

# JEUNESSE ET MONTAGNE

Mars 2017

N° 264



- AG 2017 conjointement avec l'AMCJF à Riom
- Randonnée d'été 2017 dans les Bauges
- Hélicoptères légers : Airbus retrouve des couleurs
- Edward Whymper, "fondu" d'alpinisme, obsédé par le Cervin



# NOTRE CHALET

LADRAY – LE PLANEY – 73270 ARÈCHES

Aquarelle Hubert Ménétrier – Ancien chef de Centre J.M.



## ÉQUIPEMENT

1 cuisine équipée  
1 réfectoire - salle de réunion  
1 dortoir 10 places équipées  
1 chambre 3 places équipées  
1 chambre 2 places équipées  
1 local - toilettes - sanitaires - douches  
chauffage électrique - poêle à bois

Limité à  
15 personnes

Téléphone : 04.79.38.15.40  
(ligne spéciale "appel")  
système carte "FRANCE TELECOM"

### Participation aux frais d'entretien

La nuitée (séjour individuel à partir de 18 ans)

Adultes : 7 €

Enfants de 4 à 18 ans non révolus : 4 €

La semaine (totalité du chalet) (famille)

(15 personnes maximum)

15 décembre au 31 mars : 500 €

Juillet-Août : 400 €

Hors-saison : 300 €

Arrhes de 30% à verser à la confirmation.

Chèque à établir au nom de :

"JEUNESSE ET MONTAGNE - CHALET"

Nota : Aux frais de séjour s'ajoutent :

- la consommation électrique

- la taxe de séjour de la municipalité

x x x

RESPECTONS LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Affiché dans le chalet

- BON SÉJOUR -

## RÉSERVATIONS

### Tous séjours

Week-end et plus de 48 heures

Muriel BOISSET IMBRIOSCIA

76 cours Vuitton 69003 LYON

Tél. : 06.52.83.65.71

chaletareches@gmail.com

### Clés :

chez Xavier TARTARAT à

LADRAY

Tél. 04.79.38.14.59

## CONDITIONS

Être membre adhérent à  
**JEUNESSE ET MONTAGNE**



Par mesure d'hygiène et de sécurité aucun animal n'est admis à séjourner à l'intérieur

Commission Paritaire : 0719 A 05313  
SIRENE : 778 071 175 00013

**SIEGE SOCIAL**

Ladray  
Le Planey d'Arêches  
73270 Beaufort sur Doron

**DIRECTION de la publication et rédaction**

Roland COQUARD  
5 Hameau de la Pérollière  
74960 Cran-Gevrier  
Tél. 04.50.57.09.56  
coquard.roland@wanadoo.fr

**COMITÉ DE RÉDACTION**

Roland Coquard Paul Germain  
Bertrand Beylie Jean-Pierre Boulanger  
Patrick Malvert

**ABONNEMENTS**

Paul GERMAIN  
Les Tourelles  
3 Avenue des Jasmins  
06220 VALLAURIS  
Tél : 04.93.64.70.82  
germain-paul@bbox.fr

**1 an – 4 numéros : 20 €**  
**le numéro : 7 €**

**JEUNESSE et MONTAGNE ©**

Association loi de 1901  
Sous le haut patronage de  
l'Armée de l'Air depuis 1949

Site Internet  
<http://www.jeunesse-et-montagne.org>

Trimestre du 13/12/2016 au 12/03/2017

Au 13/03, 229 visiteurs différents pour 258 visites, un record ! Pour une moyenne de 4 pages vues et 9 min 19 s passées sur le site par visite.

Les visiteurs sont entrés sur le site majoritairement par sa page d'accueil 50 %, se sont intéressés majoritairement aux chapitres Centre-école (c'est nouveau) 22 %, Notre Histoire 7 %, à la page Annexe 6 % (Biographies, documents à télécharger), Liste des Centres 4 %, et ont utilisé dans l'ordre Windows 7 très loin devant Windows 10, Vista, puis Windows 8.1, Android (Smartphones, tablettes). La France reste en tête des visites 87 % devant les USA 5%.. Le reste des visiteurs s'éparpille de manière non significative entre Belgique 2%, Suisse, Allemagne, Russie, Espagne, Canada, moins de 1%...

**N° 264****Mars 2017****SOMMAIRE**

<b>Éditorial</b>	p. 2
<b>AG à Riom mai 2017</b>	p. 3
<b>Randonnée 2017 : Jarsy dans les Bauges</b>	p. 4
<b>Brochure de 1944 vantant JM</b> Raid Nice - Chamonix	p. 7
<b>Échos et nouvelles...</b> Ils nous ont rejoints Ils nous ont quittés	p. 10
<b>Il est revenu...</b>	p. 11
<b>Whymper "fondu d'alpinisme" et....</b> ...obsédé par le Cervin	p. 13
<b>Airbus Hélicoptères retrouve des couleurs</b>	p. 17
<b>René Couzinet, un pur génie méconnu.</b>	p. 20

**Les coordonnées du Trésorier ont changé**

Paul GERMAIN  
Les Tourelles  
3 Avenue des Jasmins  
06220 VALLAURIS  
Tél : 04.93.64.70.82  
germain-paul@bbox.fr

**PHOTO de COUVERTURE**

Le Matterhorn (en hiver) côté Zermatt.  
<https://photogrist.com/snowboard-photographer-david-birri/>



# Éditorial du Rédac' chef

Chers amis JM,

Nouvelle année éditoriale, renouvellement de Présidents, des députés : l'année 2017 s'annonce chargée : les JM sauront *faire face*, n'en doutons pas !

Après beaucoup de recherches, la randonnée d'été pourra quand même se tenir dans les Bauges, à Jarsy, loin de la foule et de l'agitation de la ville, idéal donc pour se ressourcer ou se remettre des péripéties électorales : 300 habitants, estimation haute !  
Mais du cœur des Bauges, la ville ne sera quand même pas si loin : Aix-les Bains (30 000 hab. 36 km 47 min), Albertville (19 000 hab. 45 km 51 min), (Annecy - "Grand Annecy" maintenant, 200 000 hab., 41 km 50 min), Chambéry (220 000 hab. 42 km 1 h).

À ce stade, Je vous dois un mea culpa. Au cours de mes recherches de couples hôtel-camping, dans les Bauges, j'étais tombé sur la localisation idéale et, fort de la facilité avec laquelle j'avais pu organiser la Rando 2015 dans les Aravis, je n'ai pas pris la peine de vérifier immédiatement que l'hébergement dans le VVF repéré était possible...  
J'ai réagi trop tard pour constater qu'il aurait fallu décaler notre rando de quelques jours, solution qui ne pouvait pas être retenue...

Bref, notre Président a ensuite décidé de chercher de son côté et a mis au point un montage inédit. S'il n'avait pas vos faveurs, ce serait de ma responsabilité... Merci à lui !

Qu'on me permette pour une fois, de citer notre vitrine sur Internet à l'adresse [www.jeunesse-et-montagne.org](http://www.jeunesse-et-montagne.org), vitrine ouverte sur la France et le monde entier. Chaque trimestre, vous avez droit à un bref résumé de sa fréquentation. Si sa lecture, en bas de colonne de gauche de la page du Sommaire, passait plus ou moins inaperçue, ce serait dommage : au fil des numéros, on y découvre des constantes mais aussi des nouveautés.  
Je vais devoir réfléchir à la façon d'affiner ces statistiques : ce trimestre est une lueur d'espoir pour notre souci de mise en avant du "Devoir de Mémoire" qui nous tient à cœur (non, non, ne voyez pas là, un nous de majesté !).

La page permettant d'accéder aux Biographies de nos grands hommes, ou de récupérer des documents à portée historique (tels les *Souvenirs d'Auvergne* d'Henri Laurent) a enregistré 16 visites, l'histoire du Centre-École 36 !  
Nous ne saurons que le trimestre prochain si cette tendance se confirme : en l'état, c'est d'ores et déjà un encouragement (supplémentaire : *il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer*. Guillaume d'Orange-Nassau XVIe siècle) à continuer à essayer de promouvoir les valeurs JM !

**Roland Coquard**

# ASSEMBLEE GENERALE 2017

Elle aura lieu le samedi 13 mai à Riom (Puy de Dôme), en parallèle avec celle de l'AG de nos amis de l'Association Mémoire des Chantiers de la Jeunesse française.

Le vendredi 12 sera consacrée à la découverte et en particulier à la visite de leur musée de Châtel-Guyon qui héberge depuis des lustres une salle consacrée à JM... et du musée Michelin. L'hébergement retenu (arrivée possible et souhaitée le jeudi soir, départ le dimanche matin 14) est :

**Hôtel Restaurant Anémotel Riom \* \* \***  
**6, rue Louis Armstrong - 63 200 Riom**  
**Tel : 04 73 33 71 00 - Fax : 04 73 64 00 60**  
**Courriel : contact@hotel-anemotel.com**

## Tarifs groupes:

- \* Séjour complet : jeudi soir - dimanche matin  
Couple : 530 € ½ pension - boissons comprises  
Single : 320 € " " " "
- \* Séjour partiel : vendredi soir - dimanche matin  
Couple : 335 € ½ pension - boissons comprises  
Single : 210 € " " " "

**Repas : Standard: 25 € de Gala 35 €**

## Y sera élu un nouveau président.

N'ayant pas eu vent de candidature autre que la mienne, je me présente quand même brièvement

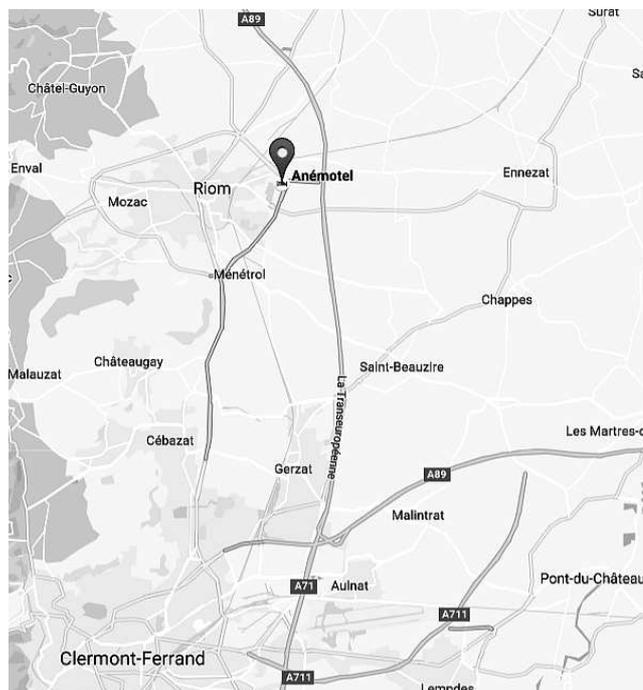
Né le 22 mars 1947 à Lyon, mes parents sont venus habiter Annecy durant l'hiver 1955/56. Je suis marié, 3 filles.

