

**Des pilotes d'exception  
pour des vols remarquables  
dans les Alpes françaises**

Vers 1504, Hugues Blériot, en religion Frère Boromé à la Grande Chartreuse (Isère), d'origine lyonnaise, expérimente sur une pente du massif de la Chartreuse un engin planeur fait de toile et de bois.

6 mars 1784, le huitième voyage aérien a lieu à Chambéry. Une montgolfière construite par le Chevalier de Chevelu s'envole du parc de Buisson Rond à Chambéry et après avoir parcouru 12 kilomètres en 30 minutes se pose à Challes les Eaux sur le terrain qui deviendra l'aérodrome local.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, un nommé Croz, habitant le village du Tour (Haute-Savoie), 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.

2 septembre 1849, Francisque Arban à bord d'un ballon à hydrogène réalise la première traversée des Alpes. Il s'envole du Château des Fleurs à Marseille à 18h 30, survole le massif de l'Esterel à 4.000 mètres, puis le Mont Viso à 4.600 mètres à 1h 30 du matin le 3 septembre, et atterrit à 2h 30, à proximité d'une ferme du village de Pion Porte, près de Stupinipi, à environ 6,4 kilomètres à l'ouest de Turin.

Francisque Arban, également connu sous le nom de Francesco Arbandi Lione, est né à Lyon, vers 1800. Il est l'un des dix enfants de Simon Alban, artificier. Francisque Arban réalise en France plusieurs vols en ballons à partir de 1832. C'est avec Comaschi qu'il lance sa carrière aéronautique, en le suivant à Turin et à Naples en 1841, puis seul, en accomplissant de nombreuses ascensions en ballon en Italie, en Autriche, en Espagne et en France. Entre 1845 et 1849, il est très connu pour ses vols en Italie où il réalise son douzième vol à Rome en avril 1846. En 1849, Francisque Arban après avoir décollé de Nîmes vers 19 heures s'élève vers 3.600 mètres. Trouvant un vent favorable, il envisage d'atteindre Lyon, mais il se voit dans l'obligation de se poser vers 21h 30 à Alissas, près de Privas (Ardèche). Néanmoins, il a parcouru 38 lieues en 2h 30. Le 7 octobre 1849, il décolle de Barcelone avec son épouse à bord du ballon, Les conditions météorologiques ne sont pas excellentes, il décide de se reposer pour laisser sa femme au sol avant de repartir. Son ballon est soufflé sur la Méditerranée et il disparaît sans laisser de trace.

22 août 1889, le Colonel Tanant et le Lieutenant-colonel Zobel appartenant au régiment du Génie de Grenoble réalisent un vol en ballon dans la région grenobloise.

10 octobre 1890, Extraits du journal L'Echo de Lyon :

«Deux officiers en ballon. Grenoble. Deux officiers du Génie, le commandant Allote de la Fuye et le capitaine Zobel, viennent de faire une curieuse ascension. Partis à 8 heures 30 de Grenoble, dans le ballon militaire « l'Obion », du parc aérostatique de Grenoble, ils ont traversé les montagnes de Luz-de-la-Croix-Haute, le col de Veynes, et sont allés atterrir, à 3 h. 30, sans accident, près de Manosque (Basses

Alpes), après s'être élevés à une hauteur de 3.000 mètres. C'est la première fois qu'un ballon militaire atteint une pareille hauteur. Les courageux officiers ont fait pendant l'ascension, d'intéressantes expériences. »

3 octobre 1898, le Suisse Edouard Spelterini, de son vrai nom Edouard Schweizer, à bord du ballon à hydrogène 'Wega' s'envole de Sion (Suisse) avec trois passagers. Le vol devait se diriger vers le nord-est pour survoler le massif alpin, mais le vent contrarie le projet. Le ballon s'est posé sur la commune de Prauthoy (devenue en 2016 Le Montsaugéonnais) dans la Haute-Marne, à 20 kilomètres à l'ouest de Langres.

Au terme de cet exploit, on appela Spelterini, 'l'aigle des airs'. Après avoir accompli ce vol en 1898, il effectue dix survols alpins entre 1898 et 1913, notamment à des fins scientifiques et photographiques. Ses 570 vols en ballon en Europe, en Egypte et en Afrique du Sud entre 1870 et 1926 et ses nombreux vols en ballon en Suisse dès 1891, le rendirent populaire.

