

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.

Le temps passe et les mémoires oublient. Aussi, la consultation de dossiers d'archives et de sites Internet a permis d'établir un historique des entreprises aériennes dans les Alpes françaises, qui n'est pas exhaustif.

Par entreprises aériennes, il s'agit de sociétés de transport de passagers à la demande ou de vols commerciaux, mais aussi de travaux aériens de toutes sortes ou de secours en montagne par tous types d'aéronefs (ballons, avions, planeurs, ULM ou hélicoptères), Le classement de celles-ci est effectué de manière chronologique.

Les entreprises aériennes dans les Alpes françaises

1921, l'aviateur auvergnat Jean Salis, sur un terrain d'aviation situé au 'Canton' sur la commune de Pont de Claix, au sud de Grenoble, crée une école de pilotage et fonde le Comité d'Etudes pour le Développement de l'Aviation dans les Alpes, qui deviendra ultérieurement le Centre d'Aviation des Alpes et du Dauphiné. Pour assurer la publicité de son entreprise, il survole la ville de Grenoble à environ 50 mètres d'altitude, le 5 mai 1921. Avec des avions militaires provenant des surplus, il fait des relevés topographiques dans les Alpes et débute le Secours en montagne en se posant dans des lieux accidentés. Pour le compte de l'Institut Polytechnique de Grenoble, il photographie les cours d'eau alpins. Conjointement, il organise des manifestations aériennes avec acrobaties, descente avec hélice calée et des sauts en parachute. L'activité de Jean Salis dans le Dauphiné cessera en 1927.

été 1926, 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.

1928, la Compagnie Aérienne Française (CAF), souhaite organiser un service d'hydravion touristique, à partir d'hydravion Shreck-FBA, entre les lacs savoyards. Sur le lac d'Annecy, pendant la saison d'été, un hydravion effectue des vols touristiques. Toutefois, le bruit des moteurs au décollage est tel que le maire d'Annecy prend un arrêté pour déplacer le lieu d'embarquement, limiter les heures de vol et l'altitude minimum de survol de la ville. Les vols se poursuivront pendant la période estivale jusqu'en 1932/1933.

du 15 juin au 15 septembre 1930, il est prévu une ligne régulière d'hydravion entre Evian (Haute-Savoie) et Lausanne en Suisse, en survolant le lac Léman. La compagnie Air Union inaugure cette liaison, le 30 juin 1930, avec l'hydravion Lioré-Olivier H-13, immatriculé F-AGAD, triplan en bois à coque souple mu par 2 moteurs Hispano-Suiza 8Aa de 150 cv à hélice tractive. La traversée du 2 août 1930 avec 4 passagers à bord et 2 membres d'équipage est dramatique. Une minute après son décollage, l'hydravion pique du nez et plonge dans l'eau. On déplore trois morts et des blessés. La ligne est aussitôt arrêtée.

Source : Pionnair GE

5 avril 1931, la Société de Transports Aériens Rapides (STAR) inaugure la ligne Paris-Dijon-Moirans (Grenoble)-Cannes avec un Fokker F.VIIa en correspondance à Paris avec Londres à partir des lignes Imperial Airways. L'accident du 15 juillet 1931 au Col de Lus-la-Croix-Haute (Drôme) mettra fin aux activités de la STAR.

Il est décidé que Chambéry sera relié à la nouvelle ligne Londres-Paris-Grenoble-Cannes de la STAR. Une liaison secondaire est établie par la STAR entre Chambéry-Challes les Eaux et Grenoble-Moirans. L'horaire prévu est : départ de Chambéry-Challes les Eaux 11h 40 et arrivée à Grenoble-Moirans à 12 heures ; départ de Grenoble-Moirans à 15h 30 et arrivée à Chambéry-Challes les Eaux à 15h 50. Le 6 mai 1931, un Nieuport-Lorraine piloté par Sir transporte 44 kg de fret à Grenoble-Moirans où il arrive à 15h 54. Une fois sa jonction avec le Fokker-Lorraine de la ligne principale effectuée, l'avion revient à Challes les Eaux où il se pose à 17 heures, piloté par Ripault. Le lendemain, c'est le pilote Decombé qui assure la ligne. Le prix du parcours Challes les Eaux-Moirans pour un passager est de 75 francs, mais bientôt ramené à 70 francs (le vol Paris-Moirans coûte 650 francs). L'expérience se poursuit pendant les mois de mai et juin, mais devant s'interrompre car il est prévu l'arrêt de l'escale de Moirans. En effet, après refus du subventionnement de l'escale Moirans par la ville de Grenoble, il est prévu un service régulier Paris-Lyon-Cannes repris par Air-Union.

20 novembre 1932, par suite d'un important enneigement, Monsieur Julliard, par ailleurs, directeur d'une entreprise d'autocars, survole en avion, à basse altitude, des communes de Haute Maurienne pour y distribuer des prospectus. Cela lui donne l'idée d'étudier une liaison aérienne Chambéry-Modane pour distribuer du courrier et du ravitaillement.

1932, la création d'aérodromes dans les Alpes françaises est en bonne voie. Des instances économiques et industrielles constatent que l'absence d'infrastructures aéronautiques nuit à leur développement et à celui du tourisme. Ainsi, Benjamin Bozon-Veduraz, As de guerre 14/18 et industriel savoyard, qui a créé en 1921, l'Aéro-club des Alpes françaises (ACAF) voit ses projets se concrétiser. Son idée est de parvenir à établir une ligne aérienne entre le Léman et la Méditerranée, via Chambéry, Grenoble et Gap.

