

CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

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.

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

Le 9 août 1909, depuis Chamonix, envol du ballon Sirius, piloté par le capitaine aéronaute Spelterini qui a déjà franchi six fois avec succès les Alpes. Il tente de survoler le Mont Blanc avec son ballon à air chaud, mais vers 2000 mètres, le ballon est déporté vers la Mer de Glace, le Trient et l'Italie.

Mai 1911, fête aérienne sur le terrain de Passy à l'occasion de l'inauguration de l'Ecole internationale d'aviation de Passy. Cette inauguration sera sans lendemain.

Le 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 s'être engagé dans la vallée de Chamonix après s'être posé à Megève. Tout laisse à croire que le constructeur d'avion Farman est à l'origine de ce vol, puisqu'il possède une maison à Chamonix.

Le 11 février 1914, le pilote genevois Agénor Parmelin sur avion Deperdussin, est le premier à survoler le Mont Blanc à bord d'un aéroplane et relier Genève à Aoste. Après avoir décollé du terrain de Collex-Bossy, le pilote survole la vallée d'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.

1920, le pilote suisse NAPPEZ tente de survoler le Mont Blanc à partir d'un hydravion. Le pilote est obligé d'ammerir sur le lac d'Anterne.

Le 30 juillet 1921, le pilote genevois François Durafour, sur avion Caudron G 3, moteur rotatif 9 cylindres de 120 cv, immatriculé F-ABDQ, décolle à 5 h du matin, du terrain d'aviation de Blécherette à Lausanne avec pour but de se poser au sommet du Mont Blanc. Le pilote pose son appareil à 7h 15 au Col du Dôme à 4331 mètres d'altitude. L'appareil avec ses roues se pose sans difficulté. Aidé de quelques amis, François Durafour redécollé et atterrit à Chamonix à 9 h 10.



EVENEMENTS AERONAUTIQUES AU PAYS DU MONT BLANC

En août 1926, Joseph Thoret à bord d'une 'limousine' Farman F 71 à moteur Salmson de 230 cv réalise, depuis l'aérodrome de Genève, un premier parachutage de matériel et de ravitaillement à l'observatoire du Mont Blanc, proche du refuge Vallot à 4367 mètres. Au cours de ses vols, il met en pratique ses observations sur les courants ascendants.

Début de 1928, l'aménagement de l'aérodrome du Fayet, sur la commune de Passy, concrétise l'existence du seul aérodrome de Haute-Savoie, et le début de liaisons aériennes entre le Fayet et Genève par la compagnie Air Union, ainsi que l'exploitation touristique des vols en haute montagne que développa ultérieurement la Société des Aéroplanes Potez avec Firmin Guiron.

Le 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 faire comprendre qu'ils ont été vus. Ce vol préfigurait le secours aérien en montagne.

Le 17 février 1934, des essais de Morane 230, équipés de skis, sont réalisés aux Praz de Chamonix, par le pilote d'essais Marcel Storm et Paul-René Gauthier.



Le 16 novembre 1937, un centre d'essais de moteurs d'avion est créé au Col de Voza par la Société Nationale de construction de moteurs (SNCM), en vue d'essais des moteurs liés à des températures très froides, aux conditions de givrage et à l'altitude.

Le 21 juin 1940, dans la matinée, des bombardiers Fiat Br 20 de la Regia Aeronautica larguent des bombes au-dessus des localités de Bourg Saint Maurice, Aime et Moutiers, ainsi que sur des positions fortifiées. Les dégâts sont de peu d'importance.

Dans la soirée du 4 Février 1943, un Avro Lancaster B Mk 1, codé DX-Q, serial ED 352, appartenant au 57th Squadron de la Royal Air Force décolle de base de Scampton (Lincolnshire) en Angleterre pour une mission de bombardement sur les installations industrielles de Turin (Italie). Dans la nuit du 4 au 5 février, par très mauvaises conditions météorologiques, l'appareil s'écrase dans le Massif de la Pointe de la Terrasse, face au hameau de Crêt Bettex, à une dizaine de kilomètres dans le nord de Bourg Saint Maurice (Savoie). Compte tenu de l'axe du vol de l'appareil, c'est probablement au retour de la mission que l'accident a eu lieu. A bord de l'appareil : F/O A.F. Ritch pilote ; Sgt D. Mc Neil radio ; Sgt E.N. Perkins mitrailleur ; Sgt E. Atkins navigateur ; Sgt B.G. Busby bombardier ; Sgt T. Cosford mécanicien ; F/Sgt R. Sheats mitrailleur. Ces sept militaires trouvent la mort.

Au printemps 1943, après la fonte des neiges, des recherches furent effectuées par les troupes italiennes d'occupation. Deux cadavres, puis trois, furent retrouvés au lieu-dit 'La Terrasse',

EVENEMENTS AERONAUTIQUES AU PAYS DU MONT BLANC

dans un névé du ruisseau de Belleface. Les cinq corps furent ramenés puis mis en bière par la Municipalité de Bourg Saint Maurice en présence de Monsieur Miedan, maire.

Le 1er juillet 1943, les autorités italiennes ont requis la Municipalité de Bourg Saint Maurice afin de faire procéder à la construction de cercueils et au creusage de fosses en vue d'inhumer

les corps de ces aviateurs. *'Huit corps renfermés dans six cercueils'* sont transportés par camion du hameau des Chapieux à Bourg Saint Maurice par les soins des autorités italiennes.

Ils sont inhumés au cimetière de Bourg Saint Maurice, le 5 juillet 1943, en présence de la Municipalité, de l'Adjudant de Gendarmerie, d'officiers et de soldats italiens qui rendent les honneurs. D'après les sauveteurs, deux ou trois corps peuvent être encore ensevelis sous la neige à proximité du lieu de l'accident.

Au cours des années 1950, les corps sont exhumés et transférés au cimetière militaire britannique de Saint Germain au Mont d'Or (Rhône)

Le 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 (Haute Savoie). 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 bielle de commande de 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 convoi, 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 sérieuses difficultés en altitude.