Retraité depuis 2007, j'ai exercé la profession de Professeur de Mathématiques. J'ai beaucoup joué aux échecs (et je continue... hors compétition) : je les ai même enseignés en 6e/5e en parallèle avec les Maths. Ma première année d'enseignement a été marquée par la catastrophe du Roc des Fiz (au dessus du Plateau d'Assy) : 71 morts dont 11 parmi mes élèves (j'y pense encore)...

J'ai fait beaucoup de vélo (avec des incursions dans les Bauges) et j'ai pratiqué le Kendo (la voie du Sabre) art martial japonais.

Mon père, le volontaire Lucien Coquard, nous parlait beaucoup de sa vie aux "Chantiers de Jeunesse" (sic), en 42/43 dans l'équipe Hyvernaud, rebaptisée rapidement équipe Claude, au Chalet "Les Murgerets" à Arèches (non loin du chalet JM actuel). Il revoyait tous les ans ses copains d'alors à l'abbaye d'En Calcat (Tarn), y compris la veuve du Chef Martineau (!). Un jour de 1997, il en est revenu avec le cahier de bord de l'équipe Claude, s'étant proposé d'en faire une copie pour ceux qui le souhaitaient. : j'ai bien dû assumer sa proposition... Puis - c'était le début de la démocratisation d'Internet - je lui ai proposé d'en faire une copie électronique à destination du Monde entier (1999/2000). J'avais rédigé une courte introduction, replaçant l'équipe dans JM que j'ai contacté pour feu vert : il ne s'agissait pas d'écrire des bourdes... De là, datent mes premiers contacts avec JM.

Puis, suite aux sollicitations de JM, en 2002, j'ai créé la première version de notre site Internet (et adhéré à JM) : nous avons eu un sérieux différend avec l'INA à propos d'écrits ineptes sur JM... Puis, plus tard, je suis venu au secours d'André Georges qui cherchait un successeur pour rédiger la Revue..



## Venir à Riom

### Vous passez par Lyon (y compris venant de l'Est ?)

A89, direction Clermont-Ferrand, puis à l'approche de Clermont on continue sur l' A89 direction Paris/Riom. Après le pfcroixéage de Clermont-Ferrand, prendre sortie 13 : RIOM, Volvic Chatel Guyon.

### Vous venez de St Étienne ?

A72 direction Lyon, puis à la bifurcation la direction Clermont Thiers via la A89...

### Vous venez du sud (Marseille Nice) ?

De Nice, prendre l'A8, puis l'A7 direction Avignon Valence Lyon. Suivre A47 E70 Clermont Fd Saint Etienne Givros. Puis A72 St Etienne Centre, Saint Etienne Terrasse, Roanne, Clermont Fd. De l'A72 vous allez rejoindre l'A89.

### Vous passez par Paris (venant du Nord ou pas) ?

Suivre l'A71 direction Clermont Fd puis l'A89. Prendre sortie 13 également.

### Vous venez du Sud-Ouest

C'est l'A89 qui vous conduira à la sortie 13, soit directement (Bordelais, Corrèze), soit via d'abord la A20 (Toulouse), la A75 (Montpellier)

### Vous venez de l'Ouest ?

Nantes, Angers : A11 puis A85, A74 et A89 sortie 13. Rennes A81, A28 et à Tours A85 puis A89 sortie 13.

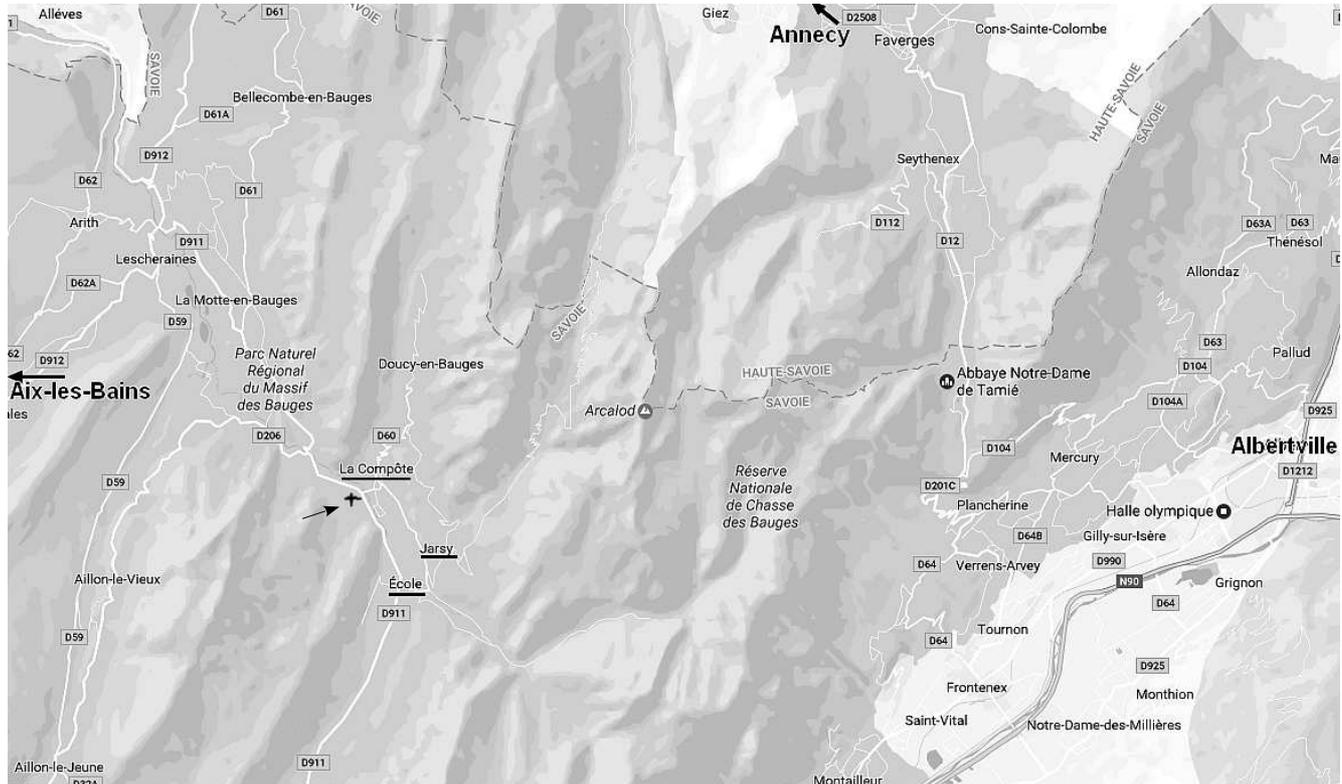
**Roland Coquard**

# Randonnée d'été 2017 dans les Bauges à Jarsy

- Samedi 19 août – mercredi 30 août 2017-

Finale, notre Président, dans un dernier rush vous propose un montage original : ce ne sera donc ni Trévignin au pied du Mont Revard, ni Albertville, mais Jarsy (prononcer Jarzi), au cœur des Bauges.

Dépaysement garanti : Jarsy, blotti sur un replat qui domine la vallée du Chéran, altitude 840 m, 290 habitants (Jarserins ou Jarselains) lieu de départ des randonnées vers les plus hauts sommets des Bauges et vers des alpages où est fabriquée la Tome des Bauges. Jarsy est proche de la *Réserve Nationale de Chasse et de Faune Sauvage des Bauges*, où vous pourrez apercevoir, entre autres, chamois et marmottes.



Ce village panoramique est dominé par une sentinelle de pierre : la Dent de Pleuven 1771 m ; non loin de là : la pointe de l'Arcalod 2217 m (point culminant des Bauges) et le Trélod 2 181 m.

La Compôte (altitude 680 m, 220 habitants : Compôtains) et Jarzy proches du Chéran, distants de 2,3 km et 30 min à pied, 3,6 km et 6 min en voiture, ainsi que École, leur voisin le plus proche de l'autre côté de la rivière, n'ont-ils pas des noms qui fleurent bon le Terroir, respirent l'authenticité de la vie beaujue ?

## Hébergement à l'hôtel Arcalod (petite unité de 10 chambres) : notre centre névralgique.

Pour un engagement de 8 nuits, la demi pension : 62,90 € par nuit et par personne. Les habitués de nos randonnées ont été prévenus début janvier pour confirmer leur venue, et la réservation. Faites très vite si vous voulez vous joindre à nous. Prendre contact avec Madame Armelle Lebas.

Tél. : 04 79 54 81 53 - Site internet <http://www.arcalod.com> - Courriel : [infos@arcaldod.com](mailto:infos@arcaldod.com)

## Hébergement en meublés ou chambres d'hôtes.

Très prisé également, les prix sont corrects, si vous ne trouvez pas à vous loger sur Jarsy, les petits hameaux et communes environnantes devraient satisfaire votre demande.

Informations : par courriel à [infos@lesbauges](mailto:infos@lesbauges)  
ou Office du Tourisme du cœur des Bauges, avenue Denis Terme. 73630 Le Chatelard.

## Hébergement en camping-car.

Une aire de stationnement gratuite existe à la Compôte à 3,6 km

## Camping le plus proche (7,8 km et 13 min en voiture)

Les Cyclamens (\*\*\*) - 73630 Le Chatelard. Tél : 04 79 54 80 19 - Port. : 07 86 86 03 58  
Courriel : [contact@camping-cyclamens.com](mailto:contact@camping-cyclamens.com) - Site internet : <http://www.camping-cyclamens.com>

## Rejoindre Jarsy

Vous arrivez du sud, vous passez par Lyon ?

De Lyon prendre la A43 direction Chambéry Grenoble, puis vers Bourgoin : Genève Chambéry (vous ne passez pas par Grenoble).

A l'approche de Chambéry, abandonner la A43 pour l'A41. →

Après Aix-les-Bains, prendre la sortie 14 Grésy-sur-Aix.



Suivre la D911, jusqu'à l'embranchement à gauche (petite croix carte ci-dessus p. 4) pour La Compôte, en traversant le Chéran) par la D60A (aller tout droit conduirait à École : de là, il faudrait prendre à g pour Jarsy - Petit détour...).