A l'automne 1936, après la fermeture de la station Potez-Aéro Services sur l'aérodrome de Passy, Firmin Guiron crée sur cet aérodrome, la société Mont Blanc Aviation. C'est avec un Potez 36 moteur Salmson 95 cv, immatriculé F-ALNZ, qu'il mène à bien son activité d'école. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale l'Aéro-club du Mont-Blanc, propriétaire de l'aérodrome privé de Passy, renaît alors de ses cendres, et Guiron qui préside toujours sa société ajoute même quelques activités nouvelles comme le remorquage de planeurs et les stages d'hélicoptères. En janvier 1958, la société Mont Blanc Aviation, gérée par Firmin Guiron et Jacques Angot, loue à Hélicop Air un hélicoptère Alouette II pour effectuer de vols touristiques, mais aussi du travail aérien. C'est l'époque où sont créées les altisurfaces de Chamonix, Saint-Gervais-les-Bains et Les Contamines. L'hélicoptère Alouette II, immatriculé F-BHOL, de Mont Blanc Aviation loué à la société Hélicop Air, pilotée par Georges Wachter,

LES ENTREPRISES AERIENNES DANS LES ALPES FRANCAISES

effectue du vol touristique, mais surtout du travail aérien : construction des nouveaux refuges à l'Albert 1^{er} (2700m) aux Grands Mulets (3050m) et au sommet de l'Aiguille du Goûter (3900m). Malheureusement, le 31 août 1958, Wachter coupe un câble qu'il n'avait pas vu et s'écrase. Le pilote et ses trois passagers trouvent la mort. En septembre, la société Helicop-Air fournit une nouvelle Alouette et un nouveau pilote : Volta Cathelain qui bientôt reprendra la tâche de Wachter. En 1962, Firmin Guiron cède sa place à Jacques Angot. Au début des années 70, l'Aéro-club du Mont Blanc quitte Passy pour Sallanches car le terrain n'est plus ouvert à la Circulation Aérienne Publique. 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 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.

mai 1936, la Compagnie Air Service, filiale de la Société Farman, propose d'établir une ligne de tourisme de Vichy à Grenoble, avec escale à Saint Etienne-Bouthéon et à Lyon-Bron, et demande en mai 1936, une subvention de 35.000 francs à répartir entre la ville de Saint Etienne, le département de la Loire, la Chambre de Commerce, ainsi que le Conseil Général de la Loire.

23 avril 1946, création à Chambéry par MM. Charles Montreuil et Sylvain Floirat de la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (CADAF) qui a pour objet l'organisation et la création d'une société d'aviation commerciale et touristique desservant les Alpes françaises à partir de l'aérodrome de Chambéry-Voglans. Cette activité n'étant pas rentable, la CADAF se reconvertit sous la direction de Pierre Martinot dans l'entretien des avions et la sous-traitance aéronautique avec le titre de Constructions Aéronautiques des Alpes Françaises (CADAF). En novembre 1964, CADAF devient AVIAMECA qui disparaît à son tour en 1968 suite à un manque d'actif.

hiver 56/57, la société Service Briand avec ses deux hélicoptères transporte les voyageurs entre la gare de Bourg Saint Maurice et Val d'Isère. C'est à Val d'Isère, en 1957, qu'est créée la toute première hélisurface, suivie par l'Alpe d'Huez et Megève. Service Briand a joué un rôle de pionnier dans l'essor du travail aérien. Hélicop Air lui succède et développe les vols touristiques dans les Alpes du Nord.

1958, Rectimo Aviation (pour RECTIFICATION MOteurs) a été fondée en 1958 par Robert Rosselo. Peu après sa création, la société a été scindée en deux divisions : Rectimo Aviation et Rectimo Industrie. Rectimo Aviation s'est spécialisée dans la révision des moteurs à piston d'avions, c'est en 1972 que la société s'installe dans ses locaux sur l'aéroport de Chambéry. Rectimo diversifie ses activités; elle devient concessionnaire pour des fabricants d'avions et se lance dans la surveillance aérienne d'infrastructures industrielles en France en créant Rectimo Air Transport. En 1993, les entreprises Rectimo sont rachetées par Michel Desmurs, publicitaire et Président de l'Aéro-club de Savoie, pour fonder le holding MDP/Rectimo. En 1995, le Groupe Rectimo s'agrandit en se spécialisant dans la vente et la maintenance d'hélicoptères neufs et d'occasion avec la Société de Maintenance d'Aéronefs à Voilures Tournantes (SMVT). Grâce à ses différentes filiales, la société Rectimo est devenue leader dans la maintenance et la vente des pièces détachées pour l'aviation légère. Elle est aussi concessionnaire pour le constructeur américain d'hélicoptère Robinson. Forte de cette

expérience, le Groupe Rectimo continue de s'agrandir et développe une nouvelle activité de vols touristiques et d'école de pilotage par la société Rectimo Air Formation.

Aujourd'hui, à travers ses quatre sociétés (Rectimo Aviation, Rectimo Air Transports, SMVT et Rectimo Air Formation), le groupe Rectimo dispose d'une flotte de sept appareils, voués à la surveillance aérienne, aux vols touristiques, au transport du fret urgent, à la photographie aérienne et à la formation des pilotes. Rectimo est l'un des principaux employeurs de l'aéroport de Chambéry-Aix les Bains avec un effectif d'une cinquantaine de personnes.