Le 20 août 1944, les Junkers 52 Wnr 7213 codé GA+VA et Wnr 130723 (ou 103723) codé 8T+BV du II/Transporten Geschwader décollaient du terrain de Gallarate (Italie) pour un vol de ravitaillement en armes et munitions à destination de la base aérienne d'Orange dans la Vallée du Rhône. Le 15 août 1944, jour du débarquement allié en Provence, la Vallée d'Aoste commence à être survolée par une série de vols de ravitaillement de l'aviation allemande entre l'Italie et les bases aériennes allemandes dans le sud-est de la France. Ces missions sont effectuées par des bimoteurs de transport du type Junkers 52 de la Luftwaffe depuis leurs bases en Italie. Pour rejoindre leurs objectifs et éviter d'être interceptés par la chasse alliée, les Junkers 52 volaient extrêmement bas en enfilade tout en prenant des risques dans l'étroite vallée alpine. Les deux appareils après avoir traversé en enfilade le Val Verny franchirent la vallée du Rodano surmontant le Col de la Seigne. C'est alors que des témoins virent les deux appareils, un court instant, porter au maximum les trois moteurs et ensuite se briser sur la paroi, non loin du refuge Elusabetta (Italie). Parmi les premiers à accourir furent les partisans de la zone qui recherchaient d'éventuelles armes. Ils ne trouvèrent rien, car tout avait été détruit par l'explosion. A bord des appareils, huit membres d'équipage et des parachutistes : Algermissen Joseph 30 ans Unteroffizier 5.Trsp.Flg.Geschwader/1 ; Ebert Kurt 26 ans Feldwebel 5. Trsp.Flg.Geschwader/1 ; Heins Helmuth 24 ans Oberfähnrich 8.Trsp.Flg.Geschwader/1 ; Hoffman Alfred 24 ans Oberfreiter 5.Trsp.Flg.Geschwader/1 ; IBS Hans 24 ans Unteroffizier 5.Trsp.Flg.Geschwader/1 ; Koch Willy 22 ans Obergefreiter 5.Trsp.Flg.Geschwader/1 ; Stillerr Hermann 36 ans Feldwebel 5.Trsp. Flg. Geschwader/1 ; Schleicher Walter 21 ans Unteroffizier 63. Ausbildungsregiment.

Les huit militaires allemands furent inhumés dans un petit cimetière de Courmayeur, puis ensuite au cimetière d'Aoste. Après la guerre, ils furent exhumés et transférés au cimetière militaire allemand de Costermano (Vénétie).

La cause du double crash fut difficile à établir, il est probable que la cause est due à une série de circonstances météorologiques : rafale de vent ou mauvaise manoeuvre des pilotes causées par la non connaissance du territoire survolé. Etrangement, dans leur rapport officiel les autorités allemandes accréditent la perte des deux avions de transport à une action ennemie, et en particulier à un heureux exploit de la part des partisans italiens.

Le 23 août 1944, bombardement de Pont Saint Martin, Province d'Aoste (Italie).

A la suite du débarquement des troupes françaises et alliées sur les côtes de Provence, le 15 août 1944, celles-ci se dirigèrent vers la Vallée du Rhône et le nord-est à travers les Alpes. Le 23 août, les troupes de la 36th Infantry Division sont aux portes de Grenoble. Ce jour-là, le commandement américain avait prévu de nombreuses missions de bombardement sur les voies de communication dans la Vallée du Rhône et du Pô.

Dans la matinée du 23 août 1944, les 488 et 489th Bomber Squadrons du 340th Bomber Group de l'USAAF reçurent l'ordre d'opération n° 522 concernant le bombardement «the Settino Road bridge at Ponte San Martino, pin-point J-172864». L'objectif était les deux ponts en pierre et les abords des ponts dans la localité de Pont Saint Martin, à l'entrée de la Vallée de Gressoney en Province d'Aoste. 18 bombardiers B 25 décollèrent, à 16 heures de la base d'Alesan en Corse, mais deux appareils firent demi-tour suite à des ennuis techniques. Le largage de 60 bombes de 454 kg qui a eu lieu à 17h 34, provoqua la mort de 121 victimes civiles, en grande partie des femmes et des enfants, mais aussi 11 victimes militaires. Un grand nombre de maisons de Pont Saint Martin furent détruites.

Le 16 Septembre 1944, une patrouille des Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) dirigée par François Mengon retrouve la carcasse d'un avion, probablement allemand, près de la côte 3023, à proximité du Col des Rousses, vers le Mont Miravidi, à 11 kilomètres dans le nord-est de Bourg Saint Maurice (Savoie). L'avion qui serait un bimoteur est entièrement détruit et deux cadavres carbonisés se trouvent à proximité. Le carnet de bord et une mitrailleuse auraient été récupérés.

Dans les années 1950, Monsieur Léon Gaimard de Bourg Saint Maurice confirme avoir vu les débris d'un avion dans cette zone. Monsieur Bernard Brunet de Bourg Saint Maurice et deux de ses amis se rendent sur le lieu de ce crash le 13 août 2005 qui se situe entre l'Aiguille de Bers (3024 m) et le Col des Rousses (2851 m). Trois heures de parcours difficile. 33 photos sont faites des divers éléments encore en place (moteur à 2 cylindres en V inversé, vilebrequin brisé en quatre morceaux, étuis de cartouches de 13 mm datant de 1943, etc...diverses pièces comportent le nombre 88, une de ces pièces comporte les éléments suivants «Schmlttner Verstillt D.R.P Beaumuster 5041 E1 Werk-Nr 40364 Gew. 10 kg»

Le 3 Novembre 2005, Monsieur Raphaël Grand qui participe au sein de l'Association Mountains Riders au nettoyage de sites en montagne confirme l'existence de débris d'avions en ce point, et que d'après les éléments qu'il a trouvés, il s'agirait d'un Junkers 88 A 4. Monsieur Jean-Louis Delattre, chercheur indépendant, confirme qu'une personne de la région de Bourg Saint Maurice, qui a récupéré une grande partie des débris, indique qu'il s'agit des débris d'un Junkers 88 A 4.