Extraits de Gallica :«Une expédition aérostatique, ayant pour but la traversée des Alpes, se préparait en Suisse depuis quelque temps. Cette expédition était composée de plusieurs savants étrangers, notamment MM. Heim, professeur de géologie à Zurich, Hergesell, professeur à la Faculté de Strasbourg, Maurer, Lockmann, Biliviller, Hagenbach-Bischof, Kahibaum et Spelterini, un aéronaute suisse que ses ascensions mouvementées ont rendu célèbre.»

«Le lieu du départ avait été fixé à Sion, capitale du Valais (Suisse). L'ascension a eu lieu avant-hier, en présence d'une foule considérable. Le ballon 'Wega' cubant 5,268 mètres, s'est majestueusement élevé dans les airs, ayant à bord les membres de l'expédition. Il était commandé par M. Spelterini. Le 'Wega' est certainement un des plus grands aérostats qui aient été construits jusqu'ici, Il a été confectionné avec 4,336 mètres de soie vernie, d'une résistance de 1,500 kilos par mètre linéaire. Son diamètre est de 18 m. 50, sa circonférence de 58 mètres, sa force ascensionnelle de 3.594 kilos. Sa nacelle peut supporter un poids d'environ 75,000 kilos. Le 'Wega' a été gonflé avec de l'hydrogène pur. Les voyageurs avaient emporté 3.000 kilos de sable renfermé dans des petits sacs. Afin de mesurer exactement la marche de l'aérostat, les ascensionnistes avaient placé dans la nacelle deux baromètres anéroïdes enregistreurs et un baromètre mercurel qui devaient servir d'instruments de contrôle. M. Biliviller, le directeur de l'expédition, était chargé d'établir les différentes vitesses et forces du vent. Le but principal de l'entreprise était de photographier les masses montagneuses de la Suisse et de faire des expériences sur l'humidité et sur la température de l'air, sur la formation des nuages et des vapeurs. La première ascension a fourni des résultats scientifiques fort intéressants. Le voyage du 'Wega' dans l'Oberland dura 5 heures 40 minutes. Le ballon a parcouru une distance de plus de 300 kilomètres. Les voyageurs ont constaté que la plus basse température a été de 21 degrés au-dessous de zéro, au point culminant de l'ascension, c'est-à-dire à une altitude de 3,150 mètres. Une brise du Sud-Ouest a favorisé l'ascension du 'Wega'».

Extraits du journal 'L'Echo Saumurois' du 6 octobre 1898 :«Explorer le Mont Blanc. L'expédition Spelterini. On télégraphie de Sion : On sait que le ballon Véga, monté par une expédition scientifique, sous la direction du capitaine Spelterini, est parti lundi matin, à dix heures cinquante. Les nouvelles parvenues jusqu'à présent portent que le Véga, au lieu de prendre la direction du nord-est., a été poussé vers le nord-ouest jusqu'à Yverdon; puis il a franchi le Jura, se dirigeant vers Jougue et Pontarlier. ! Le ballon-sonde lancé de Sion par les soins de la Société aérostatique internationale est parti à trois heures trente-cinq par une véritable tempête, à une grande vitesse vers le nord-ouest. Puis il a disparu dans les nuages vers 4,500 mètres. Le ballon a perdu son lest automatique au départ en traversant la Promenade. On télégraphie de Berne : Le ballon Véga, parti de Sion, a effectué heureusement sa descente à Prauthoy, entre Langres et Dijon. La hauteur atteinte a été de 6,300 mètres»

mi-octobre 1905, à Amphion (Haute-Savoie) sur le chantier de canots automobiles du mécanicien thononais François Celle, Gabriel Voisin en présence de Louis Blériot, doit faire des essais pour décoller son planeur. Tracté par le canot automobile d'un riche banquier de Lausanne, le planeur ne réussit pas à s'élever par suite de manque de puissance du canot et par une surface trop agitée du lac.

11 novembre 1906, dans le cadre de l'Exposition universelle de Milan, le ballon 'Citti di Milano', s'envole de Milan avec à son bord Celestano Usuelli et Carlo Crespi. Il atteint 5000 mètres et survole le Mont Blanc, le ballon se pose après 4 heures de vol à Aix les Bains (Savoie).