Dans la vie d'une société, il y a les incidents inhérents aux activités et tout particulièrement dans l'aéronautique :

1^{er} février 1982, la région Rhône-Alpes est quadrillée par un réseau souterrain de pipelines (gaz naturel, produits pétroliers, éthylène, etc.), pour assurer la sécurité de ce réseau, des reconnaissances aériennes sont effectuées très régulièrement, et cela non sans danger. Le 1^{er} février 1982, le Cessna FR172J Rocket n°0524, immatriculé F-BURA, piloté par Bernard Lafay stagiaire pilote de ligne, avec comme observateur René Emeriat, effectue une reconnaissance sur le tracé du pipe-line de trans-éthylène entre Pont de Claix et Lavera, via le col de Lus la Croix Haute. Les conditions météorologiques sont mauvaises : les nuages traînent le long du rebord oriental du massif du Vercors à l'approche du Col de Lus la Croix Haute. C'est alors que l'appareil s'écrase sur les pentes nord du Mont Barral à quelques kilomètres de Saint Maurice en Trièves (Isère). L'équipage trouve la mort dans cet accident. Une plaque commémorative sur la façade de la mairie de Saint Maurice en Trièves leur rend hommage.

21 février 1987, vers 16 heures, le Cessna C 172 K Hawk XP n° 2100, immatriculé F-GDDC, s'écrase vers 1770 mètres, sur la commune de Huez (Isère). L'appareil avait été affrété par le Centre Régional d'Information et de Coordination Routière de Bron pour une mission d'observation aérienne de la circulation routière. Le pilote et le technicien de l'Équipement, trouvent la mort dans cet accident.

20 octobre 2002, l'hélicoptère Robinson R 44 de la société Rectimo Air Transport s'écrase au lieu dit « Montaimont » près de Pralognan la Vanoise. (Savoie). Trois morts dans cet accident, dont Michel Desmurs, patron de Rectimo-Aviation à Chambéry.

dans les années 60, sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens-Jean Mermoz, Air Dauphiné créée par des cadres de l'Aéro-club du Dauphiné sera rachetée après quelques mois d'exploitation avant de se voir délocaliser sur l'aéroport de Nice.

vers 1960, Robert Chauchon crée sur l'aérodrome la société de transport aérien Air Neige.

en 1961, Jean-Claude Sinour crée, sur l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, la société «Sinair» et coopère avec le SAMU 38, la société Merlin-Gerin et d'autres partenaires du moment. Jean-Claude Sinour a débuté sa carrière comme pilote de l'avion du journal «Le Dauphiné Libéré» (transport du journal pendant la période estivale entre Grenoble et la Côte d'Azur, couverture des manifestations sportives, etc...). Il ne comptait plus les heures de vol au-delà de 15.000... Entre 1997 et 2001, rachat de la Compagnie, puis absorption de celle-ci par la Société Pan Européenne. Air Service de Chambéry. En avril 2000, le 'pavillon' de Sinair (C.T.A : Certificat de Transporteur Aérien) est vendu à la Compagnie Axis basée à Marignane. Jean-Claude Sinour décède subitement à Voiron, le 11 mars 1999.

19 avril 1961, Michel Ziegler, avec les deux premiers actionnaires qui sont Henri Ziegler et Sylvain Floirat rejoints par Joseph Szidowski, créent la société Air Alpes, dont le siège social est à Chambéry (Savoie). Le but de cette société est de réaliser à partir de Courchevel et de Méribel (Savoie) une liaison aérienne vers Genève, et de démarrer la dépose de skieurs sur

les glaciers. Le siège social sera déplacé à Courchevel lors de la construction du chalet-aérogare.

1962, Air Alpes fait l'acquisition du Pilatus Aircraft PC-6, immatriculé F-BJSZ, de sept places. Ouverture des premières liaisons aériennes hivernales en 1962 : Lyon-Courchevel, Lyon-Méribel, Genève-Courchevel et Genève-Méribel. Des vols inter-stations sont proposés, ainsi que des vols panoramiques sur les Alpes et des déposes de skieurs sur les glaciers. Cette activité sera définitivement interdite à compter du 9 janvier 1985. Cette année là, 3.800 passagers sont transportés en 500 heures de vol, et le personnel de la compagnie est de cinq personnes et un mécanicien ; 1963, un deuxième Pilatus PC-6, immatriculé F-BKQY vient renforcer la flotte. L'altiport de La Plafne est desservi ; 1964, Air Alpes loue le Beechcraft-SFERMA Marquis, immatriculé F-BLLR, bimoteur de six places, pour renforcer ses liaisons. L'altiport de Megève est ouvert ; 1965, l'altiport de Val d'Isère est desservi en correspondance de la liaison Genève-Courchevel ; 1966, arrivée à Air Alpes du de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter, bimoteur de 19 places ; 1967, l'acquisition d'un troisième Pilatus PC-6, immatriculé F-BOJJ, permet de desservir les stations d'hiver de l'Alpe d'Huez, Avoriaz et Tignes ; 1968, Air Alpes installe son Centre d'Exploitation sur l'aéroport de Chambéry-Aix, et s'oriente vers le transport de Troisième Niveau en desservant des villes de province de moyenne importance. La livraison du DHC-6, immatriculé F-BOOH, permet l'ouverture de la liaison aérienne Chambéry-Grenoble-Nice-Ajaccio. En fin d'année, 16.480 passagers ont été transportés ; 1971, marque le dixième anniversaire d'Air Alpes. Pour le programme d'hiver, ouverture du vol direct Paris-Courchevel en DHC-6 Twin Otter, ainsi que pour les liaisons Nice-Grenoble-L'Alpe d'Huez, Genève Courchevel et Roanne-Lyon-Courchevel. Les Pilatus PC-6 assurent les correspondances vers les autres stations de sport d'hiver. Cette année-là, 55.000 passagers ont été transportés en 9.800 heures de vol. L'effectif en personnel est de 102 personnes ; 1972, pour la saison d'hiver, un Pilatus PC-6 est mis en service dans les Alpes du Sud, il assure à Gap/Tallard des correspondances vers Saint Crépin et Serre-Chevalier, tandis qu'à Chambéry, deux autres Pilatus assurent les correspondances vers Val d'Isère et l'Alpe d'Huez ; 1973, ouverture des lignes Paris-Gap en DHC-6 Twin Otter, Grenoble-Metz et Annecy/Meythet-Paris en Beechcraft B-99. ; 1974, la liaison Chambéry-Paris est exploitée par des Corvette série 100 aux couleurs d'Air France et Paris-Megève en DCH-6 Twin Otter ; 1975, Air Alpes s'installe sur le nouvel aéroport de Lyon/Satolas, et embauche ses 4 premières hôtesses navigantes. La liaison Chambéry-Paris est assurée en Fokker 27 loué à Air France. Air Alpes commence à vendre ses Pilatus PC-6 ; 1977, l'aéroport du Bourget est fermé à l'activité des compagnies aériennes, Air Alpes reporte ses activités sur l'aéroport d'Orly. Un plan de redressement prévoyant la fermeture d'un certain nombre de lignes déficitaires ouvre un conflit important entre le personnel et la direction. Plusieurs lignes sont supprimées : Chambéry-Grenoble-Saint Etienne-Toulouse et Grenoble-Metz. Les Corvettes sont retirées d'exploitation ; 1978, 192.200 passagers sont transportés et l'effectif du personnel est de 210 personnes ; 1979, en avril, arrivée du premier Fokker F 28 Mk 1000 ; 1980, le 3 juillet, un accord est signé avec la compagnie Touraine Air Transport (TAT) qui prévoit la répartition du trafic entre les deux compagnies et la réorganisation des services commerciaux ; 1981, TAT prend le contrôle des $\frac{3}{4}$ d'Air Alpes. Le logo TAT apparaît sur les appareils d'Air Alpes. Le 14 septembre, pour la dernière fois un nouvel appareil portera les couleurs d'Air Alpes.