Aucun militaire allemand décédé dans ce lieu n'est inscrit à l'état-civil des décès à la Mairie de Bourg Saint Maurice, ni dans les communes avoisinantes. Le carnet de bord n'a pas été retrouvé et il n'y a plus de témoins en vie ayant participé à la découverte de l'épave en septembre 1944.

De novembre 1944 à mai 1945, avec des Morane 500, le Groupe 1/35 Aviation des Alpes, depuis le terrain du Fayet, participe au ravitaillement des postes français en haute altitude, à l'observation des positions allemandes, au réglage des tirs d'artillerie et au harcèlement des troupes allemandes.



Le 1^{er} Novembre 1946, le B 17 G, serial 43-39338, piloté par le Colonel Hudson H. Upham du Quartier Général EATS, quittait la base aérienne de Capodichino, près de Naples en Italie, à 0054Z, en route pour Bovington en Angleterre, avec 8 personnes à bord.

Un contact radio fut pris avec la tour de contrôle de Capodichino, cinq minutes après le décollage. Il n'y eut plus d'autre contact avec cet appareil. Après 18 jours de recherches intensives sur terre, sur mer et dans les airs, ordre fut officiellement donné d'abandonner les recherches. Par la suite, des enquêtes eurent lieu sur de nombreuses épaves d'avions signalées, dans l'espoir que cet avion serait retrouvé, mais sans succès.

Le 25 juillet 1947, une patrouille du 99^{ème} Bataillon d'Infanterie Alpine de l'Armée française découvrit l'épave d'un avion sur une montagne dénommée Aiguille des Glaciers Lat. 45°47'N, Long 06°48'E. L'épave fut découverte sur un glacier à environ 3790 mètres (12187 pieds) d'altitude. Cette épave fut, d'une façon certaine, identifiée comme étant les restes du B 17, serial 43-39338, grâce à des papiers personnels, des ordres d'opérations et des parties de l'avion trouvées sur le site de l'accident. Cette montagne se trouve à environ 15 miles au sud-ouest du Mont Blanc, et fait partie du massif généralement considéré comme étant le Mont Blanc (Le Mont Blanc est le plus haut sommet d'Europe -15 781 pieds). L'épave était éparpillée sur une grande étendue et seules les parties les plus légères de l'avion et de son équipement furent retrouvées. On pense que les parties les plus lourdes de l'avion sont enfouies dans le glacier. Quelques restes humains furent trouvés, mais ne purent être identifiés de façon certaine.



Plaque inaugurée le 4 septembre 2011 Refuge des Mottets

retrouvées. On pense que les parties les plus lourdes de l'avion sont enfouies dans le glacier. Quelques restes humains furent trouvés, mais ne purent être identifiés de façon certaine.

Il n'y avait pas d'indices pouvant laisser supposer que quiconque eut tenté d'utiliser des parachutes. Des objets furent trouvés qui appartenaient au personnel qui devait normalement se trouver dans le compartiment des pilotes et d'autres objets furent découverts qui devaient appartenir au personnel se trouvant normalement dans le compartiment arrière. On pense donc que les huit personnes étaient à bord de l'avion au moment de l'accident.

L'avion heurta de plein fouet une face presque verticale de la montagne. Il explosa et ses débris furent dispersés sur une grande partie de la surface du glacier, en dessous du point d'impact qui se trouvait à environ 450 pieds du sommet de la montagne. A en juger d'après le

point d'impact, l'avion tenait un cap d'environ 350° juste avant l'accident.. Le pilote avait déposé un plan de vol et reçut comme instruction de voler de Naples à Poretta en Corse, à Istres, à Lyon, à Paris, à Bovington. L'avion s'écrasa à environ 92 miles à l'est de Lyon. Bien qu'un temps très médiocre eut été prévu par la météo au-dessus de la Mer Tyrrhénienne, on ne pense pas que c'eut été un facteur majeur, car à l'heure de l'accident, l'avion avait déjà traversé la zone de plus mauvais temps.

Aucune information précise et complète concernant les vents en altitude n'est maintenant disponible, car presque tous les relevés météorologiques couvrant la période de l'accident ont été détruits ou renvoyés aux Etats Unis.

En supposant que l'avion volait en palier avant de s'écraser, il est probable qu'à 12000 pieds, la couverture nuageuse était de 10/10° en conséquence des vents chauds et humides soufflant de l'est et du sud-est, associés à une zone de basses pressions centrée sur la Mer Tyrrhénienne. Cet air chaud et humide poussé vers le haut des pentes a probablement provoqué la formation d'une couche nuageuse cachant les montagnes à l'endroit où l'avion s'est écrasé.

Etant donné l'absence de preuves irréfutables, aucune cause précise ne peut être établie, ni aucune conclusion tirée. Néanmoins, on pense que le pilote aurait dévié de son itinéraire pour une ou deux raisons:

*Premièrement, il peut avoir décidé de voler directement de Naples à Bovington au lieu de suivre le trajet du formulaire 23.

*Deuxièmement, il peut avoir dévié de sa route à cause de forts vents d'ouest non prévus par la météo, et d'une navigation défectueuse.

A la suite de cet accident, des mesures ont été prises:

- a) pour prévenir la possibilité que des pilotes tentent de survoler les Alpes, une directive a été publiée qui exige que les pilotes de ce «Command» passent par Lyon et Istres, lorsqu'ils ont à survoler dans un sens ou dans l'autre, la zone méditerranéenne.
- b) il a été exigé que tous les pilotes suivent un cours de planning de vol d'une semaine mettant l'accent sur les procédures de vol en tenant compte du temps sur ce théâtre des opérations.

