXD	3	1	50		54	23
14	JEAN-MARIE CLEMENT	SILA	F-JAIJ	3	4	-25	50	57	24
8	JEAN CLAUDE RAMON	HUSKY	N 50 8 M	7	2	50		59	25
18	?	EMERAUDE	F-PHIL	4	1	-40	80	85	26



Rassemblement Saint-Jean en Royans 22 septembre 2018



Une journée très agréable, ensoleillée a permis de rassembler 22 avions et fidèles sur le terrain de Saint Jean en Royans.



environ une cinquantaine de pilotes

Au cours de ce rassemblement, Bruno nous a présenté Philippe qui va assurer sa relève dans le futur et Véronique que vous connaissez déjà qui sera en charge de la partie logistique.

Un grand merci à tous de permettre ce bel échange amical.



Bruno



INAUGURATION DE L'ALTISURFACE DU PARASOIR LE 23 SEPTEMBRE 2018



La Plateforme

C'est par une journée de fin d'été qu'a eu lieu l'inauguration en grande pompe de l'altisurface du Parasoir, le temps était super beau sauf en Alsace où bien évidemment compte tenu d'une petite tornade, le président Fix n'a pas pu se déplacer, il a été excusé ainsi que l'ancien président Noël Genet prévu mais



Gilles au micro

face à un problème technique à son avion, avait annulé.

Noël avait été à l'origine du dépôt du projet à la préfecture.

Bien sûr Gilles Duthel a fait un petit discours, il avait invité les personnalités représentantes de la

région, notamment le préfet du Rhône Monsieur Pierre Castaldi, le maire de Vaux-en-Beaujolais (Clochemerle pour les intimes): Monsieur Jean-Charles Perrin, Madame Élisabeth Lamure sénateur, ainsi que Monsieur Thien qui est vice-président du conseil départemental du Rhône.



M. Le Préfet



Le Préfet, la Sénateur et Gilles



Notre président donc, Gilles Dutel maire d'un village mitoyen en régional de l'étape, avait voulu faire les choses en grand et avait invité la clique et la fanfare de l'aéroclub de Villefranche Tarare où joue notre ami Gilles Esteller, ancien instructeur, c'était l'occasion de faire une manifestation importante qui ne se reproduira pas trop souvent vu le nombre d'altisurfaces à ouvrir dans les prochaines années et vu le nombre de pilotes qui les utiliseront.

Bien évidemment, le propriétaire du terrain et son fils Michel et Camille Junet étaient présents, ils ont été remerciés très vivement,



c'est eux qui ont procédé à l'inauguration, ont dévoilé la plaque et ont coupé le ruban traditionnel.





Monsieur le Curé du Beaujolais

Beaucoup de personnalités, également amis et responsables, étaient de la partie notamment le curé du Beaujolais et ainsi que



Spectateurs



Participants

prévue le 1er novembre, en prologue c'est eux qui ont apporté le buffet.

L'ouverture de cette auberge facilitera l'accueil des pilotes de l'AFPM qui viendront je suis sûr très nombreux se poser sur cette altisurface qui se situe dans ce paysage vallonné extraordinaire du bord de Saône qui est le Beaujolais.

La vidéo en ligne traduit bien cette ambiance.

G. Ferrier

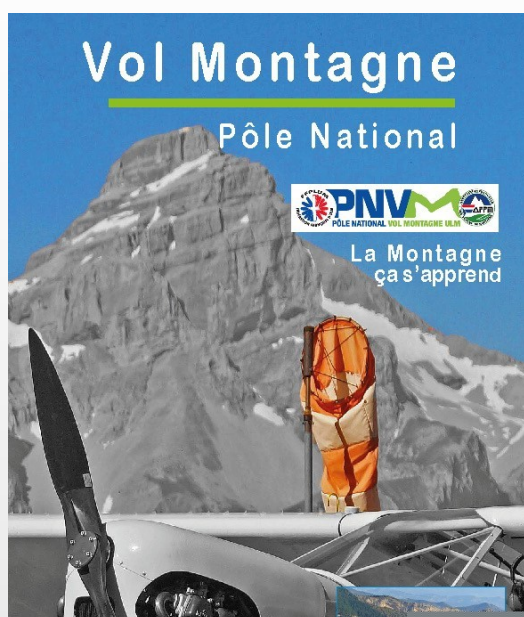
les amis anciens pilotes de chasse, le général Hugues Artus, notre ami capitaine pilote de chasse et de montagne, Bernard Sotty qui venait de Saint-Claude et notre ami Guy Stimbre pilote de montagne qui est toujours instructeur à Lyon Bron et qui était commandant et pilote de chasse dans les années 50 à Dijon.