la société AuxiAir est créée en 1976 par M.M. Jean-Pierre et Gérard David. Elle a pour but d'effectuer des vols à la demande en hélicoptère ou en avion basés sur l'aéroport de Lyon-Satolas. Le 3 mars 1976, à l'aérodrome d'Aubenas-Lanas, vol inaugural de la liaison Aubenas-Lyon-Aubenas réalisé par un Beechcraft Queen de la Société AuxiAir piloté par le Président de cette Société M. Gérard David en présence de MM. Paul Ribeyre Sénateur Maire de Vals les Bains, B. Hugo Maire d'Aubenas et d'un de ses adjoints M. Jean Aubert,

Maître Marcel Molle Président du Syndicat mixte d'équipement de l'Ardèche et Conseiller Général ainsi que les représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aubenas-Privas-Largentière. Cette liaison a été assurée de 1976 à 1986. Entre 1976 et 1979, Auxiair, depuis les altiports de Megève, Courchevel, Méribel et de l'Alpe d'Huez, avec des Jodel D 140 Mousquetaire, conduit ses clients vers l'aéroport de Lyon-Satolas afin d'assurer la correspondance avec les lignes régulières. Au cours de l'hiver 1976/77, Auxiair effectua la liaison quotidienne Lyon/Satolas-Alpe d'Huez à partir d'un Britten Norman BN2 Islander, immatriculé F-BUIN, loué à la Société Rousseau Aviation. Un bi-moteur Partenavia P 66 Victor (le premier importé en France), piloté par Pierre Corompt, vint également s'ajouter à la flotte, de plus, il était utilisable sur altiport déneigé. L'hélicoptère Gazelle, immatriculé F-BXPG, appartenant à Auxiair, a participé aux prises de vues de l'émission télévisée 'La Chasse aux Trésors' dans les années 1980. Auxiair a également assuré des liaisons aériennes régulières entre Lyon-Nevers.

1976, Maurice CHABORD crée une entreprise à Epagny près d'Annecy en Haute-Savoie, orientée tout naturellement vers sa passion : la compétition automobile. Renault Sport avec l'aventure de la Formule 1 à moteur turbo, est alors son prestigieux et principal client pour la réalisation des Echappements turbo compressés. Cette expérience exclusive avec Renault Sport va devenir déterminante pour l'avenir de l'entreprise. 1989 -1992, l'entreprise de Maurice Chabord devient EURL CHABORD. L'activité s'étend à la mécano-soudure pour les voitures Peugeot Sport engagées au Paris Dakar puis celles de Citroën Sport en rallyes. Parallèlement l'EURL CHABORD qui est devenue la SAS ATELIER CHABORD, s'engage dans la certification d'échappements silencieux accordés pour avions civils légers. Un engagement qui répond à une demande de plus en plus pressante de la part d'Aéro-Clubs confrontés aux problèmes de nuisances sonores dénoncés par les riverains. Cette implication nouvelle en aéronautique va élargir le domaine d'activités de la société, grâce aux agréments obtenus auprès de l'EASA (European Aviation Safety Agency). 1993, la construction d'un nouvel atelier de 600 m² améliore la qualité de l'accueil et la productivité. Au fil des années, Maurice Chabord transmet sa passion des belles pièces à son fils Alain Chabord, qui devient PDG de la SAS ATELIER CHABORD en 2004. 2005, la certification et la commercialisation des échappements silencieux pour Robin DR 400 120 cv couronnent 15 années de recherche et développement aéronautique assidues, en lien étroit avec des pilotes passionnés et des aéroclubs sensibilisés aux problèmes environnementaux. A cette date, les produits de l'Atelier Chabord sont certifiés pour les modèles les plus utilisés dans l'aviation civile légère : Jodel-Mousquetaire D140, Morane 150CV, Morane Remorqueur 180CV, Cessna 150, Cessna 152, DR 1050, Robin DR 400 120CV, Robin DR 400 180CV et Jodel D119 en CDN.. 2010 , participation de la SAS ATELIER CHABORD au Salon aéronautique d'Oshkosh aux Etats Unis. Nouvelle participation en 2011 et 2012 au sein du Pavillon France regroupant plusieurs sociétés françaises engagées en aéronautique.