Ce B17, qui appartenait Troop Carrier , 51st TCW, 61st TCG, 15th TCS, dépendait de Eschborn Army Air Base en Allemagne. Il avait été construit en 1943 et totalisait 184 heures 50 de vol au moment de l'accident.

Le pilote, Colonel Hudson H. Upham, ASN 0-19467, âgé de 34 ans, qui appartenait à l'Etat Major de l' Unité Z 300, était reconnu comme pilote Commandant de bord depuis octobre 1945.

A bord de l'appareil, outre le pilote, se trouvaient: Colonel Ford L. Fair, 0-17029; Major Lawrence L. Cobb, 0-24736; de l'Etat Major EATS Z300, 2nd Lt Alfred D. Ramirez, 0-2082524; M/Sgt John E. Gilbert 6990531; S/Sgt William A. Hilton, 38515193; T/Sgt Zoltan J. Dobovich, 33835227; T/Sgt William S. Cassel, 34896920; de Army Air Base Z 300 d'Eschborn.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sous la conduite de Firmin Guiron, reprise des activités de Mont Blanc Aviation sur le terrain du Fayet.



Le 4 juillet 1947, le pilote Gabelier à bord d'un planeur de sa conception, dérivé de l'AVIA 40 P, percute la montagne à l'Aiguille du Plan, 3450 mètres d'altitude. Le pilote trouve la mort.

Le 3 novembre 1950, le Lockheed L-749 Constellation d'Air India International, immatriculé VT-CQP, baptisé «Malabar Princess» assurant la liaison Bombay-Londres via Le Caire et Genève, disparaît à 10h 45 des écrans radar de la tour de Genève-Cointrin, peu avant son atterrissage. L'appareil ne s'étant pas posé sur l'aérodrome de Genève-Cointrin, les autorités lancent des vols de reconnaissance. Les recherches aériennes rendues difficiles par une météo épouvantable s'organisent. Deux jours après, le 5 novembre, un DC 3 de Swissair repère les débris de l'appareil aux alentours des rochers de la Tournette à 4677 mètres d'altitude, sur l'arête terminale du Mont Blanc, à proximité du refuge Vallot. A Chamonix, les secours s'organisent sous la direction de René Payot, moniteur-chef de l'Ecole de Haute Montagne, une caravane d'une trentaine d'éclaireurs-skieurs se met en route depuis le téléphérique de l'Aiguille du Midi. Emporté par une coulée de neige, René Payot chute dans une crevasse dissimulée sous un épais manteau neigeux, et succombe. Drame du destin, à près de 100 mètres du lieu où une avalanche avait emporté son frère en 1939. Les secours chamoniards renoncent après cette tragédie, alors qu'une autre caravane partie de Saint Gervais finit par atteindre l'épave pour ne plus rien trouver de vivant. L'équipage anglo-indien se composait : le pilote, Commandant Alan R.Saint, un as britannique, le copilote Vy Korgaokar, le navigateur S.Antica, le premier-mécanicien Gomes, le deuxième-mécanicien D. Ranghuram, la radio P. Nazir, l'intendant S. Ganesh et l'hôtesse Mme Grostate. Les 39 passagers, en majorité des marins qui rejoignaient leur bateau en Angleterre.



Constellation Lockheed L-749, immatriculé VT-CQP, «Malabar Princess», d'Air India.

Le 14 avril 1954, René Branciard, chef-pilote au Centre de Challes les Eaux, à bord d'un planeur Breguet 900, survole le Mont Blanc à 5950 mètres.

Le 6 juin 1955, à 5h 30, Jean Moine, accompagné du guide André Contamine, se pose sur le Dôme du Goûter à 4300 mètres, avec l'Hélicoptère Bell 47 G2, immatriculé F-BHGJ.



En août 1955, le prototype 01 de l'Alouette II est cassé au Plan de l'Aiguille. Il semble que le pilote du CEV s'est laissé surprendre par le manque d'efficacité du rotor anti-couple.

Le 3 juillet 1956, Jean Boulet et Henri Petit, à bord d'un hélicoptère Alouette II, SO 1221, récupèrent un blessé au Refuge Vallot à 4362 mètres d'altitude.

Le Samedi 23 décembre 1956, Vincendon et Henry quittent Chamonix à 8 heures. Ils empruntent le téléphérique de l'Aiguille du Midi et continuent l'ascension à pied jusqu'au refuge Torino où ils passent la nuit. Jean Vincendon et Patrick Henry sont deux alpinistes. Vincendon est aspirant guide et Henry est fort grimpeur. Ils décident d'escalader l'éperon de la Brenva (Massif du Mont Blanc) en période hivernale

Dimanche 23 décembre, ils se dirigent vers la Fourche et passent la nuit dans le refuge de la Fourche avec l'intention de faire la Brenva le lendemain matin.

Lundi 24 décembre, suite aux mauvaises conditions météo, ils redescendent vers Chamonix sans avoir gravi la Brenva. En cours de route, ils croisent une cordée italienne qui monte vers la Fourche. Cette rencontre leur donne du courage de remonter et les quatre alpinistes passent la nuit de Noël au refuge de la Fourche.

Mardi 25 décembre, les deux cordées reprennent l'ascension mais sont surprise par le mauvais temps et passent la nuit dans un bivouac de fortune. (-30° sans compter le vent)

Mercredi 26 décembre, le mauvais temps persiste et les quatre hommes estiment qu'il est plus prudent d'arriver au sommet pour rejoindre le refuge Vallot que de redescendre. Les deux cordées se perdent de vue dans la tempête. Les italiens arrivent au refuge Vallot, mais pas les deux étudiants. Dans la vallée, on est sans nouvelles des alpinistes. La Gendarmerie de Chamonix est avertie, mais toute intervention terrestre ou aérienne ne peut intervenir étant données les conditions météorologiques.

