

CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE

1917, un terrain d'aviation sera créé à Hermillon (Savoie). Il servira d'étape pour les appareils militaires qui se rendent ou qui viennent d'Italie. Ce terrain sera peu ou pas utilisé.

20 juillet 1925 – Sollières-Sardières, une escadre aérienne polonaise, sous le commandement du Général Zagorski, est venue en France prendre livraison de 22 avions et se trouve à Bron dans l'attente d'une météo favorable pour continuer son chemin. Le 19, 14 avions tentent de traverser les Alpes, mais 5 d'entre eux seulement arrivent à Milan, dont celui du Général. Les 9 autres doivent rebrousser chemin. Le 20, 4 appareils tentent à nouveau la traversée, 3 reviennent à Bron, mais la quatrième capote à Sollières-Sardières en tentant de se poser : le capitaine-pilote Cerki est indemne, mais le sergent-mécanicien-observateur Tildore est grièvement blessé. Il s'agit probablement de Breguet XIX.

août 1931, accident d'avion sur le Glacier à la Pointe d'Arselle.

20 juillet 1932 – Randens, atterrissage d'un avion en panne d'essence. Le pilote, William Atvader, de nationalité américaine, parti de New York, le 12 mai, effectuait un Tour aérien de l'Europe. Il repart à 17 h 30 en direction de Lyon-Bron.

20 juillet 1932 – Saint Martin de la Porte, vers 14 h 30, un Hanriot-Lorraine H 431, n°43 appartenant au 35^{ème} Régiment d'aviation de Bron parti de Challes les Eaux se fait plaquer au sol par un rabattant. L'avion est détruit. Deux aviateurs blessés : Lieutenant René Faure, pilote et sergent-chef Armand Molière, originaire de Beaufort sur Doron (ce dernier fera une carrière dans l'Armée de l'Air, en 1944, il servira au sein des unités de Maraudeurs B 26).

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.

2 juin 1940 – Bramans, vers 10 heures, un Junker 88 de la Luftwaffe, probablement touché par les tirs de DCA ou en combat aérien s'écrase au lieu-dit « Le Planay » sur la commune de Bramans. Quatre corps carbonisés non identifiés seront inhumés au cimetière de Bramans. D'après les pertes allemandes de ce jour-là, il pourrait s'agir d'un appareil appartenant à la I/KG 51. A proximité des lieux, une stèle rappelle cet événement
<https://www.aerosteles.net/stelefr-bramans-allemands>

nuit du 16 au 17 septembre 1943, bombardement de la gare de Modane sur la ligne du tunnel du Fréjus. 340 appareils des 3, 4, 6 et 8 Group de la RAF participent à cette mission dont : 170 Halifax, 127 Stirling et 43 Lancaster. 5 B 17 de l'aviation américaine sont également présents. La mission est considérée comme bonne, bien que l'objectif soit situé dans une vallée profonde. 2 Halifax et 1 Stirling sont portés manquants.

CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE

nuit du 10 au 11 novembre 1943, la Royal Air Force est de retour sur la gare de Modane. Nouveau bombardement de la gare, 313 Lancaster des 5 et 8 Group de la RAF participent à cette mission. Les Pathfinders éclairent la cible et de sérieux dégâts sont infligés aux installations ferroviaires. Les 313 Lancaster approchent quand l'alerte est transmise à 0 heure 42. Transmise, mais non donnée, car une panne de l'appareil de télécommande empêche de déclencher les sirènes. Mais dès le bourdonnement des escadrilles, un employé des chemins de fer, à Fourneaux, sonne le tocsin ; ce qui reste de la population, échaudée, court rejoindre ceux qui ont choisi, après le dernier raid, de vivre la nuit dans les abris naturels, constitués par les galeries de mines de charbon à flanc de montagne, voire dans un train garé sous le tunnel, ou vers des casemates désaffectées, ce qui déplaira fortement aux Allemands qui en interdiront désormais l'accès. Au cours de ces deux bombardements, on relève 58 victimes civiles.