en septembre 1977, création sur l'aéroport de Chambéry, de la compagnie aérienne Pan Européenne Air Service, S.A.S dont l'actionnaire principal est son Président Bernard Guichon. Cette compagnie, propriétaire de ses appareils, a pour objet le transport aérien (aviation d'affaires), la vente et l'entretien d'aéronefs. Une base, sous forme de bureau, a été ouverte sur l'aéroport de Lyon-Bron, en novembre 1987, dont Gilles Dubois assure la présence physique de la Compagnie, en tant que Directeur commercial, jusqu'à son départ à la retraite le 31 juillet 2011. Au début de la compagnie, sont utilisés un seul Piper Aztec PA 23, immatriculé F-BTCD, puis deux, d'abord le F-BTMT, suivi du F-BTY Y, qui réalisaient des vols quotidiens de 'courrier/fret postal' dans le cadre d'un accord avec la société (de transport routier à l'origine) créée en 1973 par Roger Caille, d'où le surnom donné par les contrôleurs de Bron à

l'avion qui arrivait le premier sur l'aéroport au tout petit matin : *c'est le laitier !* Les destinations desservies à l'origine étaient Poitiers puis ensuite Niort pendant quelques années. Le but de ces liaisons était de rapatrier le plus vite possible, donc au petit matin, les chèques de banques comme le Crédit Agricole qui convergeaient vers l'aéroport de Niort par la route depuis la fermeture des succursales en fin d'après-midi la veille, pour être remis à leur société de traitement de chèques sur Lyon dès l'ouverture le lendemain matin. A l'époque, les 'dates de valeurs' pouvaient coûter très cher à la banque... Un autre bimoteur à pistons Partenavia P68B, immatriculé F-BXLI a ensuite été exploité, notamment pour ces vols de 'courrier/fret postal'. Puis, ce fut un un Piper Cheyenne II, immatriculé F-GEPE, pour offrir la rapidité et le confort de la pressurisation d'un turbo-propulseur à la clientèle qui devient de plus en plus exigeante. Pendant quelques années, la compagnie utilise en partenariat avec un propriétaire privé, un hélicoptère Aérospatiale Ecureuil AS 350 pour des vols en montagne ou sur de petites distances. Pour satisfaire une 'clientèle de groupes', la compagnie utilise d'abord un Beechcraft Be 99, immatriculé F-BTME, puis en 1988 deux Be 99 de 15 places, immatriculé F-GFPE (l'un de ces deux avions, après avoir connu une longue carrière et plusieurs autres propriétaires, a fini tristement sa vie, incendié par des émeutiers sur l'île de Madagascar...). Pendant quelques années à partir de 1989, à l'occasion d'un partenariat avec la Compagnie M.T.S, basée sur l'aéroport d'Annecy, est utilisé un bi-réacteur Cessna Citation II, immatriculé F-GGGT. En 1991, pour remplacer les Be 99 par un appareil pressurisé, plus rapide et offrant plus de place, mise en service d'un Fairchild SA-277 Metro III de 18 places, immatriculé F-GLPE. En 1997, pour remplacer le Cheyenne et offrir plus de places, mise en service d'un Beechcraft Be 300, immatriculé F-GVPE. Entre 1997 et 2001, rachat de la Compagnie Sinair, basée à l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, puis absorption de celle-ci. En avril 2000, le 'pavillon' de Sinair (C.T.A : Certificat de Transporteur Aérien) est vendu à la Compagnie Axis basée à Marignane. Pour remplacer le Metro III et offrir une meilleure prestation à la 'clientèle groupe', mise en service en 1994 d'un Beechcraft Be 1900-D (cabine haute où on peut se déplacer debout), immatriculé F-GUPE, puis un second en 1997, immatriculé F-GOPE, et un autre en 1999, immatriculé F-HAPE, qui remplace les deux premiers qui ont été vendus à la compagnie partenaire Hex'Air (basée au Puy en Velay) qui exploite la liaison aérienne régulière Le Puy-Paris/Orly, puis celle de Castres/Rodez/Lyon avec ces deux appareils. En 2004, un Piaggio P 180 'Avanti', immatriculé F-GZPE, appareil plus rapide et plus confortable remplace le Be 300, puis un second Piaggio P 180 'Avanti II', immatriculé F-HCPE, est mis en service en 2008. Pour satisfaire le déplacement d'une 'clientèle de groupes plus important' (comme équipes sportives ou de marques automobiles), un bi-réacteur Embraer ERJ 135 de 37 places, immatriculé F-GYPE, est mis en service en septembre 2001, puis un second Embraer ERJ 145 de 49 places, immatriculé F-HBPE, en 2004. Avec ce dernier appareil, Pan Européenne Air Service réalise souvent des 'remplacements de lignes aériennes régulières' au profit de grandes compagnies telles Air France, Régional, Britair, Airliner, entre autres.... (Voler au profit de ces compagnies révèle bien la qualité reconnue de Pan Européenne Air Service). Au début de l'exploitation de l'Embraer 135, la compagnie a réalisé du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003, à la demande insistante de la Chambre de Commerce et d'Industrie et du Département de la Savoie en plein désarroi, la liaison aérienne régulière quotidienne Chambéry-Paris, suite à la défection de la compagnie exploitante 'Régional', qui avait arrêté ses vols à la fin du programme 'Hiver 2002'. Pour dynamiser et fidéliser les passagers de cette liaison quotidienne, Pan Européenne Air Service avait apposé en rouge sur le fuselage de l'appareil, un énorme logo 'Savoie' avec une adresse internet pour les réservations. Pan Européenne Air Service, pour s'adapter à la conjoncture et à la baisse des demandes de 'petits groupes' d'une quinzaine de passagers, procède à la vente vers 2011 du Be 1900-D, et pour diversifier son offre auprès des 'hommes d'affaires' et mettre à disposition un

appareil rapide et confortable, mise en service en 2011 d'un bi-réacteur Embraer Phenom 300, immatriculé F-HIPE.

