

LE CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILARD (CALM)

présente sur son site Internet <https://calm3.jimdo.com/>

des textes qui informent, font connaître et pérennisent la Mémoire des personnes et des événements liés à l'Aéronautique en Région Rhône-Alpes.

En ce mois de mai 2019, il est annoncé la fermeture de l'aérodrome de Sallanches en Haute-Savoie. Sensible à une telle décision, le monde aéronautique a lancé une pétition pour l'annulation de l'arrêté de fermeture de cet aérodrome.

Aussi, nous avons souhaité faire un retour sur le passé de l'Aviation au Pays du Mont Blanc pour mettre en évidence le riche patrimoine aéronautique que représente cet aérodrome, le seul existant dans cette région. C'est ainsi que nous avons compilé de nombreux sites Internet pour présenter :

AGENDA DU PASSE DE L'AVIATION AU PAYS DU MONT BLANC

Au XVIII^{ème} siècle, un nommé Croz, habitant le village du Tour, fabrique «avec des palettes minces enveloppées avec des étoupes, attachées et superposées par un bout, formant un éventail», une étrange machine. Il s'élance dans le vide depuis le toit de sa maison, et se brise la cuisse après un atterrissage forcé.

en 1906, à l'occasion de l'Exposition Internationale de Milan, le ballon 'Milano' monté par les aéronautes Usueli et Crespi, part de Milan, survole le Mont Blanc et atterrit à Aix les Bains, après avoir parcouru 366 kilomètres en 4 heures.

10 août 1909, le ballon à air chaud, le 'Sirius', s'envole de Chamonix vers 12h 30 avec à son bord le pilote suisse Edouard Schweizer, alias Spelterini, et trois passagers : le Comte de Chateaubriand, Otto Dunker et Frantz Reichel. Le pilote tente de survoler le Mont Blanc, mais vers 2000 mètres, le ballon est déporté vers la Mer de Glace, le Trient et se pose dans la région du Tessin (Suisse).

1911, l'ingénieur marseillais, Charles Vallet ouvre à Passy, dans la vallée de l'Arve, l'Ecole Internationale d'Aviation de Passy. L'industriel Schmidt, Directeur des Soieries de Faverges, apporte son soutien financier à André Houlette (né le 26 juin 1884 à Paris, brevet n°367 du 3 février 1911 sur avion Hanriot), ancien chef-pilote du constructeur René Hanriot à Reims, qui en assure l'enseignement. Une fête aérienne est donnée sur le terrain en mai 1911. L'initiative qui s'est avérée trop ambitieuse est mise rapidement en liquidation.

1911, André Houlette réalise le tout premier atterrissage dans un massif alpin en se posant près du Col d'Anterne, au-dessus de Passy, à 2300 mètres d'altitude.

18 novembre 1913, l'aéroplane Farman, baptisé 'Ville de Dijon', piloté par le Maréchal des Logis Clément, détaché au Camp d'aviation de Bron, est le premier à avoir volé dans la Vallée de Chamonix, après s'être posé à Megève. Tout laisse à croire que le constructeur d'aéroplane Farman est à l'origine de ce vol, puisqu'il possède une résidence à Chamonix.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

11 février 1914, le pilote genevois Agénor Parmelin, sur aéroplane Deperdussin, est le premier à survoler le Mont Blanc à bord d'un aéroplane et de relier Genève à Aoste. Après avoir décollé du terrain de Collex-Bossy (Suisse), le pilote survole la vallée de l'Arve et traverse la chaîne des Alpes entre le sommet du Mont Blanc et le Mont Blanc de Courmayeur à l'altitude de 5540 mètres. Agénor Parmelin après un vol de 1h 28 se pose à proximité d'Aoste (Italie).

à la fin du mois de juillet 1914, Charles Audenis, aviateur lyonnais, décolle de Bron à bord de son biplan. Il survole le lac du Bourget, Annecy, La Roche sur Foron, Bonneville, Cluses et Sallanches, pour venir se poser sur le terrain de Passy. Au retour, il fait escale à Challes les Eaux.

1920, le pilote suisse Nappez tente de survoler le Mont Blanc avec un hydravion. Le pilote est obligé d'amerrir sur le lac d'Anterne.

30 juillet 1921, à 7h15 du matin, le Caudron G3 de l'aviateur genevois François Durafour est le premier aéronef à atterrir en douceur et sans assistance sur les pentes du plus haut sommet d'Europe occidentale, à 4331 mètres d'altitude, au col du Dôme du Goûter dans le Massif du Mont Blanc. L'exploit devait se prolonger dès le lendemain lorsque François Durafour redécolla avec succès du même site, cette fois-ci avec l'assistance de guides et membres du Club Alpin Français. Afin de commémorer cet exploit historique, la façade de la copropriété des Ancolies à Saint-Gervais-les-Bains, a été recouverte en août 2016 d'une peinture monumentale, réalisée par les deux artistes d'art urbain Zoer et Irsut reproduisant une photographie d'époque prise par Henri Brégeault, alors secrétaire général du Club Alpin Français.

un riche britannique Assan Farid, petit-fils d'un maharaja du Pakistan, acquiert en 1923 l'observatoire que l'astronome Joseph Vallot a fait construire à 4367 mètres d'altitude dans le Massif du Mont Blanc. Le mécène est vite confronté aux difficultés de logistique et d'approvisionnement de l'observatoire. Au cours de l'été 1926, il fait appel à Joseph Thoret pour parachuter des colis à proximité de l'observatoire. C'est à bord d'une 'limousine' Farman F 71 à moteur Salmson de 220 cv qu'il effectue ces largages. Les essais sont concluants, mais ils nécessitent des rotations contraignantes et coûteuses entre Genève et le Mont Blanc. Finalement, la municipalité de Chamonix signe, en septembre 1927, une convention pour l'utilisation d'un terrain 'aux Praz' sur la commune de Chamonix. Malheureusement, Assan Farid décède en 1928, et le terrain des 'Praz' est oublié.

1924, l'organisation des premiers Jeux Olympiques d'Hiver à Chamonix a fait connaître cette localité et sa région. Pour dynamiser cette renommée, Joseph Thoret parvient à intéresser la Compagnie ferroviaire Paris-Lyon-Marseille (PLM), mais aussi la Compagnie aérienne Air Union, ainsi que la famille Farman, actionnaire d'Air Union, qui possède une propriété à Chamonix, afin d'ouvrir une liaison aérienne touristique depuis Genève.

1926, Joseph Thoret veut prouver sa méthode de vol dite hélice calée et observer les conditions de traversée en vol d'un massif montagneux à bord d'un appareil de faible puissance. Son projet consiste de voler de Paris à Turin et retour à Paris avec un appareil de faible puissance l'Avionette 'Albert TE-1, en contreplaqué et équipée d'un moteur Salmson de 40 cv, immatriculée F-AHDY : 5 juin 1926, Thoret décolle de Paris, mais les conditions météo devant le Mont Blanc l'obligent à venir à se poser à Genève-Cointrin après 3 heures de vol à la vitesse moyenne de 120 km/h ; le 7, Thoret fait un vol de 3h 30 avec montée à 3.430 m. mais retourne se poser à Genève suite à des problèmes de moteur ; le 9, vol de Genève à