A la petite croix sur la carte ci-dessus, vous êtes là :



Vous arrivez du sud, vous passez par Grenoble ?

Vous avez deux choix.

1. Emprunter la V.R.U (Voie Rapide Urbaine) de Chambéry (direction Annecy/Aix-les Bains) qui relie les deux péages, puis suivre la A41, la sortie 14 et l'itinéraire ci-dessus.
2. Si vous ne craignez pas le mal de voiture quand la route tournicote pas mal, le 2<sup>nd</sup> itinéraire, un peu plus court (en longueur) vous conduira à emprunter le Col du Frêne (je l'avais fait à vélo il y a longtemps et j'avais été désagréablement surpris) : alt. 950 m, un peu plus de 10 km depuis Saint Pierre d'Albigny, mais pente moyenne 7 % avec pas mal de virages dont des épingles à cheveux...

Donc, à Grenoble, prendre l'A41, puis peu avant Chambéry, suivre l'A43 direction TURIN-MILAN-ALBERTVILLE, qui conduit à traverser l'Isère. puis à la longer en remontant...

Environ 13 km après la séparation A41/A43 prendre la sortie n° 23 direction Saint-Pierre-d'Albigny/Chamoux-sur-Gelon (Aire de Val Gelon) : **serrer à droite** et contourner la station-service.



En sortie de péage, prendre à gauche (D202) : passer au-dessus de l'A43 puis de l'Isère. Au carrefour, tout droit (D911). Au rond-Point, le col du Frêne est indiqué (D911)...

Deuxième rond-point, prendre à gauche (90°).

Continuer... La route se sépare en deux, puis un 3<sup>e</sup> rond-point se profile : prendre **tout de suite** à droite la D911, direction le col du Frêne, Saint-Pierre d'Albigny, n'écoutez pas Google Maps !...

4<sup>e</sup> rond-point : prenez la 2<sup>e</sup> sortie comme disent certains GPS (en face, donc ici), c'est toujours l'Avenue de l'Arclusaz. Continuer jusqu'à arriver à un croisement, à droite une Place avec de nombreux emplacements de parking et la D201, à gauche la D201, en face D911/col du Frêne : *Montée (ou Rue) du col du Frêne*, fini de rire, place au "plat" (!) de résistance, la première épingle n'est pas loin !...

En sortie de deuxième épingle, à onze heures comme devait dire l'ex mécanicien-navigant Jean-Pierre Boulanger : la Dent d'Arclusaz 2041 m.

C'est le premier maillon de la ligne de crête qui domine l'Isère jusqu'à Albertville : se succèdent la Pointe des Arlicots (2060 m), la Pointe des Arces (2076 m), le Mont d'Armenaz (2158 m) et le Mont Pécloz (2197 m) en 10 km environ de crête à crête, à vol d'oiseau...

À partir de là, plus d'erreur possible jusqu'à École où vous traverserez le Chéran pour rejoindre Jarsy

Vous arrivez de l'est ou du nord ? Vous passez par Annecy...

Rester sur l'A41 et prendre la sortie 15.1 : Seynod Sud...



Après le péage, au rond-point prendre (en face) la direction Aix-les-Bains/Chambéry via la D1201...

Traverser le lieu-dit Balmont, la route descend, puis au bout d'une ligne droite, la pancarte ci-contre.

Prendre à gauche (D5 - Route des Bauges), suivre la destination Allèves. La dénomination Route des Bauges de la D5 cédera rapidement la place à celle de Route d'Annecy.

Dans la traversée de Viuz La Chiésaz (les Savoyards prononcent viu la kièze, même étymologie que la Chaise(-Dieu en Auvergne), la D5 redevient Route des Bauges... Passé Gruffy, les trois villages repères suivants sont Allèves, Lescheraines et Le Châtelard.

Peu après Allèves, la D5 rejoindra la D911 (direction Lescheraines), garder le Chéran à main droite.

Désormais, votre itinéraire est commun avec ceux qui viennent de Lyon ou Grenoble première formule. Au Châtelard, le camping les Cyclamens est à droite, pour les autres, continuer sur la D911 et vous finirez par traverser le Chéran (pour le retraverser un peu plus tard).

Passé le pont, une pancarte vous indique École et La Compôte...



Vous passez par Albertville ?

Direction Chambéry par la N 90 puis la D1090 qui longe l'Isère (à main gauche) qui disparaîtra dans la D1006 (provisoirement 2 x 2 voies). Quitter après la D1006 pour la D911 direction Saint Pierre d'Albigny / Col du Frêne... Au rond-point votre itinéraire est commun avec ceux qui viennent de Grenoble 2<sup>e</sup> formule (c'est leur premier rond-point sur les 4).

Le mot de la fin à notre Président Jean-Pierre Boulanger:

*Nous souhaitons que cette randonnée remporte un franc succès, nous vous attendons pour le rendez-vous de l'amitié : le 19 août à 18 h à l'hôtel Arcalod.*

**Roland Coquard**

## ERRATUM

Jack Lesage me signale une confusion dans le n°263. J'y ai placé le groupe de chanteurs JM dans la commune des Déserts près de La Féclaz sur les pentes du Mont Revard...

En fait, ils situés dans le *hameau des Déserts*, dépendant de la commune d'Entremont-le-Vieux... Problème d'homonymie ! Dont acte.

Merci Jack pour ta vigilance...

# Extraits d'une brochure éditée en 1944 par les Compagnons de France.

Suite à la description faite par un JM à l'un des membres des Compagnons de France, celui-ci se montra enthousiaste et parvint à faire éditer une brochure (format journal, papier vert) par la Société des éditions Marche de Lyon, le service de propagande JM ayant fourni textes et photos demandés. Soixante-et-onze ans plus tard, ainsi que dit dans l'édito du n°260, un exemplaire en a été retrouvé a été retrouvé dans un grenier et remis à Bertrand Beylie par Guy Troncal - de Brive - un neveu de notre ancien Président Robert Dupuy ayant adhéré à JM en mémoire de son oncle. En voici une "triple page" (2 plus débordement sur la 3e, article URDOS en intégral dans le 265...



## NICE - CHAMONIX

### DEUX CARAVANES EN DOUZE ETAPES DE 50 KILOMÈTRES RECONNAISSENT À SKI LA HAUTE ROUTE DES ALPES

**E**N février, à deux jours d'intervalle, deux caravanes quittaient Saint-Etienne-de-Tinée, à quelques heures de la Méditerranée pour relier, à ski, par la route d'hiver, la Côte d'Azur à la Haute-Savoie.

Chacune d'elles comprenaient une trentaine de volontaires et de chefs de « Jeunesse et Montagne », avec tout leur équipement individuel et le matériel de secours collectif. C'est donc avec un sac de quinze à

vingt kilos que le raid fut accompli... Nous voici loin du ski de piste, où l'absence de chargement permet les évolutions les plus subtiles sur une neige aisée. Il s'agissait vraiment de ski de haute montagne avec toutes les difficultés inhérentes au temps, aux conditions d'enneigement, à la longueur des étapes, avec aussi tous les dangers : tempête, avalanche, froid.

Ces difficultés et ces périls n'étaient du reste pas

EN BON ORDRE LA CARAVANE S'EBRANLE



DES LA PREMIERE MONTEE. L'EFFORT EST RUDE



PREMIERS CONTACTS AVEC LES CIMES





dre dans la vie. Rien ne leur déplaît autant qu'une journée passée au centre, alors que la montagne, belle par tous les temps, exerce sur eux la séduction des longues courses où ils vont, comme dit leur chanson « chercher le vent ». Parmi ces courses mêmes, celles qui leur laissent le meilleur souvenir, celles qu'on évoque avec le plus de joie, le soir dans le chalet, autour du feu, ce sont celles qui ont été effectuées dans les conditions les plus dures, en pleine tempête, car il a fallu lutter. Leur jeunesse ne se satisfait que dans le combat.

Que pouvait-il y avoir pour eux de plus séduisant que ce raid, de Nice à Chamonix, de la station méditerranéenne à la station du Mont Blanc ? Douze étapes, de cinquante kilomètres chacune, ne devaient pas faire peur à des gars solides, à la volonté et aux muscles forgés par un contact de tous les instants avec la montagne. Et puis, l'itinéraire devait leur faire connaître les plus beaux panoramas des Alpes Françaises. Tout cela suffisait déjà à provoquer leur enthousiasme. Mais leur joie, la vraie, la complète, ils devaient la trouver dans la satisfaction d'avoir vaincu mille difficultés, d'avoir surmonté mille obstacles, d'avoir gagné sur le froid, sur la fatigue, sur la peur.

Leur meilleur souvenir ? L'étape du Col des Rochilles, qu'ils durent passer à la nuit tombante par 30° au-dessous de zéro. Plusieurs étrières, une lame de couteau cassèrent comme du verre, tellement le froid était rigoureux et cinq ou six membres de la première caravane eurent des orteils gelés... Mais c'est avec

le sourire qu'ils racontèrent cela, car, n'est-ce pas, « on est passé quand même... »

Mais ce raid avait en plus un but utilitaire. Il s'agissait de reconnaître la haute route d'hiver. Tout au long du parcours, les pentes furent soigneusement reconnues ; les dangers d'avalanche furent relevés, l'itinéraire le plus sûr dûment déterminé. En même temps — on sait que « Jeunesse et Montagne » se considère comme au service de la montagne et des montagnards — on étudia les emplacements les plus favorables à l'établissement de chalets refuges destinés à jalonner la haute route.

Il faut en effet, que ce long parcours soit mis un jour à la portée de tous ceux qui, non satisfait par les petites joies du ski de piste, ressentent l'appel des hauts sommets et veulent s'empoigner avec la haute montagne. Aussi doit-on travailler à équiper cet itinéraire, que tout montagnard, français ou étranger, voudra bientôt parcourir, surtout les années où les conditions d'enneigement permettront de partir des environs mêmes de Nice.

De Saint-Etienne-de-Tinée, les caravanes gagnèrent Jausiers. De là Guillestre, Château-Queyras, Briançon, Névaiche, Valloire, Saint-Martin-de-Belleville, les Allues, Aime, Roselend, les Contamines, et enfin, Chamonix. Ils furent presque chaque soir, accueillis par leurs camarades des divers centres, échelonnés sur toute la ligne des Alpes et ce long raid permit de courtes, mais joyeuses soirées où l'esprit de « Jeunesse et Montagne » put se manifester avec tout son allant.