1979, Roland de Fraycinet crée le Secours Aérien Français (SAF) à Albertville. Jean Capoulade et Roland de Fraycinet sont les pionniers du secours aérien en hélicoptère. Le premier crée, début 1970, Hélicap qui a pour but le transport sanitaire au profit aux hôpitaux de la région parisienne ; le second fonde en 1979 à Albertville, le Secours Aérien Français (SAF). Ce dernier, sous l'impulsion de Roland de Fraycinet, est reconnu comme le leader du secours en montagne dans les Alpes. Fort de cette expérience, le Secours Aérien Français (SAF) étend ses activités vers le travail aérien et le transport de passagers et devient le Service Aérien Français (SAF), puis SAF Hélicoptères. En 1989, suite au décès accidentel de son père, Eric de Fraycinet prend les commandes de SAF Hélicoptères. Celui-ci donne une impulsion en créant le Holding SAF Hélicoptères en 2006 après le rachat de Hélicap. De cette entité naissent SAF Industries chargé de la maintenance d'hélicoptères privés et publics, et de SAF Training Academy qui avec ses deux simulateurs de vol forme des pilotes hélicoptères. SAF Hélicoptères, c'est 107 personnes, 45 hélicoptères dans 35 pays sur les cinq continents, 7 bases permanentes, 11 bases SAMU, 3 bases saisonnières et deux simulateurs de vol. SAF connaît aussi des drames :

24 août 1989, le SA-315 Lama du Secours Aérien Français, immatriculé F-GHCD, s'écrase sur la commune de Bourg-Saint-Maurice (Savoie). A son bord, disparaissent Patrick Avesque, 40 ans, pilote et Robert Louis Brun, 37 ans, mécanicien ; 15 décembre 1999, l'accident de l'hélicoptère de type AS 355 F1 Ecureuil, immatriculé F-GJGU, de SAF-Hélicoptères desservant l'observatoire du Pic de Bure (Hautes-Alpes), fait cinq morts.

entre 1979 et 1980, l'éphémère société Air Passaquay assure des vols taxis depuis l'aérodrome d'Annemasse et l'aéroport de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs.

1980, création à Annemasse par Marc Blanc de la société Mont Blanc Hélicoptères (MBH). Cette société a pour but le transport de passagers, le travail aérien, le secours en montagne, le SAMU et la maintenance des appareils. Au fil du temps MBH a acquis des sociétés en France et en Suisse : Hélicoptères de France (HDF), Swift Copters, Blugeon et Eagle Valais. En 2017, la holding familiale franco-suisse HBG France, détenue par la famille Blanc, est basée sur l'hélistation d'Issy les Moulineaux à Paris. HBG est né du regroupement en 2017 de MBH et de HDF. Cette société regroupe 300 personnes et 150 pilotes, possède 56 hélicoptères en propre et 60 et exploite 25 hélicoptères de particuliers. Elle est présente sur 30 bases en France (Annemasse, Megève, Courchevel, Avoriaz, Les Arcs, Chamonix, Samoëns, Flaine et Gap-Tallard) et en Suisse. HBG est leader français des compagnies aériennes d'hélicoptères. Cette société a aussi connu des accidents liés aux risques du métier :

19 février 2002, un hélicoptère s'écrase à Flaine (Haute-Savoie) 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 ;

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

1985, la société Air Mont Blanc basée sur le terrain de Sallanches assure des vols touristiques, transports de pièces de décolletage, liaisons entre Courchevel et Genève-Cointrin, 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.

1990, création à Praz sur Arly (Savoie) d'Alpes Montgolfières, société organisatrice de vols en montgolfière. Chaque année sont organisées les Montgolfiades de Praz sur Arly qui rassemblent une dizaine de montgolfières.

1991, création de la société HDF Hélicoptères de France. Cette société possède une flotte de 32 hélicoptères sur le sol national et à l'outre-mer. Elle intervient dans la formation des pilotes, la maintenance des appareils, le négoce, le transport public, le travail aérien, les secours sanitaires. HDF, dirigé par Christian Duc, dispose de quatre bases en France, dont Gap, et a choisi cette dernière pour siège social depuis 2006. Cette société est intégrée en 2017 au Groupe franco-suisse HBG à travers la société Mont Blanc Hélicoptère (MBH).

26 mai 1992, Pascal Brun crée la société Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères (CMBH) connue aussi sous le nom de Air Chamonix, Héli Air Chamonix ou Héli, à Chamonix (Haute-Savoie). Pascal Blanc 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. CMBH possède une base de secours permanente sur l'hélistation d'Argentières, près de Chamonix. L'appareil vient en complément des effectifs de Sécurité civile et Gendarmerie sur le massif du Mont-Blanc, à la demande du centre 15 (SAMU), qui est seul à déclarer l'intervention urgence vitale. Par convention avec certaines stations de ski, cet hélicoptère peut être utilisé pour des secours de confort à la demande des pisteurs secouristes. CMBH, comme toutes les sociétés exécutant des travaux aéronautiques, a connu des drames :

14 septembre 2011. quatre personnes sont décédées dans le crash d'un AS 350 B3+ de CMBH à Vallorcine (Haute Savoie) après que l'engin a heurté un câble du téléphérique du barrage d'Emosson. Quatre morts dont Sébastien Brun, fils du Directeur de la CMBH ;

14 janvier 2004, le pilote et l'un de ses deux passagers ont trouvé la mort mercredi matin dans l'accident de leur appareil AS 350, immatriculé F-GTRK, de CMBH à Lognan sur le domaine skiable des Grands Montets à 2 600m d'altitude, au-dessus de Chamonix (Haute-Savoie). Le pilote, Daniel Pujol, 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

LES ENTREPRISES AERIENNES DANS LES ALPES FRANCAISES

mécanique était à l'arrêt au moment de l'accident en attendant que les pisteurs aient fini leur travail de purge des avalanches ;

janvier 1993, à Megève, Jacques Brun, chef-pilote de l'Aéro-club de Megève crée la société Aérotime qui a pour but le transport de passagers pour vol touristique. Cette société exploite deux Mousquetaires, et tourne avec un pilote saisonnier, trois mois l'été, quatre l'hiver, et réalise 7 à 800 heures de vol par an.