Jeudi 27 décembre, à Chamonix, les compagnons de Vincendon et Henry s'inquiètent et contactent les secours. Mais de secours en 1956, il n'y a pas en hiver. L'été, ils sont assurés par trois organismes (l'Ecole Militaire de Haute Montagne, l'Ecole Nationale de ski et d'alpinisme et la Compagnie des Guides Chamonix). Mais personne n'est chaud pour aller risquer sa vie pour deux inconscients, on ne fait pas de montagne en hiver ! Les amis de Vincendon et Henry tentent de les rejoindre par Tête Rousse et le Goûter, mais il neige, et ne peuvent dépasser le refuge de tête Rousse.

EVENEMENTS AERONAUTIQUES AU PAYS DU MONT BLANC

Les Autorités font appel à l'Armée de l'Air qui engage un hélicoptère Sikorski S-55 (H 19) de la Division d'Instruction sur Hélicoptère de la Base Ecole 725 du Bourget du Lac. L'appareil décolle pour une reconnaissance mais ne repère pas les jeunes gens.

Vendredi 28, les conditions météo s'améliorent l'après-midi, et l'hélicoptère largue des vivres et des couvertures.

Samedi 29 décembre, dans la vallée, on s'organise, le Capitaine Legall de l'Ecole Militaire de Haute Montagne a pris les choses en main, ce n'est pas un alpiniste, mais un militaire. Un plan de sauvetage est mis en place, mais nécessite 7 heures de beau temps. Le Colonel Nollet organise une opération qui engage deux hélicoptères, le S-55 (H 19) avec pour pilotes Petetin et Dupret, le S-58 (H 34) avec pour pilotes Commandant Alexis Santini et l'Adjudant André Blanc accompagnés de deux guides, Honoré Bonnet et Charles Germain. On survole les deux naufragés.

Dimanche 30 décembre, les conditions météorologiques rendent impossibles toute intervention aérienne. Une caravane pédestre s'organise.

Lundi 31 décembre, la cordée de secours à pied, sous la conduite de Lionel Terray, prend la direction des Grands Montets. L'opération aérienne est lancée à 12h 30 : un appareil doit déposer des secouristes au sommet du Dôme, tandis que l'autre doit se poser au plus près des deux alpinistes. A 13h 10, le Sikorski S-58 n° 377 s'écrase dans la neige en vue des alpinistes au lieu dit «La Combe Maudite». Les quatre occupants sont indemnes. Les secouristes installent Vincendon et Henry, qui sont intransportables, dans la cabine de l'hélicoptère et conduisent le Commandant Santini et l'Adjudant Blanc vers le refuge Vallot. En cours de route, l'Adjudant Blanc se blesse grièvement lors d'une chute dans une crevasse.

Mardi 1er janvier, la cordée de Lionel Terray redescend par sécurité. A l'observatoire Vallot, les secouristes s'occupent des deux pilotes extrêmement fatigués.

Mercredi 2 janvier, le mauvais temps sur l'ensemble du massif empêchent toutes opérations aériennes. Deux hélicoptères de type Alouette II, les n°7 et 13 détachés par l'Aviation légère de l'Armée de Terre depuis Mont de Marsan rejoignent Chamonix vers 16 heures.

Jeudi 3 janvier, à 9 heures, par beau temps, les deux hélicoptères de type Alouette II (SE 313 B) décollent de Chamonix. Jean Boulet pilote le n° 13 et Gérard Henry le n° 7, se posent à proximité de l'observatoire Vallot et évacuent pilotes et secouristes. Au survol de la carcasse du Sikorski accidenté vers 10h 50, aucun signe de vie de Vincendon et Henry. Une deuxième rotation avec les machines a été nécessaire pour évacuer les sauveteurs et leur matériel. L'opération de secours est déclarée terminée à 11h 30.

19 et 20 mars 1957, une expédition redescend les corps des deux alpinistes.

A la suite de ce drame seront constituées les unités professionnels exclusivement consacrées au secours en montagne. De nos jours, le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) sauve chaque année plusieurs centaines de vies.

A la fin des années 70, le Glacier des Bossons restitue quelques débris de l'hélicoptère H-34 accidenté. Le 28 octobre 1978, une équipe du Centre d'Etudes et de Loisirs Aérospatiaux de Grenoble, assistée d'un hélicoptère SA-330 Puma de l'Armée de l'Air, entreprend leur récupération.

Lors du Cinquantième Anniversaire de cette tragédie, une plaque commémorative a été inauguré au cimetière de Chamonix, chemin du Biolay.

Le 2 août 1957, l'hélicoptère SE-3130 Alouette II, numéro 1078, appartenant à la section de Gendarmerie Nationale de Lyon, piloté par le Lieutenant Collard, heurte un rocher au décollage depuis le refuge de «L'Envers des Aiguilles». L'appareil s'écrase au fond d'un ravin. Le Lieutenant Collard et trois guides trouvent la mort.

1960, Henri Giraud se pose au sommet du Mont Blanc avec son avion Piper de 150 cv.



Henri GIRAUD lors de son atterrissage au Mont Blanc.

1961, Potelle et François se posent au sommet du Mont Blanc avec l'Hélicoptère Alouette 2 de la Gendarmerie Nationale.

Le 29 août 1961, à 13h 07, le chasseur bombardier F-84 F Thunderjet, numéro 796, de l'Escadron 2/4 de la base aérienne de Luxeuil, piloté par le Capitaine Ziegler, lors d'un vol d'entraînement, passe en rasant la paroi rocheuse entre l'Aiguille du Midi et le Gros Rognon. Dans une manoeuvre de redressement de dernière minute, l'appareil accroche avec l'aile gauche le câble tracteur du télécabine de la Vallée Blanche. Le télécabine relie l'Aiguille du Midi à la Pointe Hellbronner au-dessus de la Vallée Blanche sur une distance de 5100 mètres en 45 minutes à partir de 36 cabines accrochées par groupe de 3. Les cabines qui s'élèvent vers l'Aiguille du Midi se trouvent privées de traction et entament une brutale marche arrière et se désolidarisent du câble porteur pour s'écraser 150 mètres plus bas. Six morts parmi les passagers du télécabine et 81 autres passagers restent bloqués avec l'angoisse d'un sauvetage exceptionnel réalisé par les guides Chamoniards et Valdotains aidés par les chasseurs alpins et les employés du téléphérique.