Après cinq cents kilomètres accomplis dans des conditions souvent très dures, les volontaires arrivèrent à Chamonix où les championnats de France venaient de se terminer. Dans la foule ils passèrent inaperçus, sous leur capote verte et leurs pantalons de gros drap, n'étant pas des champions. Mais l'exemple qu'ils venaient de donner et la joie de l'effort accompli, valaient bien toutes les exhibitions.

Philippe GAUSSOT.

Ph. J. M. et Camet. P. W. 4.181-4.194

1. COL D'ISOARD. LE FROID FAIT SON APPARITION



2. UN BON FARTAGE AVANT LA DESCENTE

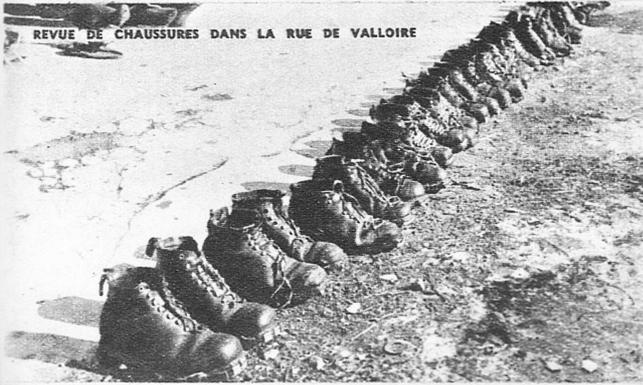


3. BONHEUR DU REPOS QUAND LA FATIGUE EST SAINE





A LA CHALP-D'ARVIEUX L'HOSPITALITE EST CHAUDE...



REVUE DE CHAUSSURES DANS LA RUE DE VALLOIRE



DETENTE A LA CHAPELUE



## URDOS-LUCHON

### VINGT JEUNES PASSENT HUIT COLS EN 64 HEURES DE SKI

**C'**EST dans le même esprit qu'à travers les Pyrénées, d'Urdos à Luchon, plus de vingt gars solides, sous la conduite des instructeurs alpins Olivier et Boyrte, prenaient à ski la haute route d'hiver. Soumettre à la beauté de l'épreuve les jeunes athlètes du centre Mailloux, rechercher les meilleurs emplacements pour bâtir des refuges habitables l'hiver, reconnaître le détail du tracé d'une haute route d'hiver, différente de la haute route de printemps, tel était le triple but — qui fut heureusement atteint — de cette importante expédition.

Du 18 au 25 février : 7 jours, 7 étapes, 64 heures de ski, 8 cols dont 6 au-dessus de 2.000 mètres. Ils ont grimpé 9.487 mètres de dénivellation et descendu 9.097 mètres avec une moyenne de montée de 1.500 mètres par jour. Une statistique qui n'est pas seulement un graphique.

La montagne ne se livre pas facilement aux hommes. Les difficultés ne manquèrent pas. Il était impossible d'emporter sur le dos une semaine de vivres ni de se ravitailler dans la montagne qui n'était « qu'un magasin de blanc ». L'organisation du logement et du ravitaillement a été menée depuis le P.C. du groupement à Lourdes. La neige avait ses caprices : tantôt profonde et exténuante, tantôt abimée par la pluie. Vent violent, avalanches, brouillards dangereux, à pics, rien ne manquait au menu des sommets pour éprouver l'appétit de la lutte et du succès.

LES VILLAGES SONT TRAVERSES SKIS SUR LE DOS



LA CARAVANE S'ETIRE ENTRE LES CHALETS



LA DERNIERE DESCENTE AU PIED DU MONT BLANC



# ÉCHOS ET NOUVELLES

## Ils nous ont rejoints

Béatrice ROUSSELIN fille de Raymond de Solages.

## Ils nous ont quittés

Louis CAMPION : ancien de Haute-Savoie 1943 (équipe Hyvernaud), décédé le 27/01/2017.

Henri COULOMB : ancien de Grenoble 1943, décédé le 23/01/2017

Mme Andrée DUBOIS : 11/01/2017, peu après le décès de René Dubois (cf n° 263), nous apprenons le décès de son épouse Andrée.

Roger GAILLARD : ancien du Centre Ecole 1943/44, décédé le 27/12/2017.

Adolphe KIEFFER : ancien du Dauphiné 1942/44.

(Abbé) Raymond MELIZAN : ancien de Vignemale (Gavarnie) 1942/43, décédé le 12/09/2016

Edmond REPETTO : ancien du Dauphiné décédé vers la mi-décembre, suivant son épouse Janine d'une huitaine de jours.

Raymond de SOLAGES : ancien du Dauphiné 1942/43, décédé le 29/12/2016, suite à une chute sur la tête. Ses obsèques ont eu lieu le 07/01/2017 à Vitrac (Dordogne)

Philippe WERTHEIMER : ancien de Haute-Savoie 1943/44. Président d'honneur de JM, décédé le 02/01/2017

*J.M. assure toutes les familles douloureusement éprouvées de sa sympathie attristée.*

## Hommages à

### *Philippe WERTHEIMER*

Le décès de Philippe Wertheimer me touche beaucoup. Camarade de promo EA40 de mon père, ils se sont suivis à Jeunesse & Montagne. En 45, ils se sont retrouvés dans les contingents de pilotes français formés aux USA : Ph Wertheimer passa dans le Bombardement et Transport, mon père étant dans la Chasse-reco.

Après quelques années dans le Transport militaire, Philippe passa à l'UTA, devenant Cdt de bord sur DC-8. Puis il entra à Airbus Industrie comme Directeur des Ventes dans la région Amérique du Sud avec notamment la responsabilité, au tout début d'Airbus - période extrêmement difficile dont on n'a plus la moindre idée aujourd'hui ! -, de convaincre les C<sup>ies</sup> aériennes en Bolivie, Pérou, et Argentine de faire confiance à ce nouveau Consortium européen et à son étrange A300, face aux géants Boeing et Douglas...

À ce titre, il fut chargé de l'organisation du tour des Amériques, organisé par Airbus Industrie à l'automne 1973, pour présenter le prototype de l'A300 un an à peine après son premier vol. Je dois beaucoup à Philippe Wertheimer à cette occasion puisque, étant étudiant à Washington, il m'a offert une place sur le proto pour un vol de démo entre Washington et Charleston... Aux commandes, Bernard Ziegler qui faisait défiler en place droite des pilotes d'American AL, de United, etc... A bord, Henri Ziegler qui s'étonna sans doute de voir un étudiant dans ce vol spécial... Inoubliable. J'étais loin d'imaginer que, huit années plus tard, je rejoindrais les équipes d'Airbus. Je lui dois beaucoup.

Bien plus tard, il m'a aidé par le partage de ses souvenirs pour me permettre d'écrire les deux livres que j'ai consacrés à mon père, en me disant notamment: "*Il ne se passe pas une journée sans que je pense à lui*". Je voyais là combien les années difficiles de leurs vingt ans (École de l'Air et Jeunesse & Montagne de 41 à 44) avaient soudé leur petit groupe.

Une grande fidélité, une grande délicatesse... c'est ce que je retiens de toutes mes rencontres et conversations avec Philippe Wertheimer, celui que ses camarades de promo avaient baptisé avec affection "*le Baron*".

*Philippe JARRY*

### *Raymond de SOLAGES*

Mon père était issu d'une famille profondément catholique du Tarn ; il avait trois passions qu'il nous a transmises à ma soeur et à moi : la montagne, le Périgord et la gastronomie.

"Monté à Paris" pour faire carrière dans l'automobile, il a retrouvé avec joie sa propriété familiale de Griffoul, en Périgord, pour sa retraite.

C'était un gentilhomme authentique, simple, discret, et toujours là quand on avait besoin de lui. Il a fait preuve de courage, d'humilité et d'humour, jusqu'à la fin de sa vie.

Il a été profondément marqué par ses années JM qui lui ont appris à "faire face" et lui ont permis de nouer des amitiés fidèles.

C'était tellement précieux pour lui que cela m'a donné envie d'adhérer à JM.

*Béatrice ROUSSELIN*

## Il est revenu...

*Encore un conte par lequel nous ne pouvons qu'admirer la vivacité d'esprit de notre toujours jeune et vert ami Pierre Sarraz-Bournet... Entre lui et Jack Lesage, la preuve est faite : JM conserve ! Dégustez sans modération ce qui suit...*

**R. Coquard**

Ce matin-là, Jeanne Devouassoux aidait un voisin à labourer un champ de seigle, propriété de sa mère, la bonne Louise, au hameau des Pèlerins, proche de Chamonix, où sa famille avait sa maison.

Le travail de cette fillette de quatorze ans consistait surtout à retirer les pierres soulevées par la charrue avec autant de terre et à en faire un tas - à la lisière du champ qui s'accroissait chaque année.

À proximité, s'ouvrait à travers les vernes, le sentier qui conduisait au pied de la langue terminale du glacier des Bossons qui, à cette époque, descendait jusque dans la vallée.

Jeanne était orpheline de son père, lequel, Guide de première classe, était mort foudroyé qu Grépon et à chaque fois que la petite Jeanne parlait de son père à ses camarades de classe, elle tenait à préciser : « *Mon père n'a pas décroché, c'est la foudre qui l'a eu.* »

À dix-huit ans, elle était follement amoureuse de Jean-Pierre Ravel, de peu son aîné et lui aussi orphelin de son Guide de père, tué dans une avalanche sous les Aiguilles de Blaitière ; mais son plus cher désir était de suivre la carrière de son père pour le plus grand désespoir de sa mère :

« *La montagne m'a déjà pris ton père et toi maintenant, tu veux que je reste seule un jour ?* »

Rien n'y fit, car Jean-Pierre resta porteur quelques années, puis après quelques courses réussies au Mont-Blanc, en Oisans et en Suisse où des Anglais l'avaient emmené, il se présenta à l'examen de Guide. Ce jour-là, revêtu de ses beaux habits en drap de Bonneval, devant le sous-Préfet de Bonneville et le jury composé du Juge de paix, du président du Club Alpin Français, du Guide-chef et du Capitaine de gendarmerie, il répondit avec assurance aux questions qui lui furent posées sur les courses effectuées, sur la géologie, la géographie et les premiers secours et reçut alors le diplôme et le livret sur lequel il inscrirait les courses effectuées et les appréciations de *Messieurs les touristes*.

Quelques jours plus tard, Jean-Pierre et Jeanne célébrèrent leurs fiançailles, avec en vue le mariage, lorsque son métier de Guide lui aurait rapporté quelques subsides. En attendant sa petite Jeanne vivait dans l'inquiétude quand il partait, mais avec quel bonheur elle allait à sa rencontre lorsqu'il rentrait de courses et l'emmenait remercier la Vierge du Grépon et du Géant dans la petite chapelle des Pèlerins.