10 août 1909, le ballon, le 'Sirius', s'envole de Chamonix (Haute-Savoie) vers 12h 30 avec à son bord le pilote suisse Edouard Schweizer, alias Spelzerini, et trois passagers : le Comte de Chateaubriand, Otto Dunker et Frantz Reichel. Après le survol du Massif du Mont Blanc, le ballon se pose dans la région du Tessin (Suisse).

juillet 1910, Armand Dufaux réalise sur le terrain de Viry (Haute-Savoie ) un vol en aéroplane de 31 minutes en 18 tours de piste.

17 août 1911, un pilote militaire, d'origine savoyarde, Julien Félix, brevet militaire n°13, sur Blériot XI-2, décolle du terrain d'Ambérieu en Bugey, survole vers 2000 mètres, le lac du Bourget, la Croix du Nivolet, une partie du Massif des Bauges, et après 1 h 35 de vol, atterrit à Saint Pierre d'Albigny, dans la Combe de Savoie, sa localité d'origine. Cette traversée constitue le premier survol de la Savoie et plus encore le premier raid aérien réalisé au-dessus des Alpes françaises. Le 5 août, sur ce même appareil, il avait battu le record d'altitude en atteignant 3550 m.

1911, 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) réalise le tout premier atterrissage dans un massif alpin en se posant près du Col d'Anterne, au-dessus de Passy, (Haute Savoie) 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 (Haute-Savoie) 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.

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).

A 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.

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.

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.

août 1922, l'Ecole d'aviation de Lausanne avec la collaboration de la société Aéro-Lausanne organise des liaisons aériennes sur hydravion italien entre Ouchy en Suisse et Evian les Bains, Annecy et Aix les Bains.

2 août 1922, dans le cadre de la Coupe Gordon Bennett organisée à Vernier-Chatelaine, dans les environs de Genève, l'aéronaute français Georges Blanchet et sa passagère Mme. L. Clavel, à bord du ballon sphérique 'La Fernande', participent à l'épreuve du concours de distance. Ils réalisent un vol entre Genève et Turin, donc une traversée des Alpes du nord au sud.

1923, un riche britannique Assan Farid, petit-fils d'un maharaja du Pakistan acquiert 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.

4 mai 1924, lors d'un rallye aérien, René Latu, aéronaute français, s'envole de Saint Etienne (Loire) à bord d'un ballon sphérique de 1200 m<sup>3</sup>. Quelques minutes plus tard, il se pose à Saitnt Chamond pour laisser descendre ses deux passagers. L'aéronaute poursuit son vol vers les Alpes. A 15h 15, il est vu au sud d'Allevard-les-Bains à une altitude estimée entre 5000 et 6000 mètres. A 16h 30, l'aéronaute fait un atterrissage dans de bonnes conditions à Voghera, près de Pavie (Italie). René Latu a ainsi traversé les Alpes et parcouru 400 kilomètres en 4 heures sans l'aide d'inhalateur. C'est la troisième traversée des Alpes en ballon d'ouest en est.

René Latu né en Algérie, le 17 octobre 1902, qui avait fait ses études à l'Ecole supérieure d'aéronautique était breveté pilote d'avion et de sphérique, est sous-lieutenant au 3<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de chasse à Strasbourg. René Latu était un pilote de ballon remarquable et effectua de nombreux vols (13<sup>ème</sup> Grand prix des Sphériques de l'Aéro-club du Rhone ; 4 mai 1924 Traversée des Alpes).

Lors de la Coupe Gordon-Benett dont le départ fut donné à Bruxelles le 7 juin 1925 deux aéronautes français René Latu et Francin Dosce tombèrent dans la Manche et furent recueillis par un bateau qui les déposa à Portsmouth. René Latu décédera de pneumonie suite au naufrage.

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 : le 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>

12 janvier 1928, 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 Goliat, '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 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.

1928, l'Aéro-club du Dauphiné loue à Monsieur le Baron Segurier, 22 hectares de terrain sur la commune de Moirans, pour une somme de 450 francs l'hectare. Quelques ajustements parcellaires sont apportés. Un hangar est mis en place par l'aéro-club pour développer ses activités aériennes (Station Potez Aéro-Service et Ateliers de réparations de l'Aéro-club du Dauphiné). 1930, en vue de son ouverture à la circulation aérienne publique, un aérodrome privé est aménagé par l'Aéro-club du Dauphiné sur le territoire de la commune de Moirans, à 18 km au nord-ouest de Grenoble. Cet aérodrome dégage à l'époque une aire d'atterrissage de 850 x 475 m. en mesure d'accueillir une liaison aérienne. La Société de Transport Aériens Rapides (STAR), est une compagnie aérienne créée en mai 1930 avec un capital de 1,5 millions de francs, en tant que filiale de la Société Nieuport-Delage, Gustave Delage en devenant directeur général, et Jean Denis d'Air Union comme chef-pilote. Son objectif est de faire du transport aérien à la demande et des liaisons rapides entre Paris et d'autres villes de France, dont les publications Hachette. En outre, des services réguliers sont prévus vers Genève et Lymgne en Grande-Bretagne. En fin d'année 1930, STAR ouvre une liaison Paris-