Turin par la vallée de l'Arve, la Haute-Isère, le col du Petit Saint-Bernard, puis la vallée d'Aoste en Italie. Thoret vole vers Milan mais les conditions météo l'empêchent de revenir sur Turin, alors il vole vers Venise ; le 11, un vol d'étude de 3h 40 où il atteint 4600 m. avec double traversée des Alpes suisses ; le 14, retour vers Milan via les Alpes suisses après un vol difficile de 3 heures et une altitude de 3.150 m.; le 16, long vol de 8h30 à travers les Alpes en passant par le lac Majeur, Aoste, le col du Petit Saint Bernard, et tente de rejoindre Dijon, via Bourg et Tournus, mais il s'égare et se pose près de Cluny ; le 17, après un décollage, un arrêt à Dijon pour saluer des amis avant de repartir pour Paris. Un raid de 2.500 km. effectué en 23h40 de vol et de 12 jours qui se fera malgré tout en 7 étapes. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article323>

lors de ses vols dans la Vallée de l'Arve, Joseph Thoret avait connu des ennuis de moteur et s'était posé dans une prairie, en bordure de l'Arve, près de la commune de Passy. C'est au lieu-dit 'Marlioz', que se développera l'aérodrome de Passy-Le Fayet ou Chamonix-Le Fayet qui sera inauguré le 12 janvier 1928 par Joseph Thoret. Passy aérodrome international avec douane reçoit ses premiers passagers depuis Genève. Sur un bimoteur Farman Goliath, 'Le Languedoc', Robert Bajac embarque une dizaine de passagers pour survoler le massif du Mont Blanc, et Joseph Thoret l'imite avec une capacité moindre sur Berline Spad 56 à 7 places, immatriculé F-AIMO. En janvier 1929, 500 passagers ont survolé les cimes du Mont Blanc. Avec son vieux Farman F 71, il inaugure la mise en pratique de la navigation mixte : des vols utilisant au maximum les courants favorables le long des reliefs du massif alpin avec des passagers. Entre 1928 et 1930, au cours des mois d'été, Joseph Thoret fait survoler le Mont Blanc à 1.612 passagers avec parfois l'hélice calée...! Seul à bord du Potez 36, immatriculé F-AJGT, Joseph Thoret 'tutoie' le Mont Blanc au milieu des rabattants et des courants ascendants, d'où le surnom de 'Thoret-Mont Blanc' que lui a donné le journaliste Roger Labric.

17 juillet 1928, Joseph Thoret, alors qu'il survole le massif du Mont Blanc, aperçoit des signaux de détresse de la part d'alpinistes accidentés. Il se pose sur le terrain du Fayet, téléphone aux guides de Chamonix, redécollé pour survoler à nouveau les alpinistes afin de leur faire comprendre qu'ils ont été vus. Ce vol préfigurait le secours aérien en montagne.

à la fin de l'hiver 1929, la société aéronautique Henry Potez succède à Air Union dans l'organisation de ces vols aériens touristiques. Joseph Thoret se retire car localement cette activité attire des convoitises. En 1930, Pierre Serge prend la succession de Joseph Thoret chez Potez à Passy, afin d'assurer principalement l'école de pilotage et les vols touristiques. Avec la crise économique, la société Potez se retire de l'exploitation de l'aérodrome de Passy, c'est son chef-pilote Firmin Guiron, ami de Jean Mermoz, qui reprend à son compte la gérance du terrain de Passy.

23 février 1931, atterrissage à Megève d'un Nieuport 220 cv équipé de skis en prévision de l'ouverture d'un aérodrome pour l'hiver suivant. Le pilote, Monsieur Faure, ingénieur technicien de la Compagnie Aérienne Française, redécollé pour revenir à Challes les Eaux. Le 2 mars, il part en reconnaissance des zones d'atterrissage sur le plateau du Revard.

en 1931, sur le terrain de Passy est créé l'Aéro-club du Mont Blanc (ACMB). En 1933 a lieu un grand meeting aérien inauguré par Pierre Cot, Ministre de l'Air, les commentaires au micro étant confiés à Roger Frison-Roche, le célèbre guide et journaliste. En juin 1936, pour assurer les vols touristiques, Firmin Guiron prend en mains un bimoteur Potez 56 baptisé "Jean

Casale”, immatriculé F-ANMT. A l'automne 1936, après la nationalisation des usines d'aviation, la station Potez Aéro-Service de Passy est démantelée.

le Général Benoist, commandant la base aérienne 105 de Bron relate dans son ouvrage publié en 1934 'L'Aviation de montagne', une synthèse des expériences réalisées par les unités de sa base en ce qui concerne l'avion à ski : «Quelques essais ont été faits, près de Chamonix au terrain des Praz et près de Saint Gervais à celui du Fayet. A priori, l'emploi des skis, expérimentés avec succès dans les pays nordiques, ne s'impose pas dans les Alpes françaises. Il faut de plus, remarquer que les skis alourdissent l'avion, en le rendant moins maniable. Cependant, en hiver, et sur terrain d'altitude de dimensions suffisantes, l'avion à skis pourrait seul atterrir sur la neige. Une solution mixte paraît devoir donner satisfaction : c'est le train d'atterrissages à roues et à skis. Il a été essayé en février 1932, sur avion Hanriot 431 à moteur Lorraine de 240 cv. L'avion partit de Lyon-Bron s'est posé d'abord au Fayet non enneigé, il a glissé sur 80 mètres à l'atterrissage, et il a décollé en 60 mètres ; puis aux Praz, recouverts d'une couche de neige compacte de 30 centimètres, il s'est produit la rupture des skis à un point d'attache, à la suite de la résistance violente de la neige accumulée contre les cornes». C'est le Hanriot 430 n°14, immatriculé F-ALDC, qui fut utilisé pour cette expérimentation. Chez le constructeur Hanriot, c'est l'ingénieur Jean Biche qui étudia cet équipement, et le pilote Haegelen qui en effectua les premiers essais. Les essais de février 1932 dans le Pays du Mont Blanc furent effectués par le Lieutenant Nique.

Par ailleurs, Jacques Lecarme, célèbre pilote d'essais au C.E.M.A, et ancien pilote à la base aérienne de Bron, donne un témoignage fort différent dans sa forme et sur le fond dans le chapitre d'anthologie intitulé 'L'Ecole des nœuds' dans l'ouvrage de Louis Bonte, intitulé 'L'histoire des essais en vol'. C'est dans une plume trempée dans le vitriol qu'il exprime sa vision de ces essais: «Par une aberration curieuse, il (alors le Colonel Benoist) réclame, pour virer dans les vallées, u avion à faible puissance : le choix fut malheureux : Il se porta sur un affreux biplan Hanriot, le moteur Salmson de 230 cv était pour l'époque endurant, mais la cellule médiocre. De plus, à la base aérienne de Bron, on simplifia le problème, en montant deux skis sur l'axe des roues, de part et d'autre de chaque roue. Sans essais, au premier voyage, les skis se braquèrent en aéro-freins, et l'avion s'engagea en un piqué incontrôlable. On découvrit alors, la nécessité des sandows et des câbles raidisseurs». Au cours de l'hiver 33/34, à la base aérienne de Bron, on monta ce système de skis jumelés sur un Potez 25, et sur un Morane 230, appareils mieux choisis en qualité de vol. Au premier atterrissage sur neige vierge aux Praz, les roues non relevables des appareils bourrent, et dès l'impact, les deux avions passent sur le dos. Ce fut à la suite de ces erreurs, qu'il fut demandé à la société Messier, la réalisation d'une roue à 2 positions, côte à côte avec le ski. En 1936, cet ensemble est monté sur un Morane Saulnier 230, court en voilure pour l'altitude, et sur le prototype du Morane Saulnier 330, immatriculé F-AKGU, mieux voilé. Le MS 230 ne peut redécoller de la neige lourde, le MS 330 va fort bien décoller. La conclusion est rapide à tirer, il est stupide d'utiliser un terrain plat, il faut utiliser les pentes. Mais les promoteurs de l'utilisation des pentes sont vertement rappelés à l'ordre par les autorités de la base aérienne de Bron pour l'incongruité de leurs conclusions.

Comme on le sait, c'est par tâtonnements, en expérimentant successivement deux skis de part et d'autre de la roue, puis un seul, fixe et monté sur l'axe de la roue, puis enfin le combiné ski-roue Messier caréné, ou le ski mobile descend sous la roue et comporte une échancrure centrale, permettant le passage de celle-ci, que l'on arriva à un résultat acceptable et pratique. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Hemann Geiger, le 'pilote des glaciers' sera en Suisse, le pionnier de l'utilisation en montagne de l'avion à skis, permettant de réaliser des prodiges dans le sauvetage avec son petit Piper-Cub.

Texte de Daniel Gerbe publié dans le Tableau de bord n°19 de SLHADA.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

17 juillet 1934, des essais de Morane 230, équipés de skis, sont réalisés sur le terrain des Praz à Chamonix, par les pilotes d'essais Marcel Storm et Paul-René Gauthier.