Un matin, Jean-Pierre partit au Mont-Blanc emmenant deux clients avec son porteur ; après la nuit aux grands Mulets, le Guide-Chef, qui les suivait à la lunette de son bureau, les vit au sommet, mais la montagne avait décidé de mettre fin au bonheur du couple, lorsque la caravane fut entraînée à la descente dans une avalanche descendue du Goûter. Des excursionnistes, depuis le refuge des Grand Mulets entendirent le bruit de l'avalanche ; les secours furent organisés qui permirent de dégager les deux clients et le porteur, mais le corps de Jean-Pierre restait introuvable malgré plusieurs jours de recherches dans la zone des crevasses.

Quand Jeannette apprit la nouvelle, ce fut terrible, toute sa vie future, tous leurs projets disparaissaient... Puis elle se résigna enfin, repoussant toutes les avances d'anciens amoureux, et durant des années, elle prit souvent le sentier du glacier des Bossons, apportant quelques fleurs de son jardin, marguerites jaunes des Alpes, aconits bleues, lys jaunes et les déposait sur une dalle tout en invectivant le glacier :

« *Tu m'a pris mon Jeannot que j'aimais tant, il n'était pas à toi ! Rends-le moi, assassin que tu es !* »

Et pendant toutes ces années ce furent les mêmes supplications ; à soixante ans, elle y montait encore accompagnées d'amies plus jeunes.

-----

Le 3 août 1910, deux alpinistes descendaient le glacier par le *mur de la Côte* ; ils étaient déjà sur le sentier qui longe la langue terminale, lorsque le premier s'arrêta brusquement :

- *Tu pourrais quand même prévenir quand tu t'arrêtes sec !?*
- *Vois-tu ce que je vois ? Cette forme humaine, là, à côté du gros bloc, qui sort à peine de la glace ; il y a même un morceau de piolet à ses côtés, il est encore encordé, regarde le brin de la*

*corde qui reste !*

*Dressons un cairn pour que les gens du pays puissent le repérer ; il ne nous restera plus qu'à prévenir la Mairie de notre découverte. »*

Quelques heures plus tard, la rumeur courait : on disait que le glacier avait rendu Ravanel, les vieux se souvenant de l'accident, les plus jeunes des récits qu'ils avaient entendus ; puis quelques habitants des Pèlerins s'engagèrent sur le sentier. Plus tard, des Chamoniards les suivirent.

Entre temps, le Maire requérant le fossoyeur et son aide, suivit la foule qui commençait à se rassembler, accompagné du Capitaine de Gendarmerie qui devrait dresser le constat de la présence du corps.

À son tour, le curé arriva, et, à la demande d'un groupe de femmes qui s'approchait de la maison de Jeanne se demandant si elles allaient la prévenir, entra chez elle qu'il connaissait comme celle qui fleurissait l'autel tous les samedis et veilles de fêtes.

*« Jeanne, j'ai une grande nouvelle à t'annoncer : Dieu a eu pitié de toi, il a vu tes pleurs, ta fidélité, il a entendu tes prières et aujourd'hui, le glacier t'a rendu ton fiancé.*

*Prépare-toi, nous allons monter là où il est. »*

Pendant ce temps, le fossoyeur et son aide avaient repéré l'emplacement :

– *Mais il est tout jeune, s'exclama l'aide-fossoyeur !*

– *Bougre d'idiot, il a été emporté il y a une trentaine d'années, mais la glace l'a conservé. En tout cas, le corps est encore pris en partie... Attention à ne pas fracasser un membre pour le ramener entier à sa fiancée*

La foule, silencieuse, commençait à se rassembler à quelques mètres du corps quand Jeanne arriva et se jeta sur lui.

– *Mon Jeannot, c'est toi ! Tu es toujours aussi beau, est-ce que tu m'aimeras toujours ?*

Et, sa pensée s'évadant :

– *Mais tu as froid, tu es tout gelé... Viens, nous rentrons à la maison où tu auras bien chaud et nous nous marierons !*

– *Viens, Jeanne, intervint alors Monsieur le curé, allons rejoindre tes amies, nous nous occuperons de tout et demain tu le reverras à l'église, toujours aussi beau !*

Et se tournant vers la foule :

– *À genoux, mes amis, Dieu a exaucé sa servante : le glacier a rendu le corps à la fiancée. Prions pour remercier Dieu, et pour le repos de l'âme de Jean-Pierre Ravanel qui fut un bon chrétien, et Marie à laquelle elle confiait son chagrin :*

*Pater noster qui es in cælis,  
sanctificetur nomen tuum*

*(...)*

*sed libera nos a malo.*

*Amen*

*Ave maria gratia plena,*

*(...)*

*Sancta maria, mater Dei,*

*ora pro nobis in peccatoribus,*

*nunc, et in ora mortis nostræ.*

*Amen*

enchaînant :

*Requiem aeternam dona eis, Domine...*

Et la foule répondit :

*...et lux perpetua luceat eis !*

Notre père qui es aux cieux,

Que ton nom soit sanctifié

(...)

Mais délivre-nous du mal.

Amen

Je vous salue Marie pleine de grâce,

(...)

Sainte Marie, mère de Dieu

Priez pour nous pauvres pêcheurs,

Maintenant, et à l'heure de notre mort.

Amen

Donne-leur le repos éternel, Seigneur...

... et que la lumière éternelle les illumine !

Le lendemain eurent lieu les funérailles devant une grande assemblée de fidèles qui accompagna au cimetière de Chamonix porté par quatre Guides de la Compagnie.

Quelques années plus tard, Jeanne Devouassoux s'endormit dans la paix du Seigneur après un dernier regard sur la photographie de son fiancé prise le jour où il avait reçu son diplôme de Guide et sur la table, un morceau de piolet et le brin de corde blanchie par le séjour dans la glace.

**Pierre Sarraz-Bournet**

**Equipe Geoffroy - Centre des Contamines 1942-43**

# Edward Whymper "fondu" d'alpinisme et obsédé par le Cervin...



Ah, le Cervin ! Aussi appelé Matterhorn par nos voisins helvètes, qui le considèrent comme LA montagne emblématique de leur Pays, d'altitude 4478 m, son arête sommitale suit le tracé de la frontière entre l'Italie et le Valtournenche en Val d'Aoste et la vallée de Zermatt dans le canton suisse du Valais.

En fin du XIXe siècle, ce n'est donc pas un hasard si deux cordées partirent simultanément de Valtournenche et de Zermatt...

Probablement doit-il son attrait à sa forme pyramidale si caractéristique impossible à oublier :



Le Cervin vu depuis le Lac du Breuil côté Italie



Le Cervin, en été, vu depuis Zermatt dans le Valais suisse.

Selon Wikipedia : « Du fait de sa forme pyramidale, le Cervin est doté de quatre arêtes principales, par où passent la plupart des itinéraires d'ascension. Ces quatre faces se rejoignent à environ 400 mètres en dessous du sommet dans une pyramide sommitale, appelée « le toit ». Son sommet est une arête large d'environ deux mètres, sur laquelle se distinguent en réalité deux sommets : celui appelé « sommet suisse », le plus à l'est, qui culmine à 4 477,8 mètres d'altitude, et le « sommet italien », légèrement plus bas (4 476 mètres), sur la partie ouest de l'arête. Les deux sont séparés par une échancrure au creux de laquelle une croix a été posée en septembre 1901. »

Le Cervin continue de fasciner et attire les amateurs de records de vitesse, bien qu'il soit une des montagnes les plus dangereuses, sinon la plus dangereuse : pas moins de 500 alpinistes sur le côté suisse et 200 sur le versant italien y ont terminé brutalement leur existence. La première ascension réussie par Edward Whymper avait d'ailleurs inauguré cette sinistre comptabilité qui s'était soldée par quatre morts sur les sept membres qui composaient cette cordée.

Le journal Libération du 10 juillet 2015, qui avait voulu suivre - 150 ans plus tard - les traces des premiers grimpeurs, relatait son échec (ils avaient rebroussé chemin) titrant : **Le Cervin, ascension insensée** et concluait : *le Cervin reste un gros morceau et les pionniers de 1865 étaient de sacrés gaillards.*

Le Cervin source d'inspiration :



S'il figure pour une bonne raison sur le logo de l'association Zermatt Tourisme, sur les deux montres suisses par contre, le lien est plus ténu, tout comme pour la marque de confiserie au chocolat Tobler (au début, à la place du Cervin, figurait une pyramide de ... danseuses !) ; j'ai même retrouvé la trace d'une montre fabriquée à New York et la mention d'une autre, de fabrication (arrêtée) chinoise qui était vendue très cher. Il se dit encore à tort que la montagne enneigée figurant au générique des films américains produits par la Paramount est le Matterhorn... Par contre, il est facilement vérifiable que Disneyland l'a reproduit (ici probablement la face sud) pour l'une de ses attractions la *Matterhorn Bobsled attraction* :



Voici encore deux logos :

(Ressemblance quand même très lointaine)



Le sachant, on peut retrouver une certaine ressemblance (serait-ce là, le modèle de Disneyland ?)

Le parcours de la ligne de chemin de fer, la *Matterhorn-Gothard bahn*, créée en 2003, Zermatt - Viège - Brigue - tunnel de la Furka - Andermatt - col de l'Obertal - Disentis/Muster, long de 144 km (dont 31,9 km équipés d'une crémaillère), comporte 29 tunnels, 20 galeries et plus de 60 ponts...

Quant à la Gornegrat bahn, sa ligne, longue de seulement 9,340 km, créée en 1898, relie Zermatt à la plus haute gare ferroviaire à l'air libre d'Europe, à 3089 m (pente atteignant parfois les 20 %). Elle comporte des paravalanches simples, mais aussi une galerie paravalanche de 770 m.

Partant toutes deux de Zermatt, tout voyageur qui empruntera l'une ou l'autre ne manquera bien évidemment pas d'admirer (et sur une bonne distance) le Cervin et sa forme si caractéristique : il est donc de bon ton qu'elles fassent référence au Cervin dans leur raison sociale.

Il a été recensé plus de 400 publicités faisant référence à cette montagne (chocolat égyptien, préservatif, graines de gazon plantées dans un désert d'où surgit cette montagne, Bière sans alcool, huile moteur...)