Le 5 octobre 1961, le Piper Cub, immatriculé HB-OIS est accidenté au Dôme du Goûter, les deux occupants sont blessés.

Le 2 septembre 1962, la Compagnie Air Alpes loue à la Société Pilatus en vue de tests et d'entraînement. L'appareil, immatriculé HB-FAZ, se pose en catastrophe au Col du Dôme à 4200 mètres d'altitude. L'appareil sera abandonné sur place par son équipage qui est sain et sauf. En 2001, des restes de l'appareil apparaissent au pied du Glacier des Bossons.



Le 24 janvier 1966, à 08h 10, le Boeing 707-437, immatriculé VT-DMH,



baptisé «Kanchanjunga», appartenant à la Compagnie Air India International, qui assure la liaison aérienne commerciale Bombay-New York avec escales à l'aéroport de Genève-Cointrin et Paris, vole à 6200 mètres en provenance de Beyrouth et commence sa descente vers l'aéroport de Genève-Cointrin. Soudain, les contrôleurs aériens perdent sa position. Les autorités déclenchent des vols de reconnaissances malgré une météo difficile, un vent glacé qui souffle à plus de 80 km/h. A Chamonix, c'est le guide Georges Payot, fils aîné de René Payot, qui dirige les opérations de sauvetage. L'épave est repérée à proximité de l'arête terminale du Mont Blanc. L'appareil est totalement détruit : 106 passagers (à bord de l'appareil, Homi Bahabha, père du programme nucléaire indien) et onze membres d'équipage trouvent la mort, des soutes éventrées les sauveteurs retrouvent des cadavres de singes destinés à des laboratoires.

Le 25 septembre 1973, fermeture définitive de l'aérodrome du Fayet et transfert des activités aériennes sur le terrain des Illettes à Sallanches.

Le 22 décembre 1974, le Jodel DR 400, immatriculé F-BUHM qui effectuait un vol au-dessus du Mont Blanc s'écrase la face nord-ouest du Dôme du Goûter. Le pilote et ses deux passagers ont été tués.

Le 20 octobre 1979, trois pilotes lyonnais, Dany Clayet-Marrel, Gérard Persod et Jean-Louis Hoquine, traversent la chaîne du Mont Blanc en montgolfière.

Le 5 juin 1980, le Socata MS 893 E Rallye Commodore, n°10667, immatriculé F-BONF, est accidenté sur le Glacier du Pas de Chèvre aux Grands Montets. Les 4 passagers sont indemnes.

En août 1987, un Robin qui effectuait un Tour du Mont Blanc, s'écrase dans le massif : 3 tués, le pilote et deux passagers.

En août 1988, des Alouettes III de la Gendarmerie Nationale et du Secours Aérien Français déposent au sommet de l'Aiguille du Requin, le *Christ du Secours en Montagne*, en hommage aux 30000 personnes secourus par les hélicoptères.

Début du mois de septembre 1989, le gardien du refuge Elisabetta dans le Val Veny (Province d'Aoste) signale avoir aperçu un petit avion de tourisme, provenant de la direction du Col de la Seigne, qui paraissait en difficulté et qui s'est écrasé dans les rochers. Les autorités régionales prévenues sont venues constater l'accident. Les débris de l'avion sont carbonisés et une aile est retrouvée à une certaine distance de l'accident. Il s'agirait d'un avion de marque Wassmer 54, immatriculé F-BXCG, qui aurait décollé de l'aérodrome de Roanne-Renaison. A bord de l'appareil, trois personnes ont trouvé la mort : le pilote et propriétaire de l'avion, Claude Chatillon et ses deux passagers, Jacques Boizet et André Melinon tous originaires de la région de Roanne. Cet appareil avait été la propriété de l'Aéroclub des Ailes Roannaises.

Le 6 septembre 1991, dans le cadre d'une mission pour le compte de l'ENSA (Ecole Nationale de Ski et d'Alpinisme), une Alouette III 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 Mob Noël Rivière est grièvement blessé ainsi que les deux autres occupants de l'hélicoptère.



Le 6 Janvier 2002, un avion du type Piper Archer 2, appartenant au Cercle Aéronautique de l'aéroport de Bron s'est abîmé sur le Glacier de Talèfre à 3100 m d'altitude. A bord de l'appareil qui avait décollé de l'aéroport de Bron, trois hommes et une femme légèrement blessés sont évacués par hélicoptère vers l'hôpital de Chamonix. L'appareil partiellement détruit sera hélitreuillé dans les jours qui suivirent.

Le 19 février 2002, l'hélicoptère Eurocopter AS 355 N Ecureuil SN 5690, immatriculé F-GRDM, appartenant à la Société Héliberté et exploité par la Société Mont Blanc Hélicoptères assure une mission de secours sur le domaine skiable de Flaine (Haute-Savoie). Le pilote décolle avec un pisteur-secouriste et un mécanicien de l'hélisurface «Flaine Hiver» situé à proximité du service médical de la station. Il atterrit sur la piste à proximité d'une skieuse néerlandaise blessée, le pisteur-secouriste et le mécanicien chargent la blessée à bord, rotor tournant. Au décollage, l'appareil heurte un câble utilisé pour transporter des charges explosives servant à provoquer les avalanches. Il s'écrase 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 sont tués.