Les bombardements de la gare de Modane dans la nuit du 16 au 17 septembre et du 10 au 11 novembre 1943, ont pour but de détruire les infrastructures ferroviaires afin d'empêcher les convois ferroviaires d'emprunter le tunnel du Mont Cenis. La liaison ferroviaire par la Vallée de la Maurienne et la voie côtière du sud de la France étant les seuls axes permettant à l'armée allemande d'acheminer des renforts et des approvisionnements de France vers l'Italie

1948, la soufflerie S-1 est inaugurée par l'Office Nationale d'Etudes et de Recherches Aéronautiques (ONERA) au Centre d'Essais de Modane-Avrieux. La création du centre d'essais de Modane-Avrieux débute par la construction de la grande soufflerie, dont l'histoire commence à Berlin en 1937, se précise à Munich en 1940, se poursuit à Ötztal dans le Tyrol autrichien pendant la guerre, et se termine dans les Alpes françaises à partir de 1946. . L'origine de cette grande soufflerie s'inscrit dans l'effort de guerre allemand décidé en 1934. En 1940, cette soufflerie fait partie des installations devant constituer le nouveau centre d'essais d'Ottobrunn, situé près de Munich, appartenant à la Luftfahrtforschungsanstalt München (LFM). Avec une veine de 8 mètres de diamètre, il s'agit de l'une des plus grandes souffleries au monde. Elle peut ainsi simuler les phases de décollage et d'atterrissage, les vols de croisière de la plupart des aéronefs, mais aussi des navires, des ouvrages d'art, des bâtiments, etc.

juin 1957, cinq hélicoptères Sikorski H 34 de la base aérienne du Bourget-du-Lac participent à l'évacuation de personnes et au transport des secours lors des inondations catastrophiques dans la vallée de la Maurienne.

juillet 1960, l'Aéro-club de Haute- Maurienne vient d'être créé. Son siège social se situe à la mairie de Modane.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales (ONERA) édifie une soufflerie sur le site d'Avrieux en Haute-Maurienne. M. Loniewski, ingénieur de Sup Aéro, qui dirige les travaux de mise au point, est un pilote avion et planeur qui rêve de créer un aéro-club avec les personnels de l'ONERA sur un terrain proche du site. A l'automne 1961, la piste en herbe accueille les vélivoles avec ses instructeurs MM. Fauché et Florence. Dès 1962, un Piper PA 12 forme les pilotes avec Walon comme chef-pilote.

CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE



L'aérodrome situé à 1 kilomètre au sud-ouest de Sollières-Sardières sur la commune de Val Cenis, créé en 1971, est à usage restreint. Il permet la pratique d'aviation de tourisme, d'aviation légère, hélicoptère et aéromodélisme. L'aéroport, codé LFKD, dispose d'une piste en herbe orientée sud-nord (02-20), longue de 705 et large de 80 mètres, n'est pas contrôlé. Cet aérodrome est le plus haut en altitude dans les Alpes françaises. Sur cet aérodrome, ont été tourné en 2015 les extérieurs du feuilleton télévisé 'Belle et Sébastien'. L'Aéro-club de Haute-Maurienne et Savoie-Hélicoptères en sont les utilisateurs.

au cours de l'été de 1969, quelques 'fanas' d'aviation constitue l'Aéro-club de Valloire. On doit la création de l'avisurface à Pierre Blin, dit 'Bidouille' qui deviendra chef-pilote de l'aéro-club. En date du 23 décembre 1969, la Préfecture de la Savoie autorise l'utilisation de l'avisurface sur sol enneigé. Un nouvel arrêté, en date du 21 janvier 1970, l'autorise en toutes saisons. Cette avisurface qui deviendra altisurface se situe sur la commune de Valloire, à proximité du hameau de Bonnenuit, entre Valloire et le Col du Galibier, en bordure de route, codée LF732, de coordonnées 45° 07' 11"N-06° 25' 08"E, altitude 3600 ft ou 1700 mètres comporte à l'origine une piste de 280 x 30 mètres en bitume-béton-herbe, qui sera portée à 375 x 15 mètres en 1996, QFU 18/36. Un hangar d'aviation sera construit par la Municipalité de Valloire en 1970. Cette altisurface est utilisée par des pilotes ayant la qualification Montagne et par les interventions de secours. En cours d'année, elle est mise à disposition des forces armées.