1936, lors des débuts de la construction du téléphérique de l'Aiguille du Mont Blanc, les hommes s'y rendent par la Vallée Blanche en remontant par la Mer de Glace, depuis la gare terminale du train du Montanvers. Cette solution impose cependant un trajet sur deux jours avec une nuit au refuge du Requin. Seulement, les premiers travaux nécessitent de monter 1.200 kg de poulies, câbles et autres ancrages alors qu'un homme peut raisonnablement porter 30 kg... Henri de Peuffeilhoux, ancien aviateur, (alors cadre à la Compagnie des Chemins de Fer de Montagne, la CCFM à Chamonix, deviendra directeur des travaux et trouvera une mort tragique en 1942 sur le chantier du téléphérique) décide de recourir aux services de son collègue Firmin Guiron, pour faire livrer par les airs les premiers matériels nécessaires. Pour la première fois au monde, il est ainsi fait appel à l'avion pour la construction d'une remontée mécanique. Firmin Guiron avec son Farman 199 largue au dessus de la Vallée Blanche 25 colis en trois passages. A chaque colis est attaché une banderoles rouges pour faciliter leur recherche.

3 décembre 1936, le Junkers 52, Werknummer 5078, baptisé «Rudolph Wendisch», immatriculé D-ASIH appartenant à la Compagnie Lufthansa, percute les sommets montagneux à la Pointe d'Almet, près des chalets de Haut de Maroly, à proximité du Grand Bornand.. Lors de l'accident, une avalanche neigeuse recouvrit les corps des membres d'équipage et les débris de l'appareil. Les six occupants de l'appareil trouvèrent la mort. L'avion venait de Lisbonne, via Burgos, avec escale à Genève-Cointrin.

16 novembre 1937, inauguration par la Société Nationale de Constructions de Moteurs d'Aviation (SNCM) du Centre d'Essais des moteurs d'avion du Mont Lachat à 2100 mètres d'altitude. Ce laboratoire est destiné à réaliser des études sur le comportement, en altitude, des moteurs d'avion de type «Lorraine». A la création de l'ONERA, en mai 1946, les activités du G.R.A. regroupant les laboratoires seront transférés à l'ONERA, et parmi eux, la station d'essais du Mont Lachat. La soufflerie poursuivra ses recherches pendant quelques années, jusqu'au démarrage de la grande soufflerie S-1 de Modane-Avrieux en 1953. L'ensemble du Centre d'essais du Mont Lachat fut désaffecté en 1969.

après la fermeture de la station Potez-Aéro Services sur l'aérodrome de Passy, à partir de 1938, Firmin Guiron devint locataire et gérant de l'aérodrome du Mont-Blanc, à Passy. Au cours de l'année 1938, la société Mont-Blanc Aviation créée par Firmin Guiron s'équipe d'un élégant appareil quadriplace Caudron C635 Simoun de 180 cv, immatriculé F-ANXD, rapidement remplacé par un appareil plus puissant et plus adapté, le Farman F 199 au moteur Lorraine de 300 cv immatriculé F-ALHG et baptisé "Le Faucigny". Ce Farman, qui avait effectué un raid Paris-Madagascar en 1932, était équipé pour les vols en montagne et pouvait emporter

six

passagers.

Avec l'aide de la commune de Passy et du Conseil Général, la société Mont-Blanc Aviation développe ses activités : Baptêmes de l'air, vols touristiques, école de pilotage, voyages à la demande. Firmin Guiron effectue aussi des vols photographiques pour le compte de l'Institut Géographique National et pour le Ministère de la guerre, parfois à une altitude de 5000 mètres dépassant largement les capacités de son appareil. Il effectuera également du ravitaillement aérien, pour des refuges et pour la S.N.C.M au centre d'essais en altitude des moteurs aéronautiques, au Mont-Lachat, à 2077 mètres. En 1939, Firmin Guiron participe à des chantiers d'altitude comme celui du téléphérique du Col du Midi à près de 3600 mètres, où il transportera plusieurs tonnes de matériel et de vivres. Au cours de l'année, il pratiquera

également le remorquage de planeurs avec le Potez 58, immatriculé F-ALNZ. Guiron fit son dernier vol commercial le 24 août 1939 avant d'être mobilisé le 2 septembre. Les appareils de sa société Mont-Blanc Aviation sont réquisitionnés par l'État, et Guiron les conduira lui-même à Étampes pour le Farman 199 et à Agen pour le Potez 36. De 1942 à 1944, le terrain de Passy sera neutralisé par le creusement de profondes tranchées, par ordre du gouvernement de Vichy. Le terrain sera occupé par la suite par des troupes italiennes. Le 19 août 1944, la Haute Savoie est libérée et le terrain de l'aérodrome est remis en service aussitôt. De retour, Firmin Guiron démobilisé, à l'aide de son Potez 43 remis en état de vol, il reprend l'activité de Mont-Blanc Aviation à Passy avec une école de pilotage, une base pour les vols touristiques du Mont-Blanc, et des baptêmes de l'air. En été, pendant plusieurs années, l'aérodrome est également le théâtre de stages de vol à voile où Guiron effectuera du remorquage de planeurs. Il s'essayera également au pilotage de planeurs. Il organisera ou participera à des meetings aériens avec démonstration de voltige et baptêmes de l'air promotionnels. En 1947, Firmin Guiron adoptera un Auster J1 Autocrat d'origine anglaise, au moteur de 100 cv, immatriculé G-AJRH, qu'il emmènera à 3000 mètres en 1 h 10 de vol... Cet appareil est aujourd'hui au Charnwood Museum de Loughboroug, en Grande-Bretagne. 1954, Firmin Guiron acquiert un appareil pour l'écolage, un biplan Caudron C275 "Luciole" moteur Renault de 125 cv, immatriculé F-BDJB. En 1957, devant l'émoi causé par le drame de la mort de Vincendon et Henry, la mairie de Chamonix décide de réunir des fonds nécessaires afin d'équiper l'avion de Guiron de skis. Des atterrissages en montagne sont menés et s'avèrent concluants, mais ils démontrent le manque de puissance du moteur de 125 cv de l'avion. Au courant de l'année, Firmin Guiron ravitaille en bois de chauffage le refuge Albert 1^{er}, il larguera à proximité du refuge près de 150 kg de combustible grâce à une trappe aménagée sous l'appareil. Janvier 1958, Firmin Guiron et son second Jacques Angot, exploiteront pour Mont-Blanc Aviation un appareil prometteur pour la montagne: un hélicoptère Alouette II, qui sera loué à la société Helicop-Air et piloté par Georges Wachter. Ils effectueront du vol touristique, mais surtout du travail aérien : construction des nouveaux refuges à l'Albert 1er (2700m) aux Grands Mulets (3050m) et au sommet de l'Aiguille du Goûter (3900m). Malheureusement, le 31 août 1958, au glacier du Géant, Wachter coupe un câble qu'il n'avait pas vu et s'écrase. L'accident fait quatre morts. En 1959, Grâce à une émission de Radio-Luxembourg, et au concours des mairies du pays du Mont-Blanc, une somme d'argent est réunie. Celle-ci, ajoutée au produit de la revente de l'Auster V, permettra à Firmin Guiron d'acheter l'Auster J1U Workmaster de 180 cv, immatriculé F-BJAS, qui sera équipé de skis américains Federal. Il sera baptisé le "Saint Bernard Volant". Guiron recevra des autorités publiques l'homologation des aires d'atterrissage dans le massif du Mont-Blanc : Glacier du Tour, Glacier d'Argentière sous l'aiguille du Triolet, mer de Glace, Glacier de Talèfre, Col du Géant, Col du Dôme, Glacier de Tré-la-Tête. Dès cet instant, Firmin Guiron pratique officiellement le secours en montagne. Firmin Guiron possédera également un Nord 1203 Norécrin, immatriculé F-BEOL, qu'il réussira à utiliser, en dépit de ses piètres qualités en montagne, pour des centaines de vols sur le Mont Blanc. Ce magnifique appareil très rapide et d'une grande finesse, n'était pas du tout fait pour cet emploi : très long à décoller (250m) et à monter (5m/s), il ne posera aucun problème de cette sorte à son exceptionnel pilote. 1962, la carrière de Firmin Guiron s'arrête le 24 juin, alors qu'il totalise 15.524 heures et 40 minutes de vol. Il cessera, après 30 années, d'animer l'aérodrome du Mont-Blanc, à Passy. Il prend sa retraite et se retire dans sa région d'origine, à Saint-Jean-en-Royans, dans la Drôme. Il a conservé un Auster avec lequel il a continué de voler durant sa retraite. Le pilote du Mont Blanc décédera le 28 juillet 1985.