EVENEMENTS AERONAUTIQUES AU PAYS DU MONT BLANC

Le 20 octobre 2002, le pilote avitaille l'hélicoptère Robinson R 44, immatriculé F-GXAT, appartenant à la Société Rectimo Air Transports, et décolle à 11h 06 de l'aérodrome de Chambéry avec deux passagers. Le vol est à destination du Chalet du Roc de la Pêche situé à 1900 mètres d'altitude et distant de 39 miles marins de Chambéry. L'hélicoptère atterrit au chalet vers 12h. Après une escale d'environ 1h 30, il décolle du chalet pour rejoindre Chambéry. Le pilote se met en stationnaire, puis il prend de la vitesse tout en restant à basse hauteur. Après quelques secondes, il survole un précipice. Des témoins indiquent qu'ils entendent des bruits anormaux du moteur et qu'ils voient l'hélicoptère descendre puis heurter le sol au lieu dit «Montaimont», près de Pralognan la Vanoise (Savoie), à 13h 24. Trois morts dans cet accident, dont Michel Desmurs, patron de Rectimo-Aviation.

Le 9 février 2003, l'hélicoptère Eurocopter AS 350 B3 Ecureuil, appartenant à SA Helicom et exploité par la Société Mont Blanc Hélicoptères assure une mission de secours en montagne. Le pilote accompagné d'un mécanicien treuilliste décolle à 10h 55 de l'hélicoptère du centre de secours de Samoëns afin d'aller chercher un blessé et un pisteur secouriste. Après avoir déposé le blessé à Samoëns, il repart afin de ramener le pisteur sur le domaine skiable, au sommet de la Tête du Pré des Saix.(2118 mètres). Pendant l'atterrissage, à 11h 10, sur le sommet de la Tête du Pré des Saix (Haute-Savoie), le pilote perd à faible hauteur le contrôle de l'hélicoptère qui se couche sur le côté droit.

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

Le 27 mai 2005, vers 19h 45, un signal de détresse provenait d'un Robin DR 400, immatriculé F-GUPV, qui avait décollé de Chalon-Champforgeuil à 13h 43. Le pilote d'hélicoptère Pascal Brun repère l'épave de l'appareil sous le Col Major à 4740 mètres

d'altitude, au niveau du Mont Blanc de Courmayeur. Trois corps sans vie sont redescendus à Chamonix : Patrick Viellard, pilote et propriétaire de l'appareil, Thierry Alexandre et Lucien Branchard.

Le 8 août 2005, le planeur Rolladen Schneider LS-6, immatriculé F-CGUK, décolle de Challes les Eaux à 11h 56 pour un vol sur la Suisse. Après avoir parcouru 450 km en 6h 50, l'appareil s'écrase contre le relief au Bec de Lachat à 1980 m sur la commune d'Argentières, vers 18h. Le pilote trouve la mort dans cet accident.

Le 6 mai 2009, en début d'après-midi, un avion militaire du type Jodel D 140 R équipé de skis, appartenant au Centre d'Essais en vol de la base d'Istres, s'entraînant au vol en montagne, est accidenté sur le Glacier du Tour. Les occupants sont indemnes. L'appareil est redescendu entier suite à l'hélicoptère par un appareil de Chamonix Mont Blanc Hélicoptère.

Le 8 septembre 2009, un hélicoptère du type 'Lama' appartenant à la société Hélops est accidenté lors d'une mission d'héliportage entre Courmayeur et le refuge du Vieux Torino (Italie). A bord de l'appareil :le pilote Andréa Bellinzona, qui intervient très souvent aux interventions du secours en montagne, est grièvement blessé; les deux mécaniciens, Christian Jeantet et Giuliano Coaro, trouvent la mort. Un ouvrier du chantier est gravement blessé lors de la chute de l'hélicoptère à proximité du refuge.

Le 14 septembre 2011, vers 10 heures, l'hélicoptère AS 350 B 3 Ecureuil, appartenant à la société Chamonix Mont Blanc Hélicoptères (CMBH), s'écrase au lieu-dit 'Barberine' sur la commune de Vallorcine. L'appareil qui effectuait une mission pour le compte de la société gestionnaire du barrage d'Emosson aurait accroché avec son rotor de queue le câble du téléphérique montant au barrage d'Emosson. A bord de l'appareil, les quatre personnes trouvent la mort: le pilote et guide de haute montagne, Jacques Fouques, le mécanicien et fils de Monsieur Brun directeur de la société CMBH, le responsable de la sécurité au barrage d'Emosson, Jean-Marc Mermilod et l'un des dirigeants de la centrale de Vallorcine, Régis Desmus.



le 30 septembre 2011, vers 17h 30, un parapentiste 'expérimenté' de 43 ans, habitant la Haute-Savoie, s'élance depuis le sommet du Mont Blanc. Quelques minutes plus tard, le pilote d'un avion qui survole la région et un témoin doté de jumelles affirment voir la voile du parapente se mettre en torche. Ils localisent le point de chute sur la face nord du Mont Blanc dans une zone de crevasses. Rapidement prévenu, le PGHM héliporte une équipe de secouristes sur les lieux, mais à la nuit les recherches sont abandonnées. Le lendemain, vers 11h 30, le parapentiste est localisé dans une crevasse à 4600 mètres d'altitude. Dans sa chute, il a brisé un pan de neige qui l'a ensuite enseveli dans une crevasse d'une dizaine de mètres de profondeur. Il doit sa survie à sa toile de parapente qui lui a permis de s'isoler du froid.

Sources : Vatusium n° 5 'L'aviation à Passy' par Bertrand MURE, Articles du Dauphiné Libéré, Textes d'Internet, Documentation privée, Photos d'Internet.

