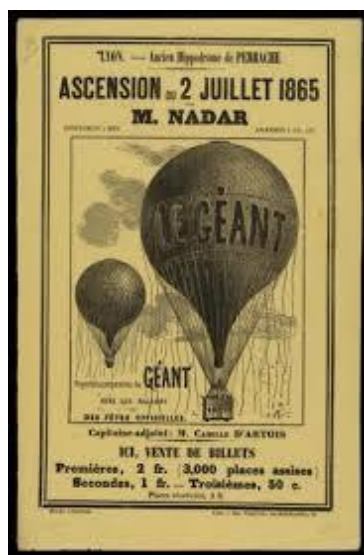


**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

19 janvier 1784, Joseph Montgolfier et Pilâtre de Rozier réalisent dans la plaine des Brotteaux à Lyon, l'un des premiers vols habités à bord d'un ballon appelé 'montgolfière'. Pour financer l'opération, Jacques de Flesselles, intendant de la province autorise les frères Montgolfier à ouvrir une souscription publique. Un ballon de 33,5 m de diamètre, 41, 5 m de hauteur, une galerie en bois de sept mètres de diamètre qui accueille l'équipage et les passagers, avec un volume d'environ 22.000 m³, est construit. Le ballon appelé 'Le Flesselles' s'envole, non sans peine, avec sept personnes à bord, avant d'aller se poser rudement au sol, à proximité du Parc de la Tête d'Or.

4 juin 1784, le jeune peintre Fleurant conçoit et construit un ballon appelé 'Le Gustave' en l'honneur du roi de Suède Gustave III qui, avec les principaux notables de Lyon préside à l'envol depuis le quartier des Brotteaux à Lyon. A bord du ballon, Fleurant est accompagné de Madame Thible, née Elisabeth Estrieux, la première passagère de l'air...! Après 45 minutes de survol de Lyon, l'atterrissage, qui a lieu au quartier de La Duchère, sera rude puisque la montgolfière se renverse et prend feu. Les passagers s'en tirent avec quelques contusions, mais deviennent célèbres à jamais.

2 juillet 1865, plus de cinquante mille personnes envahissent le quartier de «derrière les voûtes» de Perrache à Lyon. Nadar a promis aux Lyonnais de leur présenter son ballon « Le Géant » : 45 mètres de haut et jaugeant 6.000 mètres cubes. Neuf personnes prennent place dans la nacelle. Un fort vent pousse le ballon vers le sud. Vers minuit, «Le Géant» se pose, assez difficilement, contre le «Fouans d'Astier», une hauteur ardéchoise proche de Saint Agrève (Ardèche). En plusieurs rebonds successifs, l'aérostat casse soixante dix pins qu'il fallut payer le lendemain.



Dans les années 1880, quelques lyonnais se passionnent pour les 'expériences aérostatiques'. Jean-Claude Pompéien-Piraud a construit un aérostat de 1.500 m³, de forme ovoïde, qui fonctionne au gaz d'éclairage ; Joseph-Ernest Vial possède un sphérique de 650 m³, et Hermann Peclet se fait prêter un ballon de 650 m³. Le 28 décembre 1889, ils se structurent en société : le Club Aéronautique lyonnais, siège social au 2 rue Paul Bert, à l'adresse du cabinet dentaire de son Président Jean-Claude Pompéin-Piraud. Cette société a pour objectif l'exécution d'expériences aérostatiques. Les frères Antonin et Léo Boulade, à partir des ballons de cette société, procédèrent à

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

des mesures météorologiques en altitude. Vers 1898, sous l'impulsion des frères Boulade se constitue une nouvelle société : l'Aéronautique Club de France, section de Lyon, qui a pour but de procéder à des expériences scientifiques, mais aussi à des épreuves de photographies aériennes.

3 janvier 1901, à l'initiative de l'Association des Anciens élèves de l'Ecole Centrale de Lyon, a lieu une causerie sur 'la navigation aérienne par l'aviation' par Antonin Boulade, Président de la Section Lyonnaise de l'Aéronautique-club de France.