Dijon-Marseille. Mais l'implication de M. Auniac dans la création de l'aéroport de Cannes-Mandelieu l'incite à faire ouvrir une liaison Paris-Cannes. Au début de 1931, il est décidé que Chambéry sera relié à la nouvelle ligne Londres-Paris-Grenoble-Cannes de la Société des Transports Aériens Rapides. 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. Elle est inaugurée, le 5 avril 1931, avec un service Paris-Dijon-Moirans (Grenoble)-Cannes, le premier vol est effectué avec un Fokker F.VII a. en correspondance à Paris avec Londres à partir des lignes Imperial Airways. Les Nieuport-Delage sont utilisés pour le transport de la messagerie. En juin 1931, les appareils de la STAR assurent le service entre Paris et Lausanne en Suisse, il est envisagé une liaison Paris-Lille. Après le refus du subventionnement de l'escale Moirans par la ville de Grenoble, la société Air Union se met sur les rangs pour reprendre la liaison. Son directeur-général, M. Gaucher, devait se rendre à Cannes, en octobre 1931, pour étudier les modalités de cette reprise avec la Municipalité proposant que le service Cannes-Moirans-Dijon-Paris se transforme en service régulier Cannes-Lyon-Paris avec correspondance immédiate pour Londres. L'accident du 15 juillet 1931 au Col de Lus-la-Croix-Haute (Drôme) mettra fin aux activités de la STAR et de la liaison aérienne sur cette liaison. L'aérodrome de Moirans est abandonné par son aéro-club créateur, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

A partir de 1928, la Compagnie Aérienne des Alpes développe un tourisme aérien autour des lacs savoyards à partir d'hydravions.

20 mars 1929, deux avions militaires italiens, de type non précisé, partis du terrain d'aviation de Fiume, en Italie, à destination de la France, se trouvent pris par le mauvais temps entre Bourg Saint Maurice et Sainte Foy en Tarentaise (Savoie). Si l'un des pilotes réussit à se poser sur le terrain de Challes les Eaux, l'autre percute la muraille rocheuse, en rive gauche de l'Isère, face au hameau de La Raie, en amont de Sainte Foy en Tarantaise. Blessé sans trop de gravité, le pilote le Capitaine Natale Palli meurt de froid à proximité d'un refuge qu'un épais brouillard avait caché à sa vue.

En septembre 1922, a lieu à La Gurraz, sur la rive droite de l'Isère, inauguration d'un monument à sa mémoire. Natale Palli se rendit célèbre pendant la première guerre mondiale en commandant, sous les ordres de son observateur l'écrivain Gabrielle d'Annunzio, un raid italien de bombardement sur la ville autrichienne de Vienne qui fit grand bruit, à défaut de beaucoup de dégâts. Le 20 mars 1929, il est envoyé par G. D'Annunzio (certainement lors des prémices de l'incident international de Fiume, à confirmer), pour porter à Paris un message urgent à Georges Clemenceau, Président du conseil, avec retour à Rome avec son avion.

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

1932, Joseph Thoret transfère à Challes-les-Eaux, la Section d'Etudes du vol dans les remous, plus communément appelée 'Ecole des remous', qu'il avait créé le 6 août 1924 à Romanin-les-Alpilles (Bouches du Rhône). Il se consacre presque uniquement à la prospection du massif du Mont-Blanc pour concrétiser ses études aérologiques. Il ouvre une Ecole de vol en montagne, qui est plutôt un camp estival, dépendant du 35<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de Bron. De nombreux pilotes militaires seront formés à la méthode préconisée par Thoret : faire découvrir aux élèves pilotes le principe : "le sol n'engloutit pas le vent, et que pour aussi bas que l'on soit, il est toujours possible d'y trouver une ascendance". En 1938, cette école est fermée par l'autorité militaire.

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.