Le 25 septembre 1973, l'aérodrome de Passy Mont Blanc (dit "du Fayet") sera fermé à la circulation aérienne. Il sera remplacé par une piste en dur de 650 mètres aménagée sur la commune de Sallanches, au lieu dit "Les Ilettes". L'Aéro-club du Mont Blanc (AMB) et la

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

société Mont Blanc Aviation dirigée par Jacques Angot se partagent les activités de l'aérodrome. Avec le temps, l'AMB cesse ses activités vers 1985, et Mont Blanc Aviation après le décès d'Angot renaît sous le nom de Air Mont Blanc.

4 décembre 1943, vers 13 h 45, un hélicoptère allemand s'écrase à proximité du sanatorium Martel de Janville, sur la commune de Passy. Il s'agit d'un Focke Achgelis Fa 223, n°12, codé DM+SP, dont le rotor se serait brisé en vol. Deux victimes dans cet accident.

le 19 août 1944, la Haute Savoie est libérée et le terrain de l'aérodrome de Passy est remis en service aussitôt. Il subsiste encore des accrochages à la frontière avec l'Italie, notamment à la Pointe d'Helbronner. Pour appuyer les troupes au sol du bataillon Mont-Blanc qui s'oppose aux Allemands, création de l'unité aérienne 'Groupe I/35 Aviation des Alpes'. sous les ordres du Colonel Ruby. Cette unité a pour but d'assurer des missions de liaison et d'observation au profit des unités engagées sur le front des Alpes. Des détachements sont établis à Passy-Le Fayet, à Grenoble-Eybens, à Tallard et à Nice. La 1^{ère} escadrille du Groupe d'aviation 1/35 est affectée à Passy. En décembre, deux Morane 500 Criquet sont utilisés pour remplacer le Potez 43 du Capitaine Guiron. (Ces appareils ne sont autres que des "Fieseler Fi156 Storch" Allemands construits en France dans les usines Morane pendant l'occupation). Les appareils ne sont pas armés, le passager-mitrailleur est donc obligé de tirer à l'arme de poing. Les hommes ne sont pas non plus équipés de parachutes. Outre le capitaine Firmin Guiron, les capitaines Pezan et Clavier, les sous-lieutenants Mallet et Lelandais, effectuent des missions de réglage d'artillerie et de harcèlement des positions allemandes, ainsi que des missions d'observation, emmenant à leur bord le lieutenant Marcel Borgeat, observateur pour le bataillon Mont-Blanc. Le soir, et entre les missions, les hommes fabriquent des grenades artisanales appelées "Gammon" qu'ils larguent sur l'ennemi. Le 11 janvier 1945, bien que touché plusieurs fois par la flak, Firmin Guiron réussit à rapporter des photos prises derrière les lignes allemandes. Le 17 février 1945, Firmin Guiron et Marcel Borgeat mènent, en deux vols, des attaques à la grenade sur une colonne ennemie qui essuya des pertes, ainsi que sur une batterie. Ces attaques seront menées sur le col du Géant, les Flambeaux, et le refuge Torino. Le lendemain, Pezan et Borgeat renouvellent l'opération sur le refuge Margharita, le Mont Fréty et le refuge Torino, opération qui provoque encore des pertes allemandes. Ce même jour, Firmin Guiron prendra l'air pour ravitailler un poste en larguant par dessus bord, munitions et messages lestés. Les appareils, non blindés, reviennent toujours à Passy, mais criblés d'impacts de balles. Le 19 février, le refuge Torino est attaqué cette fois-ci par une patrouille de Spitfire qui n'est pas basée à Passy. Le lendemain, l'équipe de Passy récidive en dégageant des troupes au sol encerclées. Le 28 février 1945, avant même l'armistice, la gestion de l'aérodrome de Passy est confiée à Firmin Guiron, avec effet au 1^{er} avril 1945. Le 9 avril 1945, guidés par l'avion de Firmin Guiron, les deux canons de 75 du 93^{ème} Régiment d'artillerie de montagne, acheminés depuis les Pèlerins par le téléphérique, toucheront finalement leur but en atteignant le pylône du téléphérique du mont Fréty privant ainsi les Allemands de ravitaillement. Ces derniers se replient dans la vallée et la bataille du Mont-Blanc cessera bientôt. Les combats ayant cessé, Firmin Guiron s'en ira prêter main-forte plus au sud, au détachement d'Armée des Alpes, et il effectuera des missions depuis Grenoble, Gap et Barcelonnette. Il sera nommé commandant de la 1^{ère} escadrille à Grenoble-Eybens, pour prendre ensuite en mains la base de Gap-Tallard. La bataille du Mont Blanc qui durait depuis septembre 1944, exigea des moyens aériens autres que ceux apportés par les Morane 500 Criquet. On notera un Potez 58, un Potez 60, des Douglas A24, Douglas C47, Bell P39 Airacobra, Martin B26 Marauder, ..

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

le 1^{er} novembre 1946, le B 17 G, serial 43-39338, de l'USAAF Troop Carrier, 51st TCW, 61st TCG de la 15th TCS, appartenant à la base aérienne de Eschborn en Allemagne, décolle de la base de Capodicino, près de Naples, à 00 h 54, pour un vol vers Bovington en Angleterre. Son plan de vol prévoyait le survol des terrains de Bastia-Poretta en Corse, d'Istres, de Lyon et de Paris. N'étant pas arrivé à destination, des recherches sont effectuées et cela pendant 18 jours. Elles resteront vaines. Le 25 juillet 1947, une patrouille du 99^{ème} Bataillon d'Infanterie Alpine découvre les restes de l'appareil sur la montagne «Aiguille des Glaciers» (limite Haute-Savoie-Savoie), sur un glacier à 3750 mètres, à 15 miles au sud-ouest du sommet du Mont Blanc. Quelques débris de l'appareil et restes humains permettent d'identifier l'appareil. Les huit occupants de l'appareil trouvent la mort.

en 1946, Raymond Martinotto, gardien de refuge, qui restaurait le refuge de Mayères, eut l'idée d'aménager le pâturage proche du refuge afin que Firmin Guiron avec l'Auster J1 Autocrat de sa société Mont Blanc Aviation puisse s'y poser. L'altisurface de Mayères-Saint Roch située sur la commune de Sallanches à 1714 mètres sera inaugurée en 1962. Coordonnées 45° 57' 00"N-06° 35' 10"E . La piste en herbe longue de 330 mètres par 35 de large a une pente de 10%, QFU 14/32. En juillet 1998, lors de la Deuxième Semaine Aéronautique de Megève, Jacques Brun, chef-pilote de l'aéro-club de Megève, avec son Mousquetaire, a conduit Sergueï Krikalev, cosmonaute soviétique, au refuge de Mayères-Saint Roch pour déguster un vin blanc de Savoie face au Mont Blanc. Pour l'accueil au refuge, Robert Martinotto a succédé à son père. La piste d'atterrissage est utilisable en toutes saisons, mais de préférence en été, car l'utilisation est délicate par neige (talus de pierre en bordure, léger dévers dans la partie Est). Un seul atterrissage les samedi et dimanche, 2 atterrissages maximum par jour la semaine. Seuls les pilotes disposant de la qualification 'Montagne' peuvent l'utiliser

3 novembre 1950, le Lockheed L-749 Constellation, baptisé «Malabar Princess», immatriculé VT-CQP, appartenant à la Compagnie Air India International, qui assure la liaison aérienne commerciale entre Bombay et Londres, s'écrase sur le Massif du Mont Blanc, lors de son approche de l'aéroport de Genève-Cointrin. Les quarante passagers et huit membres d'équipage trouvent la mort.