Gilles a également cité les nouveaux locataires du restaurant du Parasoir qui est situé à 100 m de la plateforme, l'ouverture est



Décollage

Rassemblement PNVM à Nossage 6 octobre 2018



Un rassemblement bien réussi avec de nombreux participants sur le terrain de Nossage exceptionnellement ouvert pour l'occasion.



Un parking géant



Un petit cadeau a été remis au propriétaire du terrain après l'aperitif pour le remercier d'avoir permis ce rassemblement sur un terrain si agréable.

Nouvelles des Pyrénées

COUPE ELISSALDE 2018									
Départ	NOM	type	IMMAT	Approche de GS	Aterro de Oâ B	précision mètres	Report 2mètres si négatif	note finale	classement
8	CHANU	D119	F-POII	4	1	0	1	6	1
11	LEFEVRE	Sensation	F-JAKK	2	2	8		12	2
9	GOURDAN	PA18	F-BKBE	2	1		10	13	3
13	BITTERMANN	PA18	F-BKBE	2	1		10	13	3
3	ROUGET	Virus	F-JIAO	1	1	18		20	5
14	DASPET	DR300	F-BSON	2	1	18		21	6
1	BUTET	PA18	F-BKBE	2	1	20		23	7
7	GAZEAU	D1140	F-BHLT	1	1	25		27	8
4	MEDOUS	D185	31-TN	2	1	25		28	9
5	DAROLLES	DR300	F-BSON	2	1	30		33	10
6	GENESTE	REBEL	F-PSDY	2	1	30		33	10
2	CHENEVIER	DR300	F-BSON	3	1	30		34	12
12	PENA	CANARI	F-PLFM	3	1		40	44	13
10	FEUILLERAT	DR300	F-BSON	4	2		120	126	14

Nous avons remis en service l'altisurface de HAUTACAM dans le 65 et resurfacé la piste de BALESTA en Hte GARONNE. Pour cette dernière, l'ensemble du domaine a changé de propriétaire en début d'année et le nouvel acquéreur veut développer le loisir terrestre (bungalows au bord du lac, journées de pêche

Daniel Serres

La Coupe ELISSALDE a été organisée le 2 septembre toujours avec une belle météo.





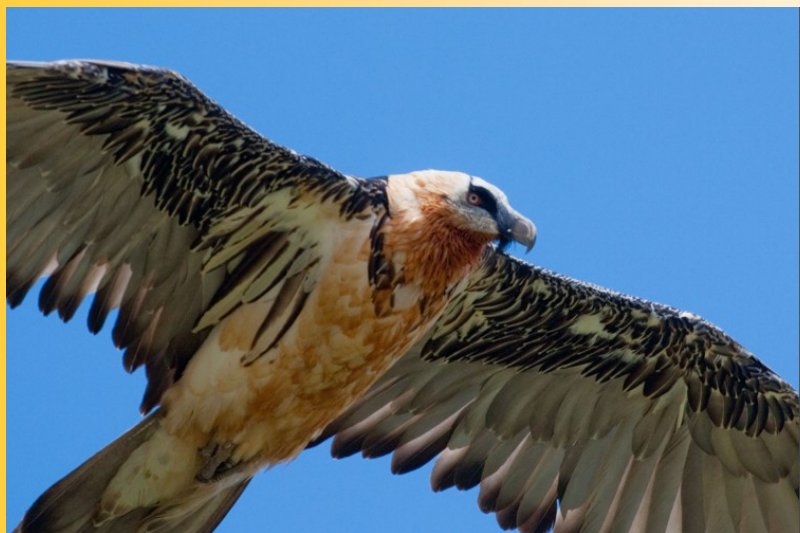
CHUT ! LES GYPAÈTES BARBUS SE PREPARENT...

L'automne est bien là, les gypaètes barbus de Vanoise s'affairent pour une nouvelle saison de reproduction. C'est une espèce particulièrement sensible au dérangement. Afin de donner le plus de chances possibles à la naissance de gypaètons, des zones de sensibilité majeure (ZSM) sont mises en place sur les sites de nidification potentiels (déjà utilisés les années précédentes).