1935, Joseph Thoret tente la traversée des Alpes à bord d'un appareil plus léger qu'en 1926, l'avionnette biplace SFAN-1 à moteur Poinard de 25 cv, le moto-planeur de nos jours : le 12 août, il décolle de Paris-Le Bourget, survole Auxerre, Lons-le-Saunier, Challes-les-Eaux ; le 13, de Challes vers Aiguebelle, le Col du Mont Cenis et Turin ; le 14, retour de Turin vers Challes-les-Eaux ; puis retour sur Paris en deux jours.

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, du département de la Loire et de la Chambre de Commerce, ainsi que du Conseil Général de la Loire.

7 juillet 1937, la Compagnie Air Bleu ouvre une liaison aérienne postale régulière entre Paris-Le Bourget, Clermont-Ferrand, Saint Etienne-Bouthéon, Lyon-Bron et Grenoble-Eybens. Pour faciliter cette liaison, le Ministère de l'Air entreprend à ses frais, la constructions sur le terrain de Grenoble-Eybens, d'une piste en dur de 600 mètres de long par 15 mètres de large. En 1941, ce sont deux pistes en béton de 950 mètres qui sont aménagées sur cet aérodrome.

4 décembre 1943, vers 13h 45, un hélicoptère militaire allemand du type Focke Angelis Fa 223 'Drache' n°12, codé DM+SP, s'écrase à proximité du sanatorium Martel de Janville sur la commune de Passy. Dans les débris de l'appareil, les deux occupants, le lieutenant Brennecke et son assistant ont perdu la vie. L'appareil se serait écrasé suite à la rupture d'une biellette de commande du pas du rotor. Plusieurs versions (non vérifiables) existent sur la présence de cet appareil à cette date en ce lieu. Il pourrait s'agir du convoyage, par cet appareil, vers le centre d'essais du col de Voza, au-dessus de Saint Gervais, du dispositif de propulsion des V 2 qui connaissait de sérieux problèmes à haute altitude.

16 novembre 1947, premier vol dans l'onde à 6100 mètres à Fayence (Var) par Jules Landi et Marcel Giovannini.

5 mai 1951, le Capitaine Fonteilles et l'adjudant-chef Lamblin du Centre d'Entraînement au Vol en Montagne du Bourget du Lac (Savoie), sur planeur Kranich II, battent le record du monde de vitesse en planeur biplace avec une moyenne de 66 km/h sur le parcours Guffy (Semnoz), Gerbaix (Dent du Chat), Saint Pierre de Chartreuse.

5 octobre 1951, Georges-André Zehr, accompagné du pilote-radio-reporter Jean-Paul Darmsteter, à bord du Piper-Cub IIB-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 redécollé son appareil à l'aide d'un sandow et se pose sur l'aérodrome de Sion.

3 novembre 1952, André Lafargue atteint dans l'onde de Saint-Auban (Alpes de Haute-Provence) l'altitude absolue de 9.000 m avec un gain de 8.400 m ; ce qui aurait pu être le nouveau record de France ne fut pas homologué, faute d'un barographe réglementaire.

8 mars 1953, Henri Giraud décolle de l'aérodrome de Grenoble-Eybens avec un planeur Castel 25 S de l'Aéro-club du Dauphiné et se pose vers la Croix de Chamrousse enneigée. Il réalise le plus haut posé de planeur à 2225 m. Il redécollé au sandow et se repose ensuite à Grenoble.

20 août 1953, le planeur Olympia Meise de Félicien Noin est largué à 12 h 15 de l'aérodrome de Saint Auban (Alpes de Haute Provence). Après avoir survolé le Massif des Trois Evêchés et le Mont Cemet, le pilote débouche sur le versant italien et, après avoir descendu la vallée de la Stura, il se pose à 15 h 40 à Aisona, près de Cunéo (Italie). Félicien Noin a traversé les Alpes du Sud sur 140 kilomètres en trois heures et demi. S'il fut chaleureusement accueilli par les autorités italiennes, de retour le lendemain au Centre de Saint Auban, l'accueil du Chef de Centre et du chef-pilote fut loin d'être cordial. Félicien Noin, menuisier d'aéronautique au Centre de Vol à Voile de Saint Auban, reçut une sévère réprimande et une interdiction de vol d'un mois notifiée sur son carnet de vol, ainsi fut la récompense de l'exploit. Il ne fut pas jugé correct qu'un modeste menuisier prenne de vitesse les ténors qui avaient ce projet.