5 octobre 1951, Georges-André Zehr, accompagné du pilote-radio-reporter Jean-Paul Darmsteter, à bord du Piper-Cub HB-015 décolle de l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds (Suisse) avec l'intention d'atterrir sur le plateau du Dôme du Goûter, au Mont Blanc, à plus de 4.000 mètres d'altitude. A l'arrivée, l'avion capote et culbute, une roue s'étant prise dans la neige fraîche en bordure de la piste provisoire damée. Il en résulte que l'hélice est brisée, le gouvernail de direction abîmé, ainsi que la toile des ailes déchirée. Le pilote remonte le samedi suivant pour étudier la façon de récupérer son appareil. Il fait appel à une équipe de mécaniciens conduite par le pilote Hermann Geiger pour le remettre en état. Georges-André Zehr redécoule son appareil à l'aide d'un sandow et se pose sur l'aérodrome de Sion.

4 juin 1955, Jean Moine, chef-pilote de Fenwick Aviation, importateur des hélicoptères Bell 47 G souhaite procéder à des essais de son appareil. Le 4 juin, il effectue plusieurs vols entre Chamonix et le Col du Midi à 3600 mètres. Le 5, seul à bord de son appareil, depuis Chamonix il monte en 9 minutes au Col du Midi, prend en charge un blessé, et redescend en 6 minutes. Le 6, depuis Chamonix, décollage à 6h 15 de l'hélicoptère Bell 47, immatriculé F-BHGJ, avec Jean Moine et le guide André Contamine à bord. L'appareil se pose au Dôme du

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

Gôuter à 4300 mètres avant de redécoller 15 minutes plus tard pour se poser sur l'arrête sommitale du Mont Blanc.

entre 1955 et 1961, la compagnie Sud-Est Aviation mène des campagnes d'essais depuis l'aérodrome du Mont-Blanc à Passy, pour ses nouveaux hélicoptères à turbine Alouette II, avec le pilote Jean Boulet. Le 24 août 1955, l'hélicoptère Alouette II, immatriculé F-WHHE (prototype 01) est endommagé lors d'un atterrissage dur au Plan de l'Aiguille non loin de l'Aiguille du Midi, près de Chamonix. Il semble que le pilote du Centre d'Essais en Vol s'est laissé surprendre par le manque d'efficacité du rotor anti-couple. Le 3 juillet 1956, premier sauvetage par hélicoptère réalisé par Jean Boulet et Henri Petit à plus de 4000 mètres pour secourir M.Poirier, une personne victime d'un malaise cardiaque à l'observatoire Vallot.

1956, la société Hélicoptères Service, dirigée par M. Briand, utilise l'hélicoptère Bell, type 47-G2, équipé d'un moteur Lycoming de 260 cv, immatriculé F-BDVL, pour l'héliportage des matériaux nécessaires à la reconstruction des trois principaux refuges du massif du Mont Blanc : refuge Albert 1er, (2406 m), Grands Mulets (3050 m) et Aiguille du Gôuter (3835 m). Depuis l'hélistation de Montroc-Le Tour, les 150 tonnes de matériaux destinés au refuge Albert 1er ont nécessité 666 rotations de 10 minutes avec 225 kg de charge pour un coût de 10.000 francs, soit un prix total 6.600.00 francs. Il aurait fallu 3.000 voyages de porteurs transportant une charge de 50 kg chacun pour un coût de 100 francs, soit un prix total de 15 millions. Il en résulte une économie de près de 60%. Cette opération a été réalisée par deux pilotes expérimentés : Claude Aubé, 24 ans, ancien pilote-moniteur sur Sikorski S-55 à la base aérienne du Bourget du Lac, et qui depuis son entrée à Hélicoptères Service a réalisé de très nombreuses missions variées (ultérieurement, il participera à la grande tournée de démonstration en Amérique du Sud de l'hélicoptère SA 330 H 'Puma') ; le second, Jacques Petetin aussi ancien moniteur-pilote au Bourget du Lac (ultérieurement, il participera en décembre au sauvetage de Vincendon et Henry).

Adaptation du texte de Philippe GAUSSOT dans Aviation Magazine n° 237 d'octobre 1957

22 décembre 1956, Jean Vincendon, aspirant-guide, et François Henry arrivent à l'Aiguille du Midi (3842 m) par le téléphérique. Leur but est de parvenir au sommet du Mont Blanc par l'Eperon de la Brenva, une course de deux ou trois jours. Le 27 décembre, un ami des deux alpinistes, inquiet, alerte la Société chamoniarde de secours en montagne et la Compagnie des guides de Chamonix. Celles-ci ne sont pas en mesure d'organiser les secours. Un hélicoptère H 19 de la Division d'instruction sur hélicoptère de la base aérienne 725 de l'Armée de l'Air du Bourget du Lac avec pour équipage le Lieutenant Dupret et Petetin tente de repérer sans succès les alpinistes. Le 28, dans l'après-midi, l'hélicoptère dépose au Grand Plateau des vivres, médicaments et matériels destinés à la cordée de secours de Lionel Terray. Le 29, l'hélicoptère H 34 n°377 de la base du Bourget du Lac avec pour équipage le Commandant Alex Santini et l'Adjudant André Blanc arrive à Chamonix. Le 30, la météo ne permet aucune mission de secours. Le 31, vers 12h 30, le H 34 décolle avec deux guides : Honoré Bonnet et Charles Germain. Vers 13h 10, l'appareil est en vue des deux alpinistes, mais la neige fraîche qu'il fait voler fait perdre au pilote le contrôle de l'appareil qui se couche au sol. Vincendon et Henri sont portés à l'intérieur de la carlingue, par -30°, tandis que l'équipage du H 34 et les deux guides rejoignent, non sans mal, le refuge Vallot. Le 2 janvier 1957, à 14h 15, deux Alouettes II de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre décollent de Valence pour Chamonix : le n°7 avec pour équipage Gérard Henry et Adjudant Garraud, le n°13, avec pour équipage Jean Boulet et Henri Petit. Le 3, à 9h 10, les deux Alouette décollent pour aller évacuer les deux membres d'équipage du H 34 depuis le refuge Vallot. A 10h 50, elles survolent l'épave du H 34, et à 11h 30, la mission de secours aux malheureux alpinistes prend fin.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

Les conséquences de ce drame : la création du Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne et de la CRS Alpes, professionnels du secours en montagne.

<http://www.aha-helico-air.asso.fr/veh.htm>

juin 1957, un Piper-Supercub de 150 cv équipé de skis escamotable appartenant au Groupe d'aviation d'observation d'artillerie n°9 de Valence a atterri à 3000 mètres sur le Glacier d'Argentière. C'est la première fois qu'un avion aux couleurs de l'armée française se pose à plus de 3000 mètres. C'est le pilote Firmin Guiron, en tant que conseiller technique, qui réalisa le premier atterrissage avant de laisser le Commandant Boirat de l'Armée de Terre prendre les commandes de l'appareil et d'effectuer plusieurs atterrissages-décollages. Un équipe au sol avait balisé l'aire d'atterrissage sur le glacier, elle était constituée de : Jacques Angot, moniteur de ski, guide et pilote de réserve de l'Aviation légère de l'Armée de Terre, du guide Jean-Paul Charlet, du moniteur de ski André Arpin, du porteur Impini et de Philippe Gausso, journaliste-photographe.

31 juillet 1957, l'hélicoptère Alouette II SE-3130, n°1075, immatriculée F-MJSA, convoyé à Lyon par le Lieutenant Collard, est le premier hélicoptère de ce type affecté à la Gendarmerie. Le Lieutenant Collard qui a pris le commandement de la section de Lyon est appelé, le 2 août, à effectuer une intervention à proximité du refuge de 'L'envers des Aiguilles'. L'appareil heurte un rocher au décollage et s'écrase au fond du glacier. Le Lieutenant Collard et trois guides trouvent la mort.