On mesure donc mieux la célébrité du Cervin qui explique qu'il soit devenu l'emblème de la Suisse, donc que toute entreprise helvétique voulant insister sur son appartenance à la Confédération en utilise soit l'image, soit le nom. L'entreprise chinoise qui fabriquait la montre sus-citée, semblait, elle, ne pas l'avoir compris puisqu'en plus de l'image de la montagne figurait en bas du cadran, un petit... drapeau suisse.

Edward Whymper, pourtant citoyen britannique, qui fut le premier à vaincre le Cervin le 14 juillet 1865, découvrit la montagne lors d'un voyage en France à l'âge de 20 ans et ce fut le coup de foudre : il multiplia alors les "premières". Seul le Cervin lui résistait ! Cette montagne était mythique, elle jouissait d'une réputation d'inaccessibilité : de 1858 date de la première tentative à 1865, il y avait eu pas moins de dix-sept échecs, dont sept (cinq pour la seule année 1862) à mettre au compte des seules "cordées Whymper" (six par la face italienne, la seule réputée alors empruntable) : même une chute de soixante mètres (!) lors d'une de ses tentatives ratées (il y était allé seul !) ne l'avait pas découragé, c'est peu dire que ce sommet le fascinait : il était devenu une véritable obsession... Les guides de Zermatt, dont les Taugwalder père et fils qui furent en 1865 membres de la cordée qui réussit la première, disaient d'elle : « *Personne ne nous prendra cette montagne !* »...

Whymper jouit ensuite à l'époque (et encore aujourd'hui) d'une réputation et d'une aura sans pareille (après s'être fait oublier quelques temps suite à la tragédie qui endeuilla cette "première")...

Pour autant, nous de JM, je ne pense pas que nous puissions approuver son attitude de l'époque : à 300 m du sommet, s'étaient détachés<sup>1</sup> de la cordée de sept, le guide chamoniard Michel Croz, et Edward Whymper qui arriva le premier au sommet, après - de son propre aveu ultérieur - avoir coupé<sup>2</sup> la corde qui le liait à Croz : il voulait être le premier au sommet. !

La montagne ne devrait-elle pas être une école de solidarité, d'entraide, de prudence ?

Après cela, qu'il ait pu écrire en 1871 dans son livre *Escalades dans les Alpes dans les années 1860-1869* : « *Escaladez les montagnes si c'est votre désir, mais souvenez-vous que le courage et la force ne sont rien sans la prudence, et qu'un instant de négligence peut détruire le bonheur de toute une vie. Ne faites rien précipitamment, surveillez bien chacun de vos pas, et dès le début d'une ascension pensez à ce que peut être la fin.* » prend quand même une résonance particulière...

D'autant que la descente commença sous le signe du bricolage (peut-on employer un autre mot ?) : étant donné que Croz et Whymper s'étaient dissociés de la cordée, puis que Whymper avait coupé celle qui le reliait à son guide (dixit Swissinfo) : il y eut en effet deux groupes encordés, le premier composé de bas en haut de Michel Croz, de Douglas Hadow (grimpeur inexpérimenté), du révérend Charles Hudson, et de Lord Francis Douglas, puis Taugwalder père, Whymper et Taugwalder fils fermant la marche, les deux groupes reliés par la corde de réserve plus fine (pourquoi ? s'étonna ultérieurement Whymper)...

À un moment, Hadow glisse, tombe sur Croz et entraîne ses camarades, Taugwalder père s'arcboute, entoure la corde fine autour d'un rocher, mais elle casse : les 4 premiers vont s'écraser 1200 m plus bas.

La rumeur courut très vite que Peter Taugwalder père avait coupé la corde pour se sauver. Le juge du district de Viège ouvrit une enquête judiciaire relative à « *la chute mortelle au Cervin* ».

Edward Whymper défendit les deux guides et l'affaire fut classée : aucune responsabilité ne fut retenue, mais il expliqua quand même par la suite dans son livre que les deux guides zermattois étaient complètement défaits et que c'est lui, Whymper, qui avait dû les ramener à bon port....

Jusqu'alors, on ne disposait que de la déposition de Whymper et du récit de son livre, mais la chaîne d'info suisse Swissinfo.ch consacra un documentaire bien argumenté à cette affaire pour le 150e anniversaire et cite Mathias Taugwalder (dont Peter Taugwalder junior était l'arrière-arrière-arrière grand-père) qui, s'appuyant sur des documents jusqu'alors inédits, en prend l'exact contre-pied : Whymper n'était plus qu'une loque et c'est Peter Taugwalder père, qui l'aida à descendre mètre après mètre en se retournant fréquemment pour poser le pied de son client au bon endroit...

Que dire encore de l'attitude, à tout le moins déplacée, de Whymper arrivé au sommet ? Apercevant 300 m en contrebas sur la face italienne, la cordée concurrente conduite par le guide valdotain Jean Antoine Carrel, il se mit à pousser des hurlements, fit force gesticulations et alla même jusqu'à jeter des rochers pour attirer leur attention... Il eut la satisfaction de voir la cordée italienne rebrousser chemin. Cette même cordée réussit sa tentative deux jours plus tard...

Whymper tenait sa revanche : il considérait avoir été trahi par Carrel avec lequel il y avait eu des tentatives malheureuses et avec qui il avait un accord pour cette ascension et qui s'était dédit sous un faux prétexte.

Il préparait en effet sa huitième tentative - le guide italien Carrel pressenti ayant fini par lui faire faux-bond sur un prétexte donc manifestement fallacieux - lorsqu'il avait appris le départ de la cordée conduite par ledit Carrel depuis le versant italien. Il décida alors de tenter de le prendre de vitesse en fusionnant sa cordée incomplète avec celle de trois britanniques que devait conduire Michel Croz en partant de Zermatt. S'attendant à de grosses difficultés, il avait été agréablement surpris de constater que les 1000 premiers mètres d'ascension étaient en fait étonnamment faciles, contrairement aux observations faites depuis Zermatt...

Mais qui était donc Edward Whymper ?

Au départ, tout sauf un montagnard... Il naquit le 27 avril 1840 à Londres, son père possédait un atelier de gravure sur bois. Il se montra un écolier appliqué et travailleur, plutôt tourné vers les sciences, introverti et curieux. À 14 ans, ses parents le retirèrent de l'école et il intégra l'Atelier paternel, où il apprit, sans enthousiasme - pour le côté répétitif -, le métier. Il y fit pourtant preuve d'un réel talent !

Il montrait une capacité d'analyse de l'actualité, de son environnement social, artistique, politique de son époque attestant d'une maturité hors du commun pour un enfant de son âge : peut-être faut-il voir là, les prémices de la naissance d'une grande ambition : se faire un nom !

Peu banal pour un garçon de quinze ans !

A l'âge de 20 ans, son talent de dessinateur, graveur et d'aquarelliste commençait à être connu :

« *Pendant l'année 1860, peu de temps avant mon départ de l'Angleterre pour un long voyage, un Éditeur de Londres vint me demander quelques croquis des grands pics des Alpes. À cette époque, les montagnes ne m'étaient connues que par les livres : non seulement je n'en avais jamais escaladé, mais je n'en avais jamais vu une seule. Parmi les pics qui figuraient sur ma liste se trouvait le mont Pelvoux, dans le Dauphiné. Les croquis demandés étaient destinés à célébrer le triomphe de quelques-uns de*

mes compatriotes qui se proposaient de faire l'ascension de cette montagne. Ils vinrent, ils virent, mais ils ne vainquirent pas. Le hasard me fit rencontrer un très aimable Français qui les avait accompagnés et qui m'engagea de retourner à l'assaut du Pelvoux. En 1861, je cédai à ses instances, et j'eus le bonheur de vaincre cette belle montagne avec mon ami Macdonald. Telle fut l'origine de mes escalades dans les Alpes. » Edward Whymper - Escalades dans les Alpes 1960-1869 (Préface).

Ses pas l'avaient porté en Suisse, de Berne au Grand Saint-Bernard, en passant par Zermatt (où il avait découvert le Cervin), le Briançonnais, la vallée de Chamonix, le Val d'Aoste. Dans son livre, il décrit ce premier contact avec le continent et relate ses sensations un peu comme l'ont fait les JM dans leurs *Comptes-rendus d'exploration régionale* : faune et flore, habitat, et vie et mœurs des autochtones...

Il faut noter qu'après l'ascension du Pelvoux, il employa le mot de "jouissance".

Malgré les critiques faites à l'homme, il faut reconnaître à l'alpiniste des capacités hors-normes pour l'époque, qu'on en juge. De 1864 jusqu'à juin 1865, il avait enchaîné les "premières" et présentait un cumul de dénivelés positifs de 30 000 m et négatifs de 28 000 m (dont un septième échec au Cervin)...

### Premières alpines.

1864 Barre des Ecrins 4102 m, la voie ouverte, Face Nord, porte aujourd'hui le nom de couloir Whymper, Mont Dolent 3820 mn accessible depuis France, Suisse et Italie (à noter l'apparition de Michel Croz), Aiguille d'Argentière 3902 m (aujourd'hui voie dite couloir Whymper). Participation de Michel Croz.

1865 Grandes Jorasses pointe Whymper - 4184 m - 25 juin, repérage pour l'ascension de l'Aiguille verte. Aiguille verte 4122 m, face Sud. Couloir Whymper. 29 juin

Après avoir enfin vaincu le Cervin, il délaissa les Alpes pour enchaîner avec deux expéditions au Groënland pour s'attaquer ensuite en 1880 aux sommets de l'Amérique du sud.



Sa statue monumentale (6 m de haut !) érigée le 17 juillet 2009 à L'Argentière-la-Bessée.

### Premières en Amérique du sud.

Volcans équatoriens.

Janvier. *Chimborazo* - 6260 m. Au sud de Quito.

Février. *Sincholagua* - 4870 m. Extrême sud de Quito.

Mars. *Antisana* - 5750 m. N-NE de Quito.

Mars. *Guagua Pichincha* - 4790 m. Ouest de Quito (proche).

Avril. *Cayambe* - 5790 m. Accompagné des frères Carrel Jean-Antoine et Louis.

Avril. *Sara-Urcu* - 4900 m. Est de Quito.

Avril. *Cotocaxi* - 4940 m. Nord de Quito.

Mai. *Illiniza* - 5250 m. Pic sud (ce volcan possède deux pics)

Juin. *Carihuayrazo* (son sommet occidental) - 5020 m. proche du Chimborazo.

Et je me suis abstenu d'énumérer toutes les secondes dont il fut l'auteur...

Il mourut le 16 septembre 1811 à Chamonix où il est enterré.