1998, création à Morzine (Haute-Savoie) par Christian Blugeon de l'entreprise d'hélicoptères familiale Blugeon Hélicoptères. Issu d'un milieu modeste, Christian Blugeon est à ses débuts, dans les années 70, un agriculteur, puis saisonnier en stations de montagne avant de devenir chef de chantier dans la construction de remontées mécaniques. Aussi, il assiste au balais des 'hélicos' et rêve de devenir pilote. Breveté pilote d'Hélicoptère, Christian Blugeon avec ses 29.000 heures de vol et 30 ans d'expérience est spécialisé dans le transport et l'héliportage de matériel lourd en zones difficiles, de surveillance de lignes à haute tension, de secours en montagne, de transport de passagers et de travaux aériens divers. Blugeon Hélicoptères dispose d'une flotte de 4 hélicoptères de type AS 350 B3e basée dans les Alpes, et dispose également de gros porteurs dans le cadre d'un partenariat européen. Il intervient partout en France, en Europe et à la Réunion. En 2003, Christian Blugeon a reçu l'ordre national du Mérite du Ministre de l'Agriculture pour son parcours exceptionnel, et la Médaille du Secours en Montagne, une récompense rarement attribuée à un pilote d'hélicoptère d'une société privée, pour ses actions et ses interventions en appui des opérations de secours en montagne. Cette société est intégrée depuis 2017 au Groupe franco-suisse HBG France à travers la société Mont Blanc Hélicoptère (MBH).

décembre 1998, à l'initiative de M. René Guth, Président du Group Alp'Azur, création de la compagnie aérienne Savoie Airlines. Basée sur l'aéroport de Genève-Cointrin, elle doit relier cet aéroport à l'altiport de Courchevel. Suite aux importantes chutes de neige, la liaison par Twin Otter 300 de Havilland débute qu'en février 1999 : deux rotations par jour en semaine et trois le week-end, pour un prix de 850 francs pour un aller simple et 1400 francs pour un aller et retour. Un an plus tard, M. Guth rachète 98% (les 2 autres % étant détenus par le personnel navigant) de la compagnie aérienne Savoie Airlines qu'il rebaptise Alp'Azur Airlines. La liaison est assurée par un avion turbo-propulseur de Havilland DHC 6-300, de 19 places, immatriculé F-GUTH. En plus de la liaison Courchevel-Genève, des vols charters sont proposés au départ de Courchevel vers Zurich, Londres et Lyon. Durant la saison d'hiver 98/99, la compagnie a enregistré 1500 réservations. Le 10 février 2000, lors d'une séance d'instruction, au décollage de Courchevel, le F-GUTH subit une embardée et s'immobilise sur le dos en bordure de la piste. Les deux pilotes sont indemnes, mais l'appareil est fortement endommagé. Le 2 août 2001, un arrêté de retrait de licence d'exploitation est prononcé l'encontre d'Alpe Azur Airlines.

2004, création de la société Héli Challenge qui devient en 2015 Heliconia France, présente sur l'aérodrome de Tallard et sur l'héliport de Paris, est spécialisée dans le transport public de passagers en hélicoptère. Elle assure aussi, une école de pilotage, de travail aérien et d'atelier de maintenance.

2010, création à Annecy (Haute-Savoie), par Michel Passetemps, de la Compagnie des ballons, société organisatrice de vols en montgolfière.

2011, la société Héli-Max est créée par deux pilotes d'hélicoptères spécialisés dans le vol en montagne, Maxime Gaillard et Benoît Levacher. Ils ont pour objectif de faire découvrir à leurs clients, depuis l'aérodrome de Montdauphin-Saint Crépin (Hautes Alpes), l'environnement exceptionnel du Massif des Ecrins, dans une ambiance aéro-club, tout en conservant la qualité d'une entreprise sérieuse et sécurisante. Cette société participe aux missions d'assistance aux skieurs des stations de Vars et Risoul, et réalise aussi des travaux aériens. Heli-Max mets à la disposition de sa clientèle, deux machines : un hélicoptère Robinson R 44 de trois places pour baptêmes et travaux, et un Ecureuil AS 350 N 3 de sept places pour le transport de passagers et de travaux aériens.

Comme toute entreprise qui réalisent des interventions dans le secteur aéronautique, elle a connu un drame : le 12 novembre 2013, le crash de l'hélicoptère AS 350 B3, immatriculé F-HTOM, appartenant à la société Héli Max, est survenu au-dessus du domaine skiable de Serre-Chevalier, sur la commune de Saint-Chaffrey, endeuille la société.

depuis avril 2012, sur l'aéroport d'Annecy-Meythet, la société aérienne Aviaalpes dispose d'une flotte qui se compose de : 2 Technam P2008, 1 DR 400, 1 Cessna 182 T G 1000, 1 Cirrus SR22 G6. Aviaalpes propose le transport par voie aérienne de passagers pour des vols touristiques tout au long de l'année, 7 jours sur 7, si les conditions météo le permettent. Cette société dispose d'une école de pilotage avec vols d'initiation, brevet de pilote PPL, ainsi que la location d'avion, et une activité d'aviation d'affaires.