1958, une circulaire ministérielle place l'organisation du Secours en Montagne sous la tutelle du Gouvernement qui confie cette mission à deux corps d'Etat : la Gendarmerie Nationale et la Police Nationale. L'échec de la tentative de sauvetage, dans le Massif du Mont Blanc en décembre 1956, des deux alpinistes Vincendon et Henri, fut imputé à la défaillance des organismes de Secours en Montagne composés de volontaires bénévoles. Ce sauvetage ayant vu pour la première fois l'intervention des hélicoptères. A la suite de cet échec de sauvetage, les Pouvoirs Publics prirent la décision d'organiser la professionnalisation du Secours en Montagne.

Sections (SAG) et Détachements (DAG) Aériens de Gendarmerie dans les Alpes, code radio 'Choucas'

8 août 1957, l'hélicoptère Alouette II de la Section de Gendarmerie de Lyon piloté par le Lieutenant Collard s'écrase lors d'une première tentative de Secours en Montagne au refuge de l'Envers des Aiguilles dans le Massif du Mont Blanc.

1961, les détachements aériens temporaires estivaux à Chamonix sont reconnus indispensables pour le Secours en Montagne

1963, mise en service du premier hélicoptère Alouette III dans les services aériens de la Gendarmerie.

1^{er} février 1971, création du Détachement Aérien de Gendarmerie (DAG) de Megève à l'altiport de la Côte 2000.

30 novembre 1999, dissolution du DAG de Megève après 28 ans de service, 12.390 heures de vol et 12.845 personnes secourues.

1^{er} décembre 1999, création du DAG de Chamonix sur la Dropping Zone (DZ) des Bois.

1^{er} juillet 2003, création de le SAG de Chamonix.

12 juillet 1958, Henri Giraud se pose trois fois sur le site du Dôme du Goûter dans le but de préparer son atterrissage au sommet du Mont Blanc.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

23 juin 1960, Henri Giraud pose son Piper PA 18 'Choucas' n°18-5486, immatriculé F-BAYP (cet appareil est toujours en service avec son propriétaire Daniel Amiard, chef-pilote de l'Aéro-club de Méribel en Savoie) au col du Dôme du Goûter à 4.331 mètres (emplacement où Durafour s'était posé en 1921). A 5 h 30, il rejoint à pieds le sommet du Mont Blanc, où le photographe Aimé Mollard, le guide de montagne Pierre Jeanvoine, le pilote Jean Moine et... le préfet de Haute-Savoie, Raymond Jacquet, arrivés en hélicoptère. Il reconnaît et balise (avec de la poussière de charbon) l'aire d'atterrissage (environ 40 mètres), observe le vent. À 6 h 15, sa première tentative échoue car il va trop vite. À 6 h 30, la seconde est la bonne. Giraud vient de se poser au sommet du Mont Blanc à 4.807 mètres, il pleure de joie. Avant de redécoller, il envoie un message «défèrent d'affection et de gratitude» au Général de Gaulle. Cet atterrissage s'est passé en toute irrégularité administrative....!

<http://www.afpm.fr/giraud/HGiraud02.htm>

29 août 1961, le F 84 F, n°796, de l'Escadron 2/4 de la base aérienne de Luxeuil, piloté par le Capitaine Bernard Ziegler, lors d'un vol d'entraînement, coupe le câble porteur du télécabine de la Vallée Blanche dans le Massif du Mont Blanc. Six morts parmi les passagers du télécabine.

2 septembre 1961, tôt le matin, le PC-6 Porter, immatriculé HB-FAZ, loué en août à Pilatus par Air Alpes, avec à son bord un équipage composé de Robert Merloz et Michel Ziegler, décolle de l'aérodrome de Chambéry/Aix les Bains, pour reconnaître différents glaciers dans le massif du Mont Blanc. Plusieurs atterrissages et décollages au Col Infranchissable, au glacier du Tour, puis au Dôme du Goûter, seront ainsi réalisés. Après une petite attente causée par une légère nébulosité, le pilote met la puissance et aligne l'avion dans le sens de la pente, très rapidement, il constate que l'appareil n'arrive pas à prendre de vitesse suffisante pour décoller avant 2 crevasses, suite à une baisse du régime moteur. L'avion heurte les deux crevasses, arrachant le train d'atterrissage, l'avion terminant sur le ventre se met à glisser dans une forte pente, sa course sera toutefois arrêtée par l'hélice qui s'était arrachée en partie et pendait sous le capot moteur. L'équipage commotionné et légèrement blessé réalisa les manœuvres d'urgence et évacua l'appareil, il constata malheureusement que le PC-6 avait subi des dommages irréparables (train arraché, fuselage vrillé, plan fixe arraché, moteur et hélice détruits). L'équipage secouru rapidement, pu rejoindre la vallée de Chamonix dans les heures suivantes. Compte tenu de l'altitude à laquelle c'était produit l'accident, une récupération de l'épave n'était pas envisageable, (avion détruit à 80 % selon des informations de l'équipage, train d'atterrissage arraché, fuselage tordu, plan fixe, ailes, moteur et hélice très endommagés). La neige des mois suivants recouvrira rapidement l'épave en enfouissant un peu plus le Pilatus Porter (qui n'avait que 192 heures depuis sa sortie d'usine) dans le glacier des Bossons. L'histoire aurait pu se terminer là, mais en juin 2001 le gérant du restaurant d'altitude situé au bord du glacier des Bossons, découvre à la base de celui ci les restes d'un avion, après enquête ce sont des éléments du PC-6 Porter HB-FAZ. Ils auront mis 40 ans pour parcourir environ 2 kilomètres à l'intérieur du glacier, les restes du fuselage complètement broyé, le moteur, l'hélice et la roulette de queue seront ainsi découverts.

12 décembre 1961, l'hélicoptère de la Gendarmerie de type SE 3130 Alouette II s'écrase au Dôme du Goûter dans le massif du Mont-Blanc. Les deux occupants s'en sortent indemnes. .

30 juillet 1962, l'hélicoptère de la Protection civile de type Alouette III, immatriculé F-ZBAL, pilotée par l'équipage Jean Le Gac (pilote) et Louis Bovier (mécanicien), venu de la Base de Grenoble-Eybens, décolle de Chamonix avec un sauveteur pour l'Envers des Aiguilles afin de récupérer un alpiniste blessé à la jambe. Au retour du secours en rejoignant Chamonix, au-

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

dessus de la Mer de la Glace, la porte gauche de la soute à bagages, mal verrouillée, s'ouvre en se relevant et percute les commandes (bielles) du rotor principal. L'hélicoptère devenu incontrôlable plonge vers le glacier, rebondi et glisse sur le côté. Miraculeusement, aucun blessé par ce crash.

20 décembre 1964, création de l'altiport de Megève à l'initiative de Michel Ziegler, Directeur d'Air Alpes. Son inauguration a lieu le 24 janvier 1966.

24 janvier 1966, le Boeing 707-437, baptisé « Kanchanjunga », immatriculé VT-DMH, appartenant à la Compagnie Air India International, qui assure une liaison aérienne commerciale Bombay-New York avec escales à l'aéroport de Genève-Cointrin et Paris, s'écrase sur le Massif du Mont Blanc lors de son approche de l'aéroport de Genève-Cointrin. L'épave est repérée par un avion militaire italien, à 800 mètres du Rocher de La Tournette. L'appareil est totalement détruit, les 106 passagers et onze membres d'équipage trouvent la mort.

1968, création de l'Aéro-club de Megève.

1971, création du détachement aérien de gendarmerie à Megève, puis transféré à Chamonix en 1999. La création de ces unités aériennes de la gendarmerie, dotées d'hélicoptères, intervient avec l'unification des moyens de secours en montagne après le drame des alpinistes Vincendon et Henry au Mont Blanc, en décembre 1956.