14 avril 1955, le chef-pilote du Centre National de Challes-les-Eaux, René Branciard, se fait remorquer depuis Challes jusqu'à l'Aiguille du Tricot. Après avoir exploité le puissant effet de pente qui y règne par fort vent d'ouest, le Breguet 900 de Branciard traverse la couche limite et accroche l'onde du Mont Blanc. Montant à 12 m/s dans le calme de l'onde, Branciard est rapidement incommodé par le manque d'oxygène et le froid très intense (-30°C) et doit abandonner son ascension à 5 900 m. Pour la première fois, le Mont Blanc était survolé par un planeur.

12 avril 1955, deux vélivoles de 23 ans : Jean-Louis Perrier (sur le Milan F-CASA) et Jean Poncet (sur l'Air 102 n°38 F-CASC), relient Grenoble à Turin via les Ecrins (passés à 5.400 m. sans oxygène !) et le col du Montgenèvre. Performance remarquable, sur des planeurs "bois et toile" avec des finesses (25 à 30) moitié moindres que celles des planeurs plastique d'aujourd'hui.

## Des pilotes d'exception pour des vols remarquables dans les Alpes françaises

Jean-Louis Perrier, ce grenoblois vola sur sur le terrain d'Aubenasson (Drôme). Devenu pilote professionnel, il pilota chez Air-Alpes, Air France, et à la Postale de nuit. Une famille de vélivole, puisqu'un de ses fils a volé chez Air France et sa fille est morte lors d'une collision en vol sur la pente de Challes les Eaux. Jean-Louis est décédé en décembre 2008.

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 premier sauvetage aérien par hélicoptère. 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 Gôuter à 4300 mètres avant de redécoller 15 minutes plus tard pour se poser sur l'arrête sommitale du Mont Blanc. A 6h 15, l'hélicoptère se pose au Fayet.

17 août 1955, Gabriel Margerit, instructeur à l'Aéro-club de Villefranche-sur-Saône, établit le record de vitesse sur triangle de 300 km : Saint Auban-Die-Mont Genève-Saint Auban, à bord d'un Air 102, à la vitesse de vitesse 39, 707 km/h.

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.

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

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

27 août 1957, Henri Giraud décolle de la Croix de Chamrousse pour aller poser son Piper J 3, immatriculé F-BFYN, sur la prairie sommitale du Mont Aiguille (Isère). Dans les jours qui précédèrent son vol, Henri Giraud avait escaladé le Mont Aiguille par la voie normale pour repérer le terrain, puis deux hélicoptères déposèrent du matériel et des hommes afin d'aménager une piste sommaire de 80 mètres de long et 20 de large. Ce même jour, il effectua trois rotations. Henri Giraud donna le nom d' 'Antoine de Ville' à cette piste (du nom de

l'alpiniste qui conduisit la première cordée à réussir l'ascension de ce sommet réputé inaccessible) et l'inaugura le 19 juillet 1959. Entre 1957 et 1975, Henri Giraud accumula 53 atterrissages sur le Mont Aiguille.

[https://www.youtube.com/watch?v=hc1JO\\_lpcHk](https://www.youtube.com/watch?v=hc1JO_lpcHk)

10 février 1958, Daniel Barbera, chef-pilote au Centre de Saint Auban, sur Breguet 901 'Charlie-Juliette' réalise la traversée des Alpes du Sud au Nord. Après avoir décollé de Fayence, à 11 h 02, il se pose à Ellikon, dans le canton de Zurich en Suisse, à 18 h 12, après avoir parcouru 447 kilomètres.

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.

23 juin 1960, Henri Giraud pose son Piper PA 18 'Choucas' 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 au sommet du Mont Blanc, 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>

10 mai 1963, Henri Giraud emmène le ministre des transports Robert Buron au Dôme de la Lauze (3568 m) dans le Massif des Ecrins (Hautes-Alpes) pour le convaincre d'autoriser les atterrissages en montagne.

28 juin 1964, Henri Giraud survole plusieurs cordées qui commémorent le Centenaire de la première ascension de la Barre des Ecrins par l'itinéraire d'Edward Whymper. Par manque de visibilité, l'atterrissage de son avion 'Edelweiss' à l'extrémité du plateau du glacier, vers 3200 mètres d'altitude, se solde par un accident. Les occupants sont seulement blessés, mais l'avion détruit est resté sur place. 50 ans après les débris sortent des crevasses au pied du glacier.