L'Aéro-club de Valloire qui a connu des hauts et des bas tout au long de son fonctionnement : de nombreux changements de présidents, mais aussi un drame en 1990. Ses membres se recrutent principalement parmi des pilotes qui viennent en vacances dans la station. Depuis

CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE

2012, sous l'impulsion d'un nouveau Président, le club envisage un regain d'activités aéronautiques à Valloire,

http://desirs.ails.free.fr/Presse/Valloire/P060_67_Valloire_671.pdfve

11 août 1985 – Haute-Maurienne, au cours d'un vol d'entraînement dans le massif de Haute-Maurienne, l'Alouette III, de la Gendarmerie nationale, immatriculée F-MJBRI, s'écrase au pied d'une paroi rocheuse alors qu'elle décolle du Gand Argentier à 2.560 mètres d'altitude. Des débris de l'appareil, les sauveteurs évacuent un blessé grave et trois morts, dont l'adjudant Bernard Soulé, mécanicien et le maréchal des logis-chef Guy Latreille, pilote.

5 août 1990- Col de Valbuche, le DR 220, immatriculé F-BPRN, appartenant à l'aéroclub d'Angoulême décolle de l'altisurface de Valloire-Bonnenuit pour un entraînement au vol en montagne sur les altisurfaces de la région. A bord de l'appareil, MM. Etienne Souille et André Chartier. Sur le chemin du retour, en fin de soirée, alors que l'appareil aborde le col de Valbuche aux limites de la Tarentaise et de la Maurienne, il est bloqué au sol par un rabattant. Dans les débris, les deux occupants sont grièvement blessés, André Chartier décèdera dans la nuit, alors que Etienne Souille, bien que gravement atteint à la colonne vertébrale, réussira à actionner la balise de détresse et secouru le lendemain dans la matinée par un hélicoptère. Au col de Valbuche, un petit panneau de bois est dédié à André Chartier.

5 juin 1999 - Saint Rémy de Maurienne, rapprochement dangereux – moins de 50 mètres-entre deux aéronefs, vers 13 h, au niveau 170, à la verticale de Saint Rémy de Maurienne, entre le Beech 1900 D, immatriculé F-GTKJ, appartenant à Proteus Airlines, qui effectue un vol commercial régulier pour le compte d'Air France entre Bologne

2 juillet 1999 - Bessans, le planeur motorisé Glaser-Dirks DG 800 B, immatriculé D-KCDG, décolle à 11 h du terrain de Fayence (Var), avec un autre planeur, à destination du Val d'Aoste (Italie). Vers 14 h 20, le planeur Glaser-Dirks est vu partir en vrille et s'écraser contre une paroi rocheuse vers 3.220 m d'altitude vers la Pointe du Charbonnel sur la commune de Bessans. Le pilote trouve la mort.

21 mars 2000 – Avrieux, le planeur motorisé Glaser Dirks DG 600 L, immatriculé D-KBSJ, décolle de Sisteron, dans l'après-midi, avec un autre appareil, pour un vol autour du Mont Blanc. L'épave du Glaser Dirks est retrouvée, le 25 mars, au Col de Pelouse, 2.798 m d'altitude, sur la commune d'Avrieux Le pilote a trouvé la mort.

23 mai 2008 – Valloire, le Jodel D 140, immatriculé F- BNIR décolle de l'aérodrome de Chambéry dans la matinée pour un vol d'instruction sur les altiurfaces de la région. Après s'être posé à Valloire, vers 12 h 15, l'appareil redécolle mais quitte la piste et heurte des sapins à proximité. L'appareil bascule en contrebas et prend feu. Les deux occupants de l'appareil trouvent la mort.

22 mars 2009 – Saint Sorlin d'Arves, le Docteur Xavier Maniguet, pilote instructeur de 62 ans, et son élève, une femme de 76 ans, sont morts dans le crash d'un monomoteur de type Jodel D 140, immatriculé F-BMFX, appartenant à l'altiport de Méribel en Savoie. L'appareil s'est écrasé, en fin de matinée, sur le glacier de l'Etendard à 3.400 mètres dans le Massif de la

CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE

Maurienne, commune de Saint Sorlin d'Arves, en redécollant de l'altisurface. L'accident s'est produit au cours d'un vol d'instruction pour le poser sur glacier. L'appareil se serait renversé au moment de quitter la piste pour une raison inconnue

Le Médecin Colonel Xavier Maniguet était un homme hors du commun. Médecin de l'extrême, spécialiste en médecine tropicale, hyperbare, aéronautique et du sport, il était aussi parachutiste, pilote (instructeur de voltige aérienne et de pilotage sur glaciers sur la plateforme de Méribel) et moniteur de plongée (adepte de la plongée avec les requins).