1973, premier décollage en deltaplane depuis le sommet du Mont Blanc réalisé par Rudy Kishazy. Cet américain vit en France, multiplie les exploits et s'affiche dans la presse. Il fait lui aussi partie de cette génération de showmen qui a fait connaître le vol libre. Son obsession : le looping : « L'idée du looping n'est pas le rêve de quelque pilote blasé. Le virus m'a pris en 1972 et au mois de mai je me retrouvais à l'hôpital, miraculé, à la suite de ma première tentative. J'avais au moins pris conscience que mon aile n'était pas faite pour ça ! ». Il s'envolera du Kilimanjaro en 1976, raflant au passage les records de dénivelée. Quatre ans plus tard, sur un delta renforcé, il enchaînera les boucles parfaites au-dessus des Grands Montets.

le 25 septembre 1973, l'aérodrome de Passy Mont Blanc (dit "du Fayet") est fermé à la circulation aérienne. Le hangar d'aviation sera réaménagé en salle des fêtes communale.

en 1974, création d'une station météorologique à Chamonix. Cette station est dotée de cinq professionnels de la Météorologie nationale, puis de Météo France qui assurent leurs relevés météorologiques, et affinent localement les prévisions. Ils ont assuré, dans un premier temps, un fonctionnement estival afin d'informer les alpinistes, puis toute l'année afin de répondre aux usagers de la montagne et de l'aviation de plus en plus nombreux.

en 1974, un projet d'aérodrome est lancé à Sallanches. Avec l'aide financière des communes environnantes, l'aérodrome de Sallanches-Mont Blanc est créé en 1976 : Code OACI LFHZ, Coordonnées 45° 56' 51"N- 06° 38' 25"E, altitude 1756 ft ou 535 mètres.; au lieu-dit 'les Ilettes' aménagement d'une piste de 600 mètres de long par 20 mètres de large, qui sera bitumée ultérieurement de QFU 17/35, construction de deux hangars et d'un club-house. Cet aérodrome à usage restreint ouvert aux pilotes ayant la qualification 'Montagne' est implanté sur 17 hectares situés la commune de Sallanches, à 1,5 kilomètre au nord-est de la localité. L'Aéro-club du Mont Blanc (AMB) et la société Mont Blanc Aviation dirigée par Jacques

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

Angot se partagent les activités de l'aérodrome. Avec le temps, l'AMB cesse ses activités vers 1986, et Mont Blanc Aviation continue ses vols à la demande et son école de pilotage. Après le décès d'Angot en 1996, la société renaît sous le nom de Air Mont Blanc. Cette petite compagnie dirigée par Jl. Nesme assure des vols touristiques, des transports de pièces de décolletage, et des liaisons entre Courchevel et Genève-Cointrin, et gère, à son apogée, 3 pilotes PP/IFR, et possède en bien propre ou en exploitation plusieurs avions: 1 Beech 200, 1 Beech 90, 1 Cheyenne 2, 1 Piper Sénéca 220T et 1 Piper PA18. Air mont Blanc dépose son bilan vers 2003.

en juin 1978, Jean-Claude Bétemps, André Bohn, et Gérard Bosson, adhérents du Para-club d'Annemasse, parviennent à décoller avec leur "foils" (aile de parachutisme cloisonnée) du sommet du Perthuiset à Mieussy (Haute Savoie). Ils fondent le club et l'école des "Choucas" la même année, et forment des centaines d'émules (50 membres en 1979, 500 en 1982 !). Quelques années plus tard, le 'parapente' trouvera son bastion en Haute-Savoie.

1981, les frères Raymond et Maurice Terrien de Sallanches réalisent la traversée de la chaîne des Aravis avec un ballon à air chaud.

5 septembre 1982, premier décollage du sommet du Mont Blanc en parapente par Roger Fillon. Après avoir décollé de l'Aiguille Verte (4122 mètres), en juin, Roger Fillon renouvelle son exploit en septembre au Mont Blanc pour atterrir 20 minutes plus tard dans la vallée à Chamonix. Membre du club des parachutistes d'Annemasse 'Les Choucas', l'aspirant-guide Roger Fillon est employé à La Poste à Saint Gervais.

1986, Tony Bernos est le premier homme à atterrir en parachute au sommet du Mont Blanc. Il entamera ensuite la première descente en surf des neiges....Skieur, alpiniste et parapentiste, Tony Bernos a vécu sa passion de la neige et du rocher jusqu'à manquer se tuer lui aussi. Loin de Chamonix, il s'est construit une nouvelle vie avant d'accomplir son devoir de mémoire en publiant l'ouvrage 'Les prisonniers de l'inutile, Chamonix années 80'. C'est un livre plein d'énergie, de défis, de délires, d'humour et d'émotion qu'il dédie à ses compagnons disparus et à cette époque insensée.

6 septembre 1991, dans le cadre d'une mission pour le compte de l'ENSA (Ecole Nationale de Ski et d'Alpinisme), l'Alouette III, immatriculé F-ZBAS, de la Sécurité civile de la base d'Annecy-Meythet, après avoir déposé du matériel au refuge Vallot dans le massif du Mont-Blanc se crash en raison d'un fort vent rabattant après avoir survolé l'arête sommitale du Mont Blanc ; le pilote Patrick Bros décède, le mécanicien d'équipage Noël Rivière est grièvement blessé ainsi que les deux autres occupants de l'hélicoptère.

février 1992, Pascal Brun crée la société Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères (CMBH) à Chamonix. Pascal Brun est né à Chamonix en 1960. A 16 ans, il passe son brevet de pilote, puis s'engage à 20 ans dans l'armée pour devenir pilote d'hélicoptère. Il est breveté pilote d'hélicoptère en 1981 dans l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT). En 1984, il rejoint le Secours Aérien Français (SAF) à Courchevel. Il devient pilote de l'hélicoptère du SAF détaché à Chamonix, puis il crée CMBH. Avec plus de 23.000 heures de vol en 30 ans de métier, Pascal Brun a connu dans sa carrière des moments douloureux, mais aujourd'hui, la qualité de service de sa société est reconnue aussi bien dans le secours en montagne que dans le travail aérien.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

21 février 1994, l'hélicoptère de type Alouette III (vraisemblablement F-ZBBC Dragon 74) de la Sécurité civile, se crash près des séracs de la Vallée Blanche près de Chamonix, à la suite de l'extinction de la turbine due à l'ingestion de neige poudreuse dans l'entrée d'air. L'équipage Michel Potier/Noël Rivière s'en sort indemne. .

22 février 1994, l'hélicoptère de type Alouette III, immatriculé F-ZBAW, de la Sécurité civile effectue un posé dur à l'entrée de la Vallée Blanche, dix minutes après avoir décollé de la DZ des Bois de Chamonix, pour se rendre sur le lieu du crash de la veille... L'équipage Vincent Saffioti / Francis Delafosse et trois passagers s'en sortent indemnes..

19 février 2002, un hélicoptère s'écrase à Flaine lors d'une mission de secours sur le domaine skiable : quatre morts. L'hélicoptère Ecureuil, immatriculé F-GRDM, appartenant à la société Mont-Blanc Hélicoptère en mission de secours venait d'embarquer une touriste néerlandaise blessée pour la transférer au poste de secours. Au décollage, l'appareil a heurté un câble utilisé pour transporter des charges explosives servant à provoquer les avalanches. Il s'est écrasé à une dizaine de mètres d'un restaurant d'altitude bondé et à proximité de trois réservoirs de gaz. Le pilote a tout tenté pour ne pas s'écraser sur le bâtiment. Les quatre occupants de l'hélicoptère ont été tués.

en 2003, un groupe de passionnés d'aviation crée le Club Aéronautique de Sallanches et redynamise l'aviation locale. Olivier Flahaut, instructeur ULM, prend en main la formation d'élèves-pilotes. Des rassemblements de pilotes de montagne ou d'ULM sont organisés ; les hélicoptères de la Section aérienne de Gendarmerie de Chamonix viennent faire de l'entraînement ; l'aérodrome sert de terrain de dégagement pour les altiports de Megève, Courchevel ou Meribel ; le film 'BlackBar 2' est tourné sur l'aérodrome. Idéalement situé dans la vallée de l'Arve au cœur d'une zone d'industries mécaniques florissantes, mais surtout au pied du Massif du Mont Blanc à l'attrait touristique indiscutable, cet aérodrome a tous les atouts pour attirer les pilotes d'avions, de planeurs ou d'ULM, ainsi que l'aviation d'affaires et sans oublier les hélicoptères des services publics qui assurent les secours en montagne.