Evénements aéronautiques au Pays du Mont Blanc © C.A.L.M 10/2012

AERI CADUTI IN VALLE D'AOSTA - DRAMES AERIENS EN VALLEE D'AOSTE

- 30 luglio 1927** – Dela Pierre precipita a Gressoney
- 1930/33** – Ricognitore Fiat BR3, effettua atterraggio di emergenza a Donnas.
- 30 luglio 1933**– Ricognitore Romeo RO-1 precipita nelle campagne del comune di La Thuile – Il pilota tenente Corrado Alfano si lancia con paracadute. L'osservatore è invece deceduto nell'impatto
- 24 novembre 1943** – Bombardiere Vickers Wellington cade sulle pendici del monte Vhogel. (rif. Libro "Operazione Pointblank" di Marco Soggetto).
- Giugno/Settembre 1944** –Bombardiere tedesco JU88 A del LG1 o del KG 77 precipita nelle vicinanze del Piccolo San Bernardo.
- 20 Agosto 1944** – Due JU 57 da trasporto del TG 8, precipitano sulle pendici del ghiacciaio della Lex Blanches, non lontano dal Rifugio Elisabetta.
- 1° novembre 1946**- B17 da trasporto dell'USAF precipita non lontano dalla vetta dell'Aiguille des Glaciers.
- 3 novembre 1950** – Aereo passeggeri Superconstellation dell'Air India, si schianta sul versante sud della vetta del Monte Bianco.
- 05 aprile 1962** –Aosta precipita aereo da turismo precipita mentre traina aliante- Pilota aereo Renato Vitelli – Pilota Aliante Riccardo Faccino
- 09 luglio 1965** – Courmayeur elicottero militare precipita vicino alla strada statale. Nell'incidente muoiono tutti gli occupanti dell'elicottero. Pilota M. Ilo Dario Derossi, il Cap. Lorenzo Giacobbe ed il comandante della Polizia stradale del Piemonte Valle d'Aosta ten. Col. Franco Basso.
- 24 gennaio 1965** – Boeing 707 dell'Air India si schianta sulla cima del Monte Bianco – Morti tutte le 118 persone a bordo dell'aereo.
- 30 marzo 1963** – Aliante decollato da Aosta, precipita sulla Punta Bianca nella Val di Rhemes – Morto il pilota Temistocle Calasecchi Onesti.
- 17 ottobre 1971** –Elicottero dei Carabinieri precipita sul Ciarforon –Illesi i due piloti.
- 15 maggio 1975** – Aosta un elicottero Agusta-Bell 205 sigla EI297- Nel corso di una esercitazione l'elicottero a causa di problemi al motore perde quota e si schiantava al suolo. Nell'impatto perdevano la vita : Il pilota Cap. Franco Elia, il ten. Raffaello Arata, il Serg. Magg. Luciano Galliano tutti del RAL di Aosta, e gli Alpini Cap. Francesco Albarossa, m. Ilo capo Gian Carlo Zampa, serg. Michele Candiani, serg. Fabrizio Legrenzi.
- 06 agosto 1977** – Piper PA 18-(I-VENY) pilota Giorgio Bertone, precipita sul Mont Blanc du Tacul . Passeggero Daniele Presa di Sarre.
- 18 aprile 1979** - Aliante tedesco cade sulla becca di Viou. Il pilota il settantaquattrenne Hermann Franke esce pressoché illeso dall'incidente.
- 14 Marzo 1982** – Due aeri da turismo si scontrano sul cielo di Aosta. Morti i due piloti Giordano Patuzzi e Giorgio Giannone.
- 24 gennaio 1983** –Un "Ecureuil" AS350 B della società Eli Alpi durante una operazione di soccorso, urta un cavo di una teleferica, esplose e si schianta al suolo. Nella tragedia, nei pressi della frazione Cretaz di Cogne, perdono la vita : il pilota Antonio Orazi, Silvio Stevanelli, Renzo Barutti, Liliana Ambrogio.
- 19 Marzo 1984** –Cesna 206 pilotato da Antonio Franzolin, si schianta nella zona di Sarre provocando la morte del pilota.

- 13 Aprile 1985** – Aliante si schianta sulle pendici del Monte Emilius. Piloti Riccardo Pivot e Selvino Savazzi.
- 27 maggio 1985** – Cessna 172 francese, precipita sul Gran San Bernardo- Morto uno dei passeggeri.
- 24 Gennaio 1987** – Paracadutista dei “Falchi Blu” muore nel corso di una esercitazione con elicotteri al Breuil.
- 02 dicembre 1988** – Nei pressi della frazione Crest di Champoluc un elicottero della Eli Alpi –Nell’incidente muore il pilota Mirko Roncato.
- 6 Settembre 1989** – Un Cessna 167 precipita nella Val Veny- Non lontano dal Col de La Seigne. I piloti erano i francesi Jacques Boizet ed André Melidon.
- 13 aprile 1994** – Elicottero della Eti 2000 precipita sul Plateau Ro Perdono la vita il pilota Eugenio Roero ed i quattro passeggeri di nazionalità svizzera.
- 17 settembre 1996** – Aliante precipita sulla Becca di Viou. Il pilota viene recuperato dopo cinque giorni in gravi condizioni.
- 16 marzo 1998** – Un aliante precipita a pochi metri dall’aeroporto “Corrado Gex”. Incolume il pilota tedesco.
- 31 marzo 1999** – Nuovamente un aliante tedesco precipita vicino all’aeroporto. Il pilota rimane gravemente ferito.
- 26 dicembre 2000** – Piper precipita sul ghiacciaio dello Tsa de Tsan . Dei tre passeggeri solo uno viene tratto in salvo.
- 9 marzo 2002**- Courmayeur Elicottero “Gazele” precipita durante un tentativo di atterraggio. Nell’incidente ferito il Sottosegretario Dell’Elce.
- 10 Luglio 2004** – Elicottero dell’ Air Zermatt precipita sul Monte Rosa- I cinque passeggeri del “Lama” rimangono feriti, uno in modo grave.
- 22 Luglio 2005** – Aero francese si schianta sullo Tsa de Tsan. Morti i quattro passeggeri, tutti di nazionalità francese.

Avec l'amicale participation de notre ami Valdotain Roger JUGLAIR, passionné de Mémoire Aéronautique. Roger JUGLAIR est l'auteur de l'ouvrage “Ali sul tetto d'Europa”, relatant l'histoire de l'aviation en Vallée d'Aoste.