14 mai 2012, la SARL Aerosavoie est créée à Chambéry par Christophe Chapuis et Jean-Baptiste Pennazio. La vocation initiale de la société est le largage de parachutistes sur Pilatus Porter PC6. La société crée ensuite le premier Certificat ATO professionnel de formation de pilote sur Pilatus PC6 Porter, En mai 2014, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) lui délivre le certificat ATO formation "Vol Montagne" professionnel. Dès le mois de juin 2014, la société travaille à l'obtention du futur Certificat de Transporteur aérien qui permettra d'effectuer des vols commerciaux. L'objectif de Christophe Chapuis et Jean-Baptiste Pennazio est de relier l'altiport de Courchevel, à l'image de la compagnie Air Alpes. En Septembre 2014, la société inaugure sa nouvelle base à l'altiport de Courchevel, en partenariat avec la municipalité de Courchevel qui souhaite développer son installation. Elle est la seule société avion basée à Courchevel, et délivre entre autre la formation nécessaire pour les pilotes souhaitant atterrir sur la piste de Courchevel. En juin 2015, la DGAC lui délivre le Certificat de Transporteur aérien. Depuis ce jour, Aerosavoie est la seule compagnie aérienne autorisée par la DGAC à atterrir à l'altiport de Courchevel avec des passagers commerciaux (passagers payants). Le premier appareil de type Vulcanair P68 Turbo-Observer est livré en avril 2015 et le premier vol commercial de la compagnie est effectué le 28 juin 2015. En novembre 2015, la société choisit un nouveau nom commercial "Alpine Airlines", qu'elle adopte définitivement. Après plus de 20 années sans activité commerciale "avion" sur la piste de Courchevel, le premier vol commercial à destination de Courchevel atterrit le 19 décembre 2015. Il est accueilli à Courchevel par toute l'équipe Aerosavoie et par Yves Chapuis, responsable de l'altiport de Courchevel. L'appareil arrivait de l'aéroport d'Annecy Haute-Savoie Mont-Blanc. En juin 2016, Alpine Airlines inaugure sa nouvelle base à Saint Tropez "La Mole". Les premiers vols sur le bassin méditerranéen débutent en juillet 2016. Juillet 2016, la DGAC 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..Avril 2017, les opérations commerciales VFR de nuit en montagne sont approuvées par la DGAC. Ces opérations permettent le franchissement des Alpes très rapidement lorsque les conditions météorologiques le permettent (trajet direct, hors des routes de navigation

utilisées par les vols aux instruments). Mai 2017, les opérations commerciales "monomoteur" sont approuvées par la DGAC. Ces opérations permettent de réaliser des vols panoramiques au dessus des Alpes et du Mont Blanc avec des appareils monomoteur. Juin 2017, la compagnie reçoit son nouvel appareil, le Vulcanair, Aviator AP68TP-600. Plus grand et plus rapide, il permet entre autre de relier Paris à Courchevel en 1h 25. Ce nouvel appareil peut embarquer jusqu'à 8 passagers. L'activité de la compagnie est liée à la saisonnalité, : l'hiver l'exploitation est principalement située à Courchevel, l'été à Saint-Tropez et le reste de l'année à Chambéry, Lyon, Annecy. La partie école de pilotage est certifiée ATO depuis 2014. Pour l'écolage, la compagnie exploite des appareils de type Jodel D140 Mousquetaire (qualification au vol en montagne), Cessna 172R (qualification Courchevel, formation de pilote privé), Pilatus PC 6 et Cirrus SR22.

1^{er} janvier 2014, les évacuations sanitaires par hélicoptère dans la région PACA sont assurées par le groupe italo-américain INAER. Cela fait suite à un appel d'offres lancé il y a un an par l'Assistance publique des hôpitaux de Marseille, financé par l'Agence régionale de santé. C'est la première fois en France qu'un tel dispositif régional est mis en place. Le contrat est d'une durée de cinq ans. INAER est un gros groupe spécialisé dans le monde de l'hélicoptère. Un des nombreux hélicoptères de sa flotte est basé sur l'aérodrome de Gap-Tallard pour s'occuper des urgences sanitaires. Il est le Service d'Assistance Médicale d'Urgence (SAMU) des airs des Hautes-Alpes. Lorsque l'alerte est donnée, il décolle de l'aérodrome de Gap-Tallard, se pose sur le toit de l'hôpital de Gap où il récupère l'équipe médical avant de s'envoler sur les lieux du secours. Le Service Mobile d'Urgence et de Réanimation Médicale (SMUR) de l'hôpital de Gap fait appel au DAG de Briançon pour des interventions d'urgence.

26 mars 2015, création à Marnaz (Haute-Savoie) de la société d'exploitation d'hélicoptères Savoie Hélicoptères. Cette société dispose de deux pilotes instructeurs qualifiés et d'une flotte de cinq appareils qui va du Cabri G2 à l'AS350B3e. Elle propose des vols touristiques en hélicoptère, mais aussi des travaux aériens et des cours de pilotage.

la société Alpes Helicops, implantée à Buisard (Hautes Alpes), a fait construire un hangar sur l'aérodrome de Tallard afin d'abriter son hélicoptère EC 225 Super Puma. Ce modèle d'hélicoptère relativement important est utilisé pour la pose de lignes électriques en haute montagne.

Sources : Ailes Anciennes de Haute-Savoie, Amicale des Anciens d'Air Alpes, Archives de René Bouvier-Belleville, de très nombreux sites Internet

Les entreprises aériennes dans les Alpes françaises (C) Copyright CALM 06/2019