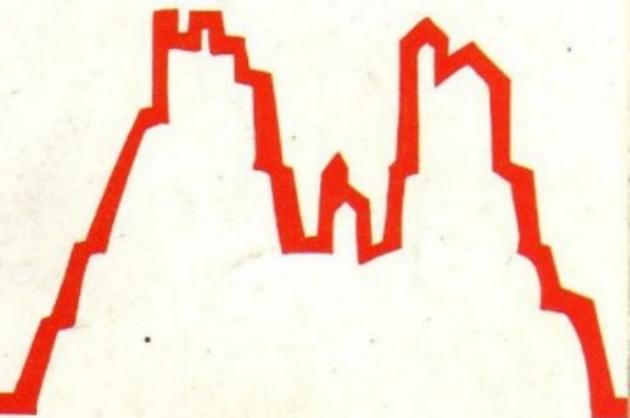


AIR SHOW
SION
82

5-6 juin



Fr. 5.—
06209



Programme du samedi 5 juin

de 9 h. 00 à 10 h. 00

- Largage des ailes delta depuis la mongolfière Montana
- Largage de parachutistes, Pilatus Porter Air-Glacières
- Démonstration Pilatus Porter Air-Glacières
- Prometheus jet planeur
- Pilatus P-2, présentation acrobatique par Eric Müller
- Cri-Cri M 12, le plus petit bimoteur du monde
- Beechcraft D 17 Staggerwing, vainqueur Texaco 1933
- Patrouille Oldtimer Flyers avec 4 Bücker

de 10 h. 00 à 11 h. 00

- Démonstration de sauvetage et de travail aérien par Air-Glacières - Air-Zermatt
- Présentation Ecureuil AS 350, hélicoptère Aérospatiale
- Présentation Dauphin SA 365, hélicoptère Aérospatiale
- Présentation du Grumann Bearcat F8F, chasseur de la dernière Guerre Mondiale
- Pitts présenté par Paul Taramarcas
- Démonstration US Army: hélicoptère Bell UH-1D Iroquois et Bell OH-58A Kiowa

de 11 h. 00 à 12 h. 00

- Présentation du Rockwell OV-10 Bronco
- Présentation du Pilatus PC 7 Turbopropulseur par pilote d'usine M. Galli
- Présentation des jets d'entraînement et d'attaque:
 - SIAI Marchetti 211 Italie
 - Aeromacchi MB 339 A Italie
 - Aeromacchi MB 339 K Velcro II Italie
 - Alphajet Dornier Allemagne
 - Casa C 101 Espagne
- Arrivée du Learjet Longhorn 55 Aeroleasing

de 12 h. 00 à 13 h. 00

PAUSE

de 12 à 13 heures:

AUBADE
par la
BRITISH CALEDONIAN
BAGPIPE BAND

de 13 h. 00 à 14 h. 00

- Largage de parachutistes : étoile à 18
- Démonstration de la Patrouille ESAT, Ecole suisse d'aviation et de transport
- Présentation du B-17, Flying Fortress, bombardier de la dernière Guerre Mondiale
- Démonstration US Army de 2 Bell AH-1 Huey Cobra, hélicoptère de combat
- Présentation du Mustang P-51, chasseur de la dernière Guerre Mondiale
- Présentation de la Patrouille de France sur Alphajet
- Lear-Jet Longhorn 55 présenté par Aeroleasing

de 14 h. 00 à 15 h. 00

- Présentation US Army Sikorsky CH 53 Stallion
- Combat aérien du Yak 11 russe et du Me 109 Bf, Messerschmitt Allemagne, avions de chasse de la dernière Guerre Mondiale
- Macchi Velcro I, chasseur de la dernière Guerre Mondiale, présenté par Aeromacchi
- Démonstration de la Patrouille les Apaches : SM SF 260
- Mirage III RS, chasseur, présentation Armée suisse
- Mirage 2000, chasseur dernier né de Marcel Dassault

de 15 h. 00 à 16 h. 00

- Présentation du Grumann F4F Wildcat, chasseur de la dernière Guerre Mondiale
- Présentation du North American B-25 Mitchel, bombardier de la dernière Guerre Mondiale
- Démonstration du Bölkow MBB Bö-105 Allemagne et du PAH-1 Allemagne, hélicoptère de combat
- Présentation de la Patrouille d'Autriche les Karos As, sur Saab 105-OE