29 juillet 1976, Jean-Louis Auban, pilote de l'Aéro-club du Dauphiné (ACD), réalise le premier vol de 1000 kilomètres en planeur en Europe en réussissant le parcours en triangle Grenoble-Solliès Pont (Var)-Flims (canton des Grisons en Suisse) et retour à Grenoble. Son planeur Rolladin-Schneider LS 1 est largué à la verticale du Chamechaude (Massif de la Grande Chartreuse) à 13 h 09. A 18h 07, il annonce par radio qu'il se trouve à 2700 mètres au-dessus de Brigg dans le Valais en Suisse, et qu'il est sur le retour. A 20 h 13, il se pose sur l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud, l'ACD sable le champagne.

23 décembre 2007 à 11 h 50 a eu lieu le premier vol de l'avion Electra, immatriculé F-WMDJ, équipé d'un moteur électrique de 25 cv et de batteries Lithium-Polymère. Le pilote, ingénieur d'essais Christian Vandamme a réalisé cet essai historique à partir de l'aérodrome d'Aspres sur Buëch (Hautes-Alpes)..Ce vol de 48 minutes sur plus de 50 km en circuit fermé constitue une première mondiale.

Cette avancée technologique exceptionnelle dans le secteur de l'aviation de loisir permet de proposer une alternative sans précédent aux actuels moteurs thermiques pour les aéronefs nécessitant une puissance de 15 à 50 cv. Ce vol inscrit la motorisation électrique pour avions légers dans un cadre de développement durable et de maîtrise des coûts d'énergie. L'équipe d'ingénieurs français à l'origine du projet s'appuie sur

les compétences et l'expérience de l'entreprise ACV Aéro Service, de la société en création Electravia et de l'Association pour la Promotion des Aéronefs à Motorisation Electrique (APAME). Ces travaux innovants menés par Anne Lavrand, chef de projet Electra, sont soutenus par les pôles de compétitivité Pégase et Capeénergies, et bénéficient des recherches de l'ONERA dans le domaine des hélices silencieuses.

juillet 2010, à bord de l'hélicoptère Kompress CH-7, immatriculé F-PULM, Matthieu de Quillacq entreprend un raid : 11 juillet 2010, à 5h 47, départ de Barcelonnette (Alpes de Haute-Provence) pour arriver en fin de journée sur l'aéroport de Wich en Ecosse ; le 12, départ d'Ecosse pour l'Islande, via les îles Féroé ; le 13, départ d'Islande jusqu'à l'aéroport de Kulusih au Groenland ; les 14 et 15, vol sur le Groenland ; le 16, traversée du Détroit de Davis vers la terre de Baffin ; les 17 et 18, traversée du Canada ; le 19, arrivée à Oshkosh dans le Wisconsin aux Etats Unis. A la suite de ce raid, Matthieu de Quillacq a envisagé de poursuivre ce raid en tour du monde. Donc envol pour l'Alaska, mais son raid s'est interrompu dans l'extrémité orientale de la Russie suite à une défaillance technique de son appareil, et après avoir été condamné à une amende pour être entré illégalement en Russie...

Matthieu de Quillacq, âgé de 54 ans, 30 ans d'expérience dans le vol en delta et parapente, 20 ans en hélicoptère ULM, fondateur de l'école Ubaye Parapente (en 1986), est aussi formateur de moniteurs, entraîneur du Pôle Espoir Vol Libre de Barcelonnette, instructeur hélico ULM, pilote ULM pendulaire et paramoteur. Gérant de la SARL Alixa à Barcelonnette, Matthieu de Quillacq est un des rares artisans à fabriquer des hélicoptères de façon artisanale (4 mois de travail pour construire un hélicoptère à 2 places).

17 août 2011, Klaus Ohlmann, fondateur de la société de vol à voile 'Quo Vadis' basée sur l'aérodrome de Serres (Hautes Alpes), bat un record du monde à bord d'un planeur doté d'un moteur électrique pour le décollage. Profitant de bonnes conditions météorologiques, à bord du planeur prototype, baptisé Icare II, Klaus Ohlmann a parcouru 384,4 kilomètres à 55 km/h en huit heures.

Sources : Des recherches sur les sites Internet, des contacts d'amis et des notes personnelles.

*Des pilotes d'exception pour des vols remarquables dans les Alpes françaises (C) C.A.L.M 04/2019*

<https://calm3.jimdo.com/>