En Vanoise, où nichent actuellement **6 couples reproducteurs**, on a ainsi **12 ZSM cartographiées**, 7 en Tarentaise, 5

en Maurienne. Elles définissent ce qu'il est possible de faire ou non dans la zone, durant leur activation. D'une façon générale toutes les **activités bruyantes** sont à proscrire (comme le survol motorisé à moins de 1000 m sol et à moins de 2200 m sol pour la ZSM Gorges de la Daille). Leur calendrier est basé sur le cycle de vie du gypaète barbu.

Au 1er novembre toutes les ZSM sont activées par principe de précaution.



Chaque ZSM est désactivée lorsqu'on a la certitude que le couple ne nichera pas ici. En général au plus tard fin décembre.

Celles qui restent activées, du fait de la présence d'un couple, le seront indépendamment de la réussite ou de l'échec de reproduction au moins

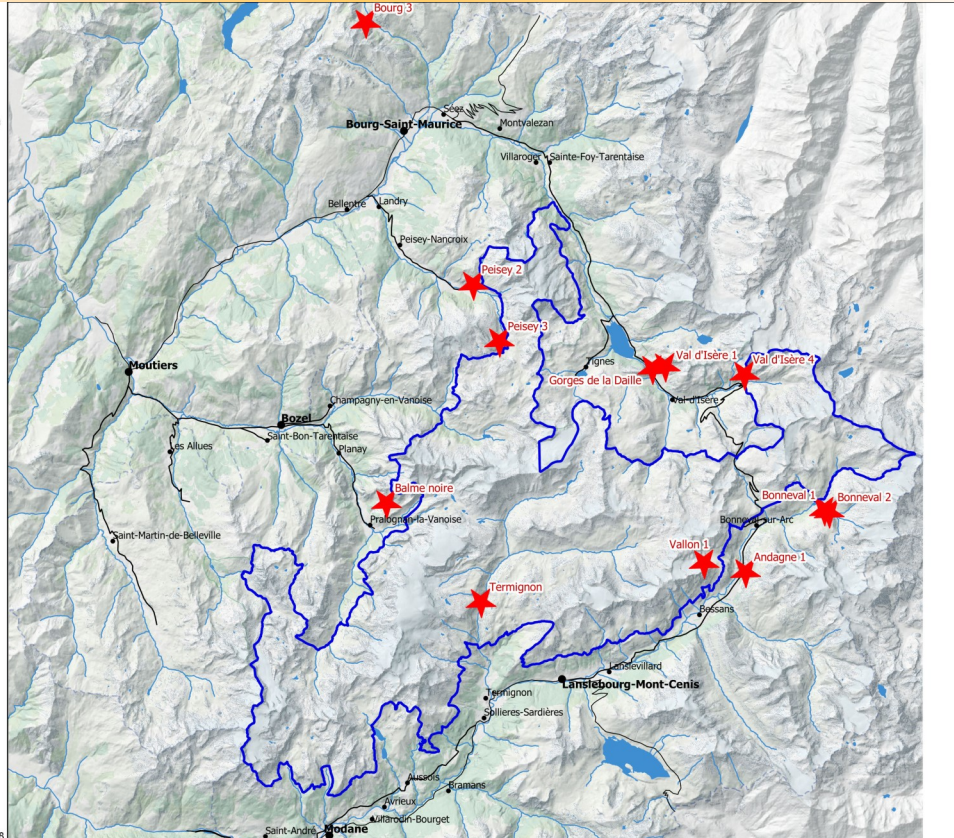


**Zones de Sensibilité Maximale
pour le Gypaète barbu en
Vanoise**

- ★ ZSM
- Limites du coeur

0 5 10 km

Source: Parc national de la Vanoise, novembre 2018



jusqu'au 31 mars, car une ponte de remplacement est toujours possible.

Si tout va bien, avec la naissance d'un poussin, la ZSM restera activée jusqu'à l'émancipation du jeune, soit jusqu'au 15 août pour le gypaète.

Le gypaète vous remercie pour votre bienveillance et votre complicité !

www.vanoise-parcnational.fr





Le chalet de Super Dévoluy rénové