de 16 h. 00 à 17 h. 00

- Présentation des chasseurs modernes:
 - 2 Tiger F5 Armée suisse
 - F 15 Eagle US Air Force en Europe
 - F 16 Fighting Falcon US Air Force en Europe
 - Phantom - F 4 Royal Air Force Grande-Bretagne
 - A-10 Thunderbolt US Air Force en Europe
- Acrostar, présentation Erich Müller, champion d'Europe d'acrobatie
- 2 Lynx, hélicoptères de combat, présentation British Army et Westland Helicopters
- Patrouille de Suisse Hawker Hunter M-58

L'organisateur se réserve le droit de modifier en tout temps ce programme.



AIR GLACIÈRES S.A.
1950 Sion, ☎ 027/22 64 64
1854 Leysin, ☎ 025/34 24 42

Pionniers du sauvetage
Spécialistes pour tous
vos Transports aériens
Centrale d'alarme Sion
☎ 027/22 56 56

- ★ Vols de reconnaissance
- ★ Vols pour photographies et films
- ★ Vols de secours
- ★ Air-Taxi
- ★ Transports de malades et de blessés
- ★ Vols de plaisance
- ★ Ravitaillements de cabanes
- ★ Transports de matériaux
- ★ Lutte contre les incendies de forêts

Historique de l'Aérodrome de Sion

Fait peu connu du grand public, il y a presque trois quarts de siècle que le Valais et Sion sont entrés dans l'histoire de l'aviation.

Cette vallée du Rhône, — que tout semblait tenir à l'écart de la conquête de l'air — a pourtant pris sa place au siècle dernier déjà dans la chronique aérienne. Bien sûr, il ne s'agissait pas, alors, d'aviation à moteur, mais de ce qui fut son prélude, le vol en ballon.

On n'était pas encore très loin de la guerre de 1870 et du siège de Paris qui vit l'homme d'Etat Gambetta confier son sort à un ballon à air chaud pour fuir la capitale assiégée.

La science commençait à entrevoir tout ce qu'elle pourrait gagner grâce à la conquête de l'air.

En Suisse, le géologue Heim s'entend avec l'aéronaute Spelterini qu'on appelait le « Capitaine Spelterini » sans doute parce qu'on l'assimilait à un capitaine de navire, après Dieu seul maître

à bord, et qu'il effectuait ses ascensions en ballon la tête couverte d'une casquette et revêtu d'une vareuse d'officier de marine.

Ces deux hommes veulent survoler les Alpes en ballon pour étudier les variations de la température, les vents, et aussi pour photographier d'en haut les montagnes ; et c'est Sion qu'ils choisirent pour point de départ.

On peut facilement s'imaginer les problèmes qu'il fallut résoudre (transport de matériel, production de gaz nécessaire au gonflement du ballon, etc.) pour qu'enfin le lundi 3 octobre 1898 le ballon emportant les deux hardis pionniers pût s'élever de la place de la Planta pour gagner l'altitude remarquable de 6300 mètres et atterrir, après un long vol, dans le Jura français, près de Langres.

Avec le XXe siècle, c'est le vol à moteur : la première traversée du Simplon, le 23 septembre 1910, par le Péruvien Géo Chavez, parti de



Un DC-8 à l'atterrissage.



Sauvetage de l'eau par un hélicoptère d'Air-Glacier

Brigue, remet la vallée du Rhône au premier plan de l'actualité aérienne internationale.

En 1913, une collecte nationale en faveur de la création de notre aviation militaire est organisée et animée par plusieurs grandes manifestations : A ce titre, des « journées d'aviation » sont organisées à Sion les 11, 13 et 18 mai, avec la participation des aviateurs Bider, Maffei et Taddeoli. Le « clou » de la journée du 13 mai, qui vit Oscar Bider partir au point du jour de Berne sur un Blériot 80 CV et réussir la 1ère traversée des Alpes Bernoises, pour atterrir triomphalement à Sion.

En 1930, la Société de développement de Sion commence les études et démarches qui aboutissent, en 1934, à l'aménagement d'une modeste « place d'aviation » inaugurée en 1935, et qui devint, au fur et à mesure des étapes, l'imposant aérodrome actuel.