**Roland Coquard**

**NDLR** : Réorganisant mon stockage des anciens numéros, j'ai découvert que cet accident avait été évoqué dans les nos 206 page 17 de septembre 2002 et 239 de décembre 2010, sous la plume de Pierre Sarraz-Bournet. Alors, redite, redondance ?

Non ! J'ai eu heureusement la chance de ne pas aborder le thème par le même bout...

(1) et (2) : La lecture du point 2 pose question sur le comment du point 1 . En effet, si Whymper a coupé la corde qui le reliait à Michel Croz, comment les deux étaient-ils encordés ? Ils s'étaient "séparés" du reste de la cordée : comment ? Avaient-ils déjà sectionné cette corde ? S'étaient-ils détachés pour s'attacher avec une autre corde ? Ils n'avaient pas pu laisser les 5 autres rejoindre au sommet non-encordés (Et Croz ,non plus) : alors comment ces 5 étaient-ils encordés ? Et à la descente ?

Je n'ai pas (encore) trouvé de réponses à ce jour, mais je ne désespère pas...

### Sources

<http://fr.calameo.com/read/00069222565a315430621> : Escalades dans les Alpes, les 50 premières pages lisibles en ligne...

On trouve la version papier (l'ancienne, la nouvelle est épuisée) sur Amazon, la Fnac, Decitre, Price Minister, ebay....

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k205825t/f1.item.zoom> : texte intégral, traduction 1873. Version intégrale.

[http://www.liberation.fr/saison-en-hiver/2015/07/10/le-cervin-ascension-insensee\\_1345933](http://www.liberation.fr/saison-en-hiver/2015/07/10/le-cervin-ascension-insensee_1345933)

<http://cervin.24heures.ch/>

<http://www.swissinfo.ch/fre/longform/cervin-zermatt-150-anniversaire>

<http://www.enssib.fr/bibliotheque-numerique/documents/64688-escalades-dans-les-alpes-1860-1869-d-edward-whymper-une-oeuvre-a-la-croisee-de-l-art-et-de-la-science.pdf>

Cervin, montagne de pubs : <http://www.olizane.ch/article.php?IDrecord=226>

(Pour en voir des images, taper sur Google les mots-clés : Cervin\_Matterhorn.html books.google.com et choisir la première proposition puis cliquer sur Aperçu).

[http://www.lexpress.fr/actualite/societe/le-rocher-superbe\\_498477.html](http://www.lexpress.fr/actualite/societe/le-rocher-superbe_498477.html)

[http://www.petit-patrimoine.com/fiche-petit-patrimoine.php?id\\_pp=05006\\_1](http://www.petit-patrimoine.com/fiche-petit-patrimoine.php?id_pp=05006_1) (photos statue Whymper)

<https://translate.google.com/translate?hl=fr&sl=auto&tl=fr&u=http%3A%2F%2Fwww.srf.ch%2Fsendungen%2Fdok-matterhorn%2Fdie-seilfrage-abstieg-und-katastrophe>

# Hélicoptères légers : Airbus retrouve des couleurs

Dans un précédent numéro (263), avaient été évoqués l'épisode de la vente annulée des hélicoptères au nom de code H225Mn heureusement rebaptisé Caracal. J'y relatais qu'après cet échec, des Caracal seraient vendus au Koweït. Depuis, une commande de douze appareils a été passée par Singapour.

Quand bien même ces hélicos soient en service dans l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT), ils ne peuvent pas pour autant pas être rangés dans la catégorie des Hélicoptère Légers... Qu'on en juge plutôt :



Diamètre du rotor	: 16,20 m
Longueur	: 19,50 m
Hauteur	: 4,60 m
Masses	
À vide	: 5 330 kg
Charge utile	: 5 670 kg
Carburant	
• Interne	: 1 538 kg <sup>3</sup>
• Additionnel	: de 243 à 1 875 kg
Maximale	: 11 200 kg



Et voici le H145 : pas du tout le même format... Cet appareil, dans sa version civile, est utilisé outre par



la Sécurité Civile (35 ex.), la Gendarmerie Nationale (15 ex. pour remplacer les Alouette 3 1er vol en 1959 !), les SAMU, les Sociétés assurant les transferts entre la terre et les plate-formes en mer des Sociétés pétrolières, les Douanes françaises. Il est en service dans 14 pays dont la Suisse (6 ex.), l'Allemagne (3 ex. : Police du Bade-Wurtemberg).

Diamètre du rotor	: 11 m (pales repliables)
Longueur	: 10,200 m
Hauteur	: 3,96 m
2 turbines Turbomeca (Safran)	
Masses	
À vide	: 1919 kg
Maximale	: 3650 kg
Vitesse	: 248 km/h
Autonomie	: 680 km
Équipage	: 1 (ou 2 pilotes) + jusqu'à 8 (ou 9) passagers.
Pilote automatique 4 axes.	
Divers instruments de contrôle de vol dont Alerte 30 m...	

**Caractéristiques de la version T2 (modernisée)**

**Cabine conçue chez Mercedes-Benz**



Outre les 107 commandes passées en 2015, l'année 2016 aura vu 23 commandes de l'Arabie Saoudite...

Bien sûr, Airbus a aussi développé une version militaire de son H145, le H145M. Adapter une version civile a permis à Airbus de gagner du temps : tout nouvel appareil doit recevoir un Certificat de Navigabilité, assurance de la qualité pour le marché aéronautique. En 2016, la norme en vigueur est devenue internationale. Or, fort de la Certification de sa version originale civile, Airbus en a donc bénéficié pour sa version militaire.

Selon Airbus :

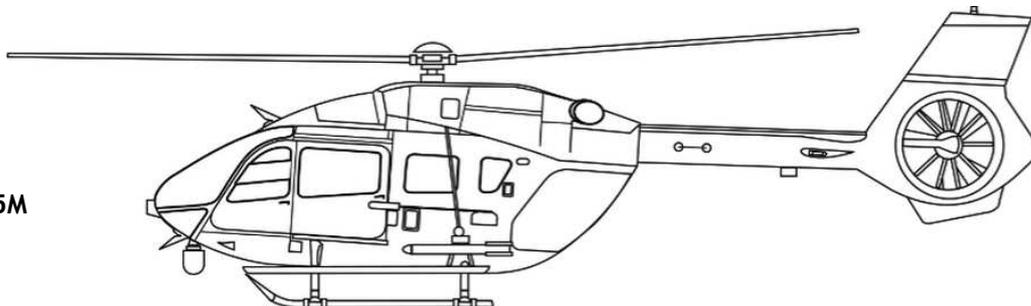
« *il peut être équipé d'équipements de mission, notamment d'un canon latéral monté sur pivot ; il peut transporter des armes sur des mâts multifonctions ; des capteurs électro-optiques/infrarouges avec moyen de repérage d'objectifs ; ainsi que des solutions d'avionique militaire pour les communications, la navigation et la gestion de vol.*

*Équipé d'un dispositif de descente sur corde pour les opérations spéciales, le H145M bénéficie d'une capacité de survie améliorée par la protection balistique de l'équipage, des réservoirs de carburant auto-obturant et un système de guerre électronique d'autoprotection contre les menaces de missiles. »*

H145  
(version civile)



H145M



*(J'ai dénombré 6 ajouts pour la version H145M par rapport au dessin précédent)*

Le fond plat, deux portes latérales et la porte arrière à deux battants permettent un embarquement/débarquement rapide et aisé des troupes (jusqu'à 8 soldats équipés) ou d'un médecin et deux civils.

Il peut être équipé d'armes tels les lance-roquettes à 7 et 12 tubes de 20 mm, de missiles air-sol guidés par laser, d'une mitrailleuse de calibre 12.7 mm en sabord latéral. Une canne à canon de 12,7 mm a été ajoutée. Après les 15 commandes de la Bundeswehr (les premiers ont été livrés cette année), c'est au tour de l'Arabie Saoudite de passer commande (23 appareils)...

Sous la dénomination UH-72A Lakota (Lakota est le nom sous lequel se désignent les tribus sioux), depuis 2006, le H145 (la version modernisée estampillée T2 date de 2011) a aussi fait une percée aux USA : 50 UH-72A stationnés à Fort Rucker (Alabama) sont destinés au programme d'entraînement des pilotes, il est aussi destiné à accomplir un large spectre de missions pour l'armée américaine et la garde nationale, à savoir l'entraînement des pilotes, des missions SAR, d'évacuation médicale, de surveillance des frontières, de C2 (command & control), de transport VIP et de logistique au sens large. Près de 338 Lakota sont déjà sortis des chaînes d'assemblage d'Airbus HC (Helicopters Company) de Columbus (Mississippi) pour être livrés aux forces armées américaines, sur les 423 commandés à ce jour par le Département de la Défense américain. Sous l'ère Obama, en 2015, les USA très satisfaits avaient passé commande de 12 exemplaires supplémentaires qui sera livrée cette année...

Parallèlement la Sté québécoise CAE (Canadian Aviation Electronics) a livré aux USA (en sous-traitance d'Airbus) « à la vitesse de l'éclair » le premier simulateur de vol H72A, le deuxième est en cours de fabrication.

« Il comprend le poste de pilotage spécifique à l'appareil et offre la même fidélité et la même performance qu'un simulateur de vol complet sans mouvement : un siège vibrant simule le mouvement et un système d'affichage avec un champ de vision de 200 degrés sur 70 degrés alimenté par le générateur d'images CAE Medallion-6000 de la prochaine génération pour plonger les pilotes dans un environnement d'entraînement synthétique haute fidélité. Le FTD UH-72A de l'U.S. Army a été mis en service avec la base de données commune (CDB) développée par CAE, qui permet à l'armée américaine de tirer parti des bases de données existantes appartenant au gouvernement américain, afin de répondre aux exigences d'entraînement de leurs pilotes d'hélicoptères. »

Cinq appareils ont été, de plus, acquis par la Marine américaine.

Précisons encore que le H145 d'origine avait pour nom de code EC145 (EC pour Eurocopter) son premier vol date déjà de décembre 1999. En 2014, l'entreprise européenne EADS, changeait de nom pour se nommer Airbus, bien plus parlant. Dans la foulée, Eurocopter devenait une branche d'Airbus : Airbus Helicopters (Airbus HC). Pourtant, ce EC 145, envers lequel l'armée américaine avait connu quelques accidents notamment en opérations de secours en montagne... Devenu H145, cet hélicoptère allait subir un petit lifting où on remplaça les anciennes turbines par des turbines Turbomeca Safran maintenant), offrant 25% ou 45% de puissance en plus selon qu'elles sont installées sur des modèles bi ou monomoteurs.