« Impliqué dans l'affaire du Rainbow Warrior en 1985, il était à la barre du voilier Ouvéa transportant des explosifs et trois nageurs de combat du service action de la DGSE dont la mission (Opération Satanic) est de couler le bateau de Greenpeace à l'ancre en Nouvelle Zélande.

Le 16 septembre 2008, il participait à la libération des otages français en Somalie en apportant ses connaissances du terrain et du renseignement aux militaires français.

Il est l'auteur de plusieurs livres dont « French Bomber » (Michalon 2007) sur l'affaire du Rainbow Warrior et « Survivre. Comment vaincre en milieu hostile » (Albin Michel 1988) bien connu de tous les praticiens des activités extrêmes. Il venait de publier son 9^{ème} et dernier ouvrage « Bien vivre avec son stress » (Editions De Vecchi). Xavier Maniguet est décédé le 22 mars 2009 au cours d'un accident sur le glacier de Saint Sorlin, à proximité du Col de l'Etendard. » AERONEWS n°8

13 février 2011 - Saint Jean d'Arves, le Jodel D 140, immatriculé F-BMFT, procède sur l'altisurface de Saint Jean d'Arves à l'initiation au vol en montagne avec ski. Lors d'un décollage, l'appareil du moniteur et son élève connaît des problèmes et heurte des piquets en bordure de piste.

18 mai 2015 – Avrieux, vers 19 h 15, le SOCATA M 89 3 F Rallye, immatriculé F-GBSC, décolle du terrain de Sollières en Savoie. Le pilote constate la faible puissance du moteur de son appareil et souhaite se reposer en urgence. Au cours de cette manœuvre, l'appareil s'écrase entre les localités de Villarodin et Avrieux. Le pilote et ses deux passagers sont blessés.

22 mai 2017 – Saint Jean d'Arves, dans la matinée, sur l'altisurface de Saint Jean d'Arves, le Cessna 172 M, immatriculé HB-CEO venant de Suisse voit sa roulette de nez se brisée à l'atterrissage. L'appareil passe sur le dos, deux blessés.

2 août 2018 – Saint Jean d'Arves, lors de son atterrissage sur l'altisurface de Saint Jean d'Arves, l'appareil, immatriculé F-PROD, culbute sur la piste, deux blessés.



CHRONIQUES DE LA VIE AERIENNE

EN MAURIENNE

altisurface de Saint Jean d'Arves, piste en herbe de 330 par 50 mètres de large avec une pente de 15% , orientée sud-nord, au lieu-dit 'Praz Sauge et Pré Vernay', à 1815 mètres d'altitude, de coordonnées 45° 11'20"N – 06° 15' 11"Est, codée LF 7331

altisurface du Glacier de l'Etendard ou de Saint Sorlin d'Arves, coordonnées 45° 09' 45"N-06° 10' 00" E, codée LF 7322.

2020, dans six souffleries dont la plus puissante du monde (S1MA), le centre français de recherche aérospatiale de Modane-Avrieux (2.000 salariés) teste la crème des matériels aéronautiques, spatiaux et militaires français et européens. Rafale, A380, A400M, Ariane 5, Falcon 7X, missiles Meteor, mais aussi Concorde, Caravelle et drone de combat Neuron: tous les grands programmes sont passés par ces souffleries surpuissantes où sont testés les propriétés aérodynamiques des engins. Concrètement, un flux d'air est projeté sur des maquettes pour simuler leur vitesse en vol. La monumentale soufflerie S1MA, où l'air circule dans un circuit long de 400 et 24 mètres de diamètre, peut ainsi simuler un vol à Mach 1, soit la vitesse du son (1.200 km/h). La soufflerie S2 peut monter à Mach 3, la S3 à Mach 6, et la S4, essentielle pour la dissuasion française, jusqu'à Mach 12. La valeur de la dizaine de souffleries exploitées par l'ONERA est estimée à 1,5 milliard d'euros, les souffleries les plus impressionnantes du monde

Chroniques de la vie aérienne en Maurienne (CALM) 08/2020