9 février 2003, dans le cadre d'une mission de secours en montagne, un pilote de Mont Blanc Hélicoptères décolle de l'hélicoptère du centre de secours de Samoëns afin de déposer un pisteur sur le domaine skiable de Samoëns. Pendant l'atterrissage sur le sommet de la Tête du Pré des Saix, altitude 2118 mètres, il perd à faible hauteur le contrôle de l'hélicoptère qui se couche sur le côté droit.

14 janvier 2004, le pilote et l'un de ses deux passagers ont trouvé la mort dans l'accident de leur appareil AS 350, immatriculé F-GTRK, à Lognan sur le domaine skiable des Grands Montets à 2 600m d'altitude, au-dessus de Chamonix. Le pilote, Daniel Poujol, 59 ans, est mort sur le coup. L'un de ses passagers, Gérard Croz, un pisteur de 38 ans, est décédé des suites de ses blessures peu de temps après l'arrivée des secours. Le second passager, Jean-Bernard Petit, 55 ans, également pisteur, blessé au dos, à la cuisse et à la tête a été transporté à l'hôpital de Sallanches où ses jours ne sont pas en danger. Toutes les victimes de cet accident vivaient dans la vallée de Chamonix. L'appareil, un Ecureuil AS 350 B3 appartenant à la société Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères, effectuait du déclenchement préventif d'avalanches à l'aide d'explosifs lorsqu'il a heurté, pour une raison inconnue, les câbles du téléphérique des Grands Montets. La remontée mécanique était à l'arrêt au moment de l'accident en attendant que les pisteurs aient fini leur travail de purge des avalanches.

AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

14 septembre 2011, au hameau de Barberine à Vallorcine, l'hélicoptère Ecureuil B3 de la société Chamonix-Mont Blanc Hélicoptères (CMBH) percute le câble du téléphérique du barrage d'Emosson. Quatre morts dont Sébastien Brun, fils du Directeur de la CMBH.

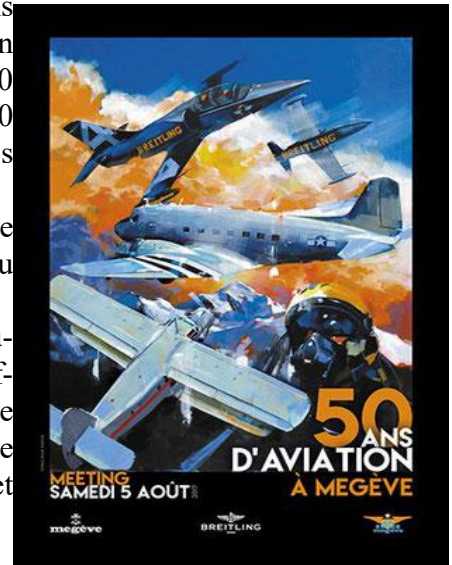
les 4 et 5 août 2017, Megève a choisi de célébrer ses 50 ans d'aviation à une date intermédiaire entre l'inauguration de son altiport en 1966 et la création de son aéro-club en 1967. Les 60 bénévoles au service de plus de 30 aéronefs ont régalié les 10.000 spectateurs présents. Un spectacle majestueux, à la hauteur des sommets environnants.

20 décembre 1964, création de l'altiport de Megève à l'initiative de Michel Ziegler, Directeur d'Air Alpes. Son inauguration a lieu le 24 janvier 1966.

L'altiport de Megève se situe sur la commune de Megève au lieu-dit 'Côte 2000', à environ 5 kilomètres au sud/sud/est du chef-lieu. Altiport ouvert à la Circulation Aérienne Publique, Code OACI LFMH, Coordonnées 45° 44' 15"N- 06° 39' 08"E, altitude 1470 mètres ou 4630 ft, piste en béton de 620 mètres de long et de 18 de large et de QFU 16/34, non déneigée en hiver.

La commune de Megève est propriétaire et gestionnaire de l'altiport de Megève.

En 1967, création de l'aéro-club de Megève L'aéro-club de Megève est une référence dans la formation de pilote de montagne ; la plus importante école de pilotage de vols en montagne en Europe. Il accueille 300 membres qui effectuent 4.000 heures de vol et environ 15.000 mouvements par an sur l'altiport. Arrivé à Megève en 1978, Jacques Brun est un chef-pilote hors pair. En un peu plus de trente années de carrière, il totalise déjà 22.000 heures de vol. Il est assisté par deux instructeurs : Bruno Muller, arrivé à Megève en 2002, et Vincent Labrousse, depuis 2001 à Megève, tous deux ont été formés au vol en montagne par Jacques, et constituent le trio professionnel. Outre les trois professionnels salariés à temps plein, l'aéro-club de Megève peut compter sur un groupe de sept bénévoles très encadrés et présents depuis de longue date. Parmi eux : Jean-Michel Barbe, instructeur depuis une trentaine d'années, Robert Vilanova et François Grosset, tous deux pilotes de ligne, qui avant de décrocher un emploi en compagnie ont travaillé avec Jacques à plein temps. L'aéro-club de Megève compte environ 300 membres dont seulement une petite cinquantaine d'entre eux vivent à l'année en Haute-Savoie. Dans une ambiance aéronautique se côtoient des anonymes et de grands noms de l'aéronautique, des personnalités des affaires, des médias et du show-business. Une communauté hétéroclite de pilotes privés et professionnels, qui ne cachent pas leur fierté d'appartenir à cet aéro-club prestigieux. La plupart de ces membres de passage viennent voler deux à trois semaines par an, principalement en mars et en août, d'autres un plus souvent. Tous ont choisi la qualité de l'encadrement. La force de cet aéro-club réside en effet dans son école. 2500 des 3500 heures de vol annuelles se font en double-commande. La formation montagne est évidemment la marque de fabrique de l'aéro-club. Depuis une vingtaine d'année, les pilotes de la Sécurité civile de Marignane ont l'habitude de venir chaque hiver, en stage à Megève : une manière de réviser les fondamentaux. Dans le respect de son environnement : l'aéro-club s'est engagé à la réduction des nuisances sonores à la source. Il a été l'un des premiers clients de Chabord, l'équipementier d'Annecy, qui s'est lancé dans son premier dossier de certification d'un pot silencieux. Actuellement, les 6 D140 Mousquetaire, le DR 300-180, le D 119 et le PA 19 sont tous équipés. Seul le DR 300-140 ne l'est pas, aussi l'aéro-club s'est donc résigné à se séparer de cet avion trop bruyant ; d'autre part, l'aéro-club a établi des trajectoires spécifiques de départ afin d'éviter le survol des endroits les plus



AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE AU PAYS DU MONT BLANC

sensibles, les appareils ne décollent jamais avant 9h00, pas de tours de piste entre midi et 14h00, ni le soir après 17h00, mais aussi une politique de départ en masse de tous les avions pour éviter les mouvements continus sur la plate-forme. L'aéro-club de Megève n'est pas adhérent à la Fédération Française d'Aéronautique. Il pratique une attribution de bourses aux jeunes pilotes et ses adhérents sont couverts par une assurance dans la pratique de leur activités aéronautiques. L'instruction et l'initiation au pilotage en montagne sont les seuls buts de l'aéro-club de Megève, et laisse le soin de l'organisation de vols touristiques à Aérotime, petite société de travail aérien appartenant à Jacques Brun, qui exploite deux Mousquetaires. Elle tourne avec un pilote saisonnier, trois mois l'été, quatre l'hiver, et réalise 7 à 800 heures de vol par an.

Juillet 2016, la Direction Générale de l'Aviation Civile autorise les opérations commerciales à l'altiport de Megève. Alpine Airlines est à ce jour la seule compagnie aérienne à réaliser des liaisons commerciales vers Megève. On doit à Bernard Chabbert, l'organisation des festivals d'aéronautique et d'espace de Megève. Chaque année, les Entretiens de médecine aérospatiale de Megève, permettent aux chercheurs français et étrangers de se réunir pour échanger sur leurs recherches.

13 février 2019, par décision du conseil municipal, la Municipalité de Sallanches a fait connaître sa décision de fermeture de l'aérodrome de Sallanches, le 15 mai 2019.

Sources : Divers sites Internet et notes personnelles.

Agenda du passé de l'Aviation au Pays du Mont Blanc (C) CALM 05/2019