Et surtout, le simple rotor anti-couple à deux pales a été remplacé par un modèle à *fenestron* (mot protégé par la marque Airbus) caréné, à 10 pales, plus petites et d'orientation différentes, qui permet de réduire le bruit, l'encombrement (facilitant l'approche des personnes, d'où la double porte arrière) et le rotor principal qui est passé de deux à quatre pales en matériau composite avec axes en titane...

Mais il n'y a pas que le H145 à avoir fait parler de lui : dans l'actualité ce mois, on trouve une déclaration du ministre de la défense, Jean-Yves Le Drian, annonçant que la France avait « *décidé de faire du H160 d'Airbus Helicopters la base du futur hélicoptère interarmées léger (HIL).* »

Mais qu'est-ce donc que cet H160 dont le 1<sup>er</sup> vol a eu lieu en 2015 ?

Selon Airbus, sa réalisation rompt avec ce qui s'est fait jusqu'alors et fait appel à 68 brevets déposés d'innovation technologique...

Le rotor principal dispose maintenant de 5 pales terminées en lame de sabre, assurant confort de pilotage, 100 kg d'emport supplémentaire, réduction du bruit de 50 % ; on retrouve un fenestron comme pour le H145 et un empennage arrière horizontal destiné à assurer une meilleure stabilité en vol stationnaire. Le fuselage de l'appareil est intégralement réalisé en matériau composite...



L'objectif avéré d'Airbus est d'écraser la concurrence : l'italo-américain AW-309 de Agusta-Westland et les américains Sikorski S76 et Bell 412.

Celui de Jean-Yves Le Drian est moins belliqueux : il s'agit de remplacer à terme 420 appareils : pour la Marine , Alouette III, SA 365 Dauphin and AS565 Panther, pour l'Armée de l'Air les AS555 Fennec et SA330 Pumas et pour l'Armée de Terre les Pumas, SA341/SA342 Gazelle et Fennec... De quoi se perdre entre toutes ces appellations animalières : une revue de détail s'impose dans un numéro ultérieur...

Doté de deux moteurs Turbomeca de 1100 à 1300 ch (contre 800 pour le H145), d'un rayon d'action de 830 km à la vitesse de croisière de 296 km/h (avec une réserve de 80 km), d'une masse à vide de 4000 kg, il peut embarquer, outre deux pilotes, douze soldats équipés ou une charge utile de 1000 kg pour une masse totale en charge de 5500 à 6000 kg...

Difficile pour l'instant d'avoir accès à davantage de données techniques : la page d'Airbus consacrée à cet appareil est très bien faite, très attrayante, mais s'apparente davantage à un document publicitaire qu'à un récapitulatif de données techniques (comme celui que l'on peut consulter pour le H145).

Normal malgré tout pour une machine qui n'existe encore qu'à l'état de prototype, les résultats des essais en vol avec le 1<sup>er</sup> prototype, et maintenant avec le 2<sup>e</sup> (140 h de vol pour les deux à la mi-mai 2016) sont certes conformes aux attentes, mais rien ne dit que l'avenir ne verra pas son lot de modifications/améliorations pour la version civile. Alors que dire de sa future version militaire...



En version VIP : « *l'hélicoptère qui vous donnera envie d'abandonner votre jet privé.* » dicit themilliardaire.com. Il semblerait bien, malgré leur coût prévisionnel, qu'Airbus ait déjà enregistré un nombre significatif de pré-commandes.



**Roland Coquard**

#### Sources

[http://www.airbushelicopters.com/website/en/ref/H145\\_32.html](http://www.airbushelicopters.com/website/en/ref/H145_32.html)  
<http://www.cae.com/Le-premier-simulateur-UH-72A-pour-l-US-Army-est-maintenant-pret-pour-la-formation-a-Ft-Rucker/?contextualBUID=93>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus\\_Helicopters\\_H145M](https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_Helicopters_H145M)  
[http://www.airbushelicopters.com/website/ajaris/principal/brochures/48609/H160-Oil\\_Gas-2016.pdf](http://www.airbushelicopters.com/website/ajaris/principal/brochures/48609/H160-Oil_Gas-2016.pdf)  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus\\_Helicopters\\_H160](https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus_Helicopters_H160)  
<http://www.laprovence.com/article/economie/3403156/h160-ces-innovations-qui-font-la-difference.html>  
<http://www.themilliardaire.com/aviation/airbus-helicopter-h160-18449/>

# Passionné par les hirondelles, un pur génie construisit les Arcs-en-ciel...

*Après de nombreux odes à la gloire du modernisme, il était important de montrer que nos anciens n'étaient pas des minus habens, tout juste bons à être relégués aux oubliettes de l'Histoire. Le présent article dû à notre toujours vert Jack Lesage démontre à l'envi le contraire et qu'il ne faut pas ignorer son passé sauf à vider de son sens notre présent..*

**Roland Coquard**



Totalement méconnu de nos jours, un fils d'Instituteur vendéen de La Roche-sur-Yon sort des Arts-et-Métiers d'Angers, puis de Sup'Aéro en 1924.

Incorporé dans l'Armée de l'Air, il est un sous-Lieutenant agité et ne cesse de dessiner des avions d'un type résolument original des trimoteurs (atypique à l'époque) monoplans, baptisés Arc-en-Ciel, à aile très épaisse et doté d'une dérive effilée, inspirée - dit-il - par les hirondelles !

Son nom ? René Couzinet. Aussi doué et persuasif qu'ingénieur original, il réussit à obtenir quelques capitaux et même trois moteurs de 180 ch, fournis gracieusement par Hispano-Suiza. Mais durant les premiers essais en 1928 un prototype de l'Arc-en-Ciel 1 - le Couzinet 27 - s'écrase au sol après un piqué, entraînant la mort du pilote et d'un mécanicien. D'autres vols se révèlent heureusement concluants lorsque survient sa rencontre avec Jean Mermoz.

Joseph Kessel, contant cette épopée, écrivait :

*« C'était de la folie, mais qui fixera jamais la frontière entre la folie et la foi ? »*

Le duo Couzinet-Mermoz s'entend à merveille, d'autant qu'un Couzinet 33, piloté par le Baron Charles de Verneilh, démontre son rayon d'action exceptionnel en rejoignant directement la Nouvelle-Calédonie. Nous sommes en 1932.

Un an plus tard, c'est Jean Mermoz, surnommé l'Archange, qui, avec René Couzinet, effectue un raid Paris - Buenos-Aires, à quelque 280 km/h, affichant une autonomie de 11000 km, et plus incroyable encore, la possibilité de réparer un moteur *en vol* (!) en cas de panne dudit moteur en se faufilant jusqu'à lui par un boyau aménagé dans les ailes : justification du choix du concept trimoteur.

C'est un triomphe médiatique et populaire, mais qui ne fait pas tomber un cil aux responsables, le ministère de l'Air boudant ostensiblement cet avion miracle...

Il faut bien noter que l'Allemand Dornier reprendra les postulats de Couzinet, juste avant la guerre : nul n'est prophète en son pays dit-on !

En 1936, Jean Mermoz disparaissait à bord d'un hydravion Latécoère : coïncidence, René Couzinet était contre ce type d'appareil qu'il considérait comme peu sûr...

Couzinet qui eut sans doute le tort d'être trop indépendant, n'écouter personne, n'arrivera jamais à passer au stade industriel.

Fatigué, accablé de dettes, il rejoindra le "royaume des airs", volontairement en décembre 1956. Il avait dix ans d'avance.

Une plaque commémorative lui rend hommage dans le hall de l'aéroport de La Roche-sur-Yon.

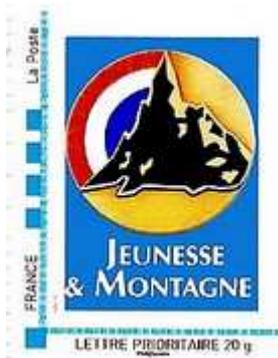
**Jack Lesage**



Le Couzinet 33 - Arc-en-Ciel 2, "Biarrritz" à la forme si curieuse, du Baron de Verneilh.

N-B Cet article est directement inspiré d'un très intéressant historique dû à M. Robert Bécaud, Compagnon du Mérite National, paru dans la revue *Le Mérite*. Qu'il en soit très vivement remercié.

## ... Bienvenue dans la Boutique JM ...

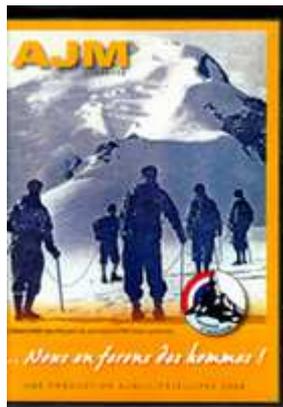


Affranchissez vos courriers avec le timbre Jeunesse et Montagne. Offrez-le aux collectionneurs.

12 € TTC par 10.



Porte-clés Jeunesse et Montagne N et B  
5 € TTC.



70 min d'images inédites de la vie à JM entre 1940 et 1944. Revivez l'ambiance de nos années d'espoir avec ceux qui nous ont appris à FAIRE FACE. Laissez ce témoignage à votre descendance...

25 € TTC



Porte-clés Jeunesse et Montagne Couleur  
10 € TTC.



Un disque vinyle, gravé en 1967, contenait les chants interprétés à Arêches par l'« Équipe Pilote ». Son contenu a été transféré sur un CD.

10 € TTC



Broche Jeunesse et Montagne. Médaille JM 60<sup>e</sup> anniversaire  
10 € TTC.



Ce n° spécial de Symboles et Traditions (préface du général Jarry) présente les Centres et les Équipes, donne l'origine du nom attribué, reproduit l'insigne correspondant, précise les noms des chefs...

25 €



15 € TTC



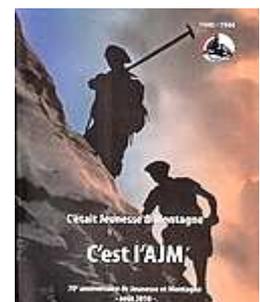
Macaron voiture. Ø 95 mm  
2 € TTC



Insigne boutonnière. Ø 15 mm  
5 € TTC.



Chalet JM - Lithographie A3 de Hubert Ménétrier  
25 €.



Livret du 70<sup>e</sup> anniversaire quadrichromie, couverture cartonnée : toute l'épopée JM 1940-1944 condensée en 30 pages.

7 € TTC

Pour toute commande s'adresser à Paul Germain, Trésorier