Ce terrain (750 × 200 m.) avait été gagné sur la plaine que le Rhône — avant d'être endigué vers les années 1850 — avait inondée périodiquement pendant des siècles et qui porte le nom local « les îles ». De fait, il était par bandes, sablonneux et graveleux et ce ne fut pas une mince affaire que de lui donner une densité herbeuse à peu près égale ; les pilotes militaires qui ne

tardèrent pas à l'utiliser l'avaient surnommé « Bidon V » du nom d'un poste de la piste saharienne d'alors. Pourquoi « Bidon V » ? Parce que souvent, lors du survol des Alpes, ils se trouvaient à court d'essence.

Tel qu'il était « Bidon V » fut vite connu, même à l'étranger. Les membres de l'illustre Aéro-Club français « Roland Garros » lui rendirent visite le 8 juin 1935 et bien d'autres les suivirent.

Des conventions passées en 1936 et 1939, entre le Service de l'Aviation Militaire et la Ville de Sion réglèrent l'utilisation en commun de cette place par les militaires et par le service aérien civil confié par la Ville aux bons soins de la Section Valaisanne de l'Aéroclub fondée en 1934.

1939-45 ; l'aérodrome de Sion est occupé en permanence par l'aviation militaire ; l'activité civile est suspendue sauf le vol à voile qui peut encore y subsister ; ce groupement organise, en 1942, à Crans, le 1er camp national de vol à voile.

Mais ces années furent profitables à l'aérodrome qui comprend 2 hangars, un atelier de réparation et qui, en 1943, fut doté d'une piste bitumée de 900 mètres.

En 1948 et 1949, la Section du Valais de l'AéCS organise à Sion 2 rallyes aériens internationaux

qui contribuent magnifiquement à animer la vie aérienne suisse. Cette même année 1949 voit la piste allongée à 1500 m.; au printemps, Sion reçoit la visite de gros bimoteurs Curtiss de l'aviation américaine qui viennent, en une vingtaine de vols, charger 120 tonnes de fraises valaisannes pour ravitailler les troupes d'occupation stationnées en Allemagne.

Deux ans plus tard, en décembre 1951, Sion se voit subitement, mais passagèrement, promu au rang d'aérodrome international : un épais brouillard a couvert Cointrin du 15 au 25 décembre et tout le trafic aérien dut être détourné sur Sion où il fallut tout improviser en quelques heures : grâce aux installations de l'aviation militaire très aimablement mises à disposition et aux efforts de la modeste organisation civile, 3000 passagers atterrirent ou prirent leur départ à Sion, le courrier postal et le fret furent également transportés, et, fait à noter, tout se passa sans un seul accident ou incident.

Dès 1947, Sion est marqué par la présence d'Hermann Geiger, venu avec le modeste titre de « gardien de place » et qui ne tarde pas à devenir le chef pilote et l'animateur de l'aérodrome. C'est la période de construction des grands barrages qui offre à l'aviation l'occasion d'accomplir un travail utile et profitable.

Assez vite, Sion devient le centre incontesté de l'aviation alpine où l'on vient apprendre à atter-

rir sur un glacier, car en 1952, la Section du Valais acheta le 1er Piper Superclub de Suisse, bientôt suivi d'un deuxième.

En 1957, l'hélicoptère fournit à Geiger par souscription publique vient augmenter considérablement les possibilités de travail et de sauvetage en montagne.

En 1959, la Section du Valais achète le 1er Pilatus Porter qu'elle fait homologuer pour les atterrissages sur skis et qui donne une impulsion et dimension toutes nouvelles à l'aviation alpine. Dès 1965, Sion est le siège d'une nouvelle entreprise de transports aériens, Air-Glacières, et des pilotes de valeur tels Martignoni et Bagnoud viennent seconder Geiger.

Puis, c'est l'allongement de la piste à 2000 m. avec, en plus, 200 m. à chaque extrémité ; l'entreprise, bien connue, Farner de Granges (SO) a créé à Sion une succursale qui vient améliorer sensiblement l'équipement civil de l'aérodrome. Celui-ci a vu la piste asphaltée portée à 2200 m. × 40 avec, au nord de celle-ci une piste gazonnée de 830 × 30.

René SPAHR

ancien président
de l'Aéroclub de Suisse
de la Section Valais