L'activité aérostatique déployée par l'Aéro-club du Rhône lui permet d'avoir la volonté de développer l'aéronautique sous toutes ses formes. Ainsi, sont organisées, des conférences sur l'aviation, et la diffusion d'un bulletin d'information aéronautique : le 21 novembre 1903, suite aux grandes fêtes du Parc Aérostatique de Villeurbanne, deux conférences ont lieu au Palais Saint Pierre à Lyon. Devant un amphithéâtre comble, Edouard Surcouf, ingénieur constructeur d'aérostats, et le Commandant Paul Renard, sous-directeur de l'Etablissement central d'aérostation militaire de Chalais-Meudon, présentent un exposé sur le thème de l'aérostation militaire. ; le 17 janvier 1904, le Capitaine Ferber tient une conférence sur l'aviation au Palais de la Bourse à Lyon devant 600 personnes. Cette conférence déjà faite à Paris et qui devait l'être dans toutes les grandes villes de France devait permettre au Capitaine Ferber de former un courant d'opinion capable de lui faire obtenir, pour continuer ses travaux, une subvention de l'Etat. Jusqu'à ce moment, le gouvernement, sceptique, lui avait refusé toute subsidence. La conférence n'était pas achevée qu'il vit bondir sur l'estrade un jeune homme à l'œil vif et intelligent qui lui dit : «Mon Capitaine, j'ai compris votre enseignement, je veux me consacrer à l'aviation ! ». Le lendemain, ce jeune homme partait pour Paris où le Colonel Renard devait le présenter à M. Archdeacon, riche amateur qui, dans de vastes ateliers, faisait mettre à exécution les conceptions du Capitaine Ferber. M. Archdeacon reçut froidement le néophyte. Son personnel était complet et le pauvre garçon quittait, navré, la maison où il était entré plein d'enthousiasme. A la porte, il trouve une voiture automobile en panne. La remettre en action fut pour lui l'affaire d'un tour de main et M. Archdeacon, témoin d'un acte si habile, prit en surnombre, dans ses ateliers, l'adroit mécanicien. C'était Gabriel Voisin.

Anatole Berger d'Ecully ne se contente pas de concevoir des appareils, mais de pouvoir les matérialiser et les construire. Après des expériences, en décembre 1903 et février 1904, au Col de Pavezin dans la Loire, à partir de planeur du type Chanute, Anatole Berger se rapproche de Lyon.

La presse de l'époque témoigne : «Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, dominant la vallée de l'Yzeron, à partir d'un ingénieux dispositif, M. Anatole Berger, inventeur lyonnais d'un aéroplane, voulut ce jour-là faire un essai de vol avec son prototype. Formée de deux ailes accolées par leur base, la voilure soutenue par une armature en bambou avait une surface de 8 m². Un simple trapèze suspendu à l'appareil était destiné à soutenir l'aviateur.

Ce dispositif consistait en un rail métallique aérien formé d'un fer en «T» renversé de 18 mètres de long, installé sur la pente de la colline et incliné en ligne droite de 45° sur l'horizontale. Le rail était supporté par des piliers de bois. En haut de la voie se trouvait la plate-forme de départ soutenue par un échafaudage. Pour se lancer, l'appareil est accroché à l'extrémité du rail aérien par un dispositif de roulement à billes.

Le pilote, M. Gardey, se place sur son trapèze, tenant en main un système de cordes qui devaient permettre, en manœuvrant les ailes comme des voiles, de garder un certain équilibre. Au signal donné, l'aide qui retenait l'aéroplane et son conducteur laissait glisser le tout le long du rail incliné et parvenu à son extrémité l'appareil devait sur sa lancée continuer librement sa course et planer.

Le dimanche 5 juin, un essai se réalise sans pilote : un sac chargé de sable avait été attaché sous l'appareil qui prit ainsi son vol. Le sac se détacha et tomba, aussitôt rejoint par l'aéroplane. L'insuccès de cette expérience à vide aurait dû conseiller la prudence, il n'en fût rien. Dès le

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

lendemain, M. Gardey, jeune mécanicien de 19 ans, au service de M. Berger s'installa sur l'appareil. Le départ fut donné, parvenu au bout du rail, l'appareil parut planer un instant. Alors une brusque embardée précipita au sol l'aéroplane, 20 mètres plus bas... Heureusement la voilure enraya un peu la chute, et M. Gardey s'en sortit avec un talon brisé et deux blessures à la tête. M. Berger qui assistait à l'accident en fût très ému. Il se précipita au secours de son collaborateur qui reçut ainsi les premiers soins à la Table de Pierre. De là, il fût transporté à l'hôtel Dieu de Lyon. Après 40 jours d'hospitalisation, M. Gardey, non découragé, se proposa de recommencer l'expérience, mais M. Berger ne le lui permit pas».

L'Aéro-club du Rhône (ACR) est né, en avril 1906, d'une scission entre le Comité de l'Aéro-club de France à Paris et le Comité de la section de Lyon appelé 'Aéronautique Club de France, section de Lyon'. L'Aéro-club du Rhône devient société indépendante, affiliée en 1908 à l'Aéro-club de France.

En 1906, l'Aéro-Club du Rhône, qui développait déjà une activité d'aérostation, décida de promouvoir l'aviation, en créant une «section aviation» qui regrouperait une demi-douzaine de lyonnais constructeurs d'aéroplanes, afin de leur permettre de poursuivre leurs expérimentations. Afin d'organiser au mieux, la promotion et l'action du développement aéronautique au sein de l'Aéro-club du Rhône, un bulletin mensuel interne, à l'image de la revue L'Aérophile, organe de l'Aéro-club de France, est créé. Le premier numéro de 'L'Aéro-Revue', revue illustrée de la navigation aérienne paraît en janvier 1907. C'est l'un des tous premiers organes de presse au monde concernant l'aéronautique.

Edmond Seux, secrétaire de cette «section aviation», souhaitait développer l'idée de créer à Lyon un aérodrome. Un terrain fut trouvé à Parilly pour une location annuelle de 50 francs. L'installation des infrastructures désirées fut estimée à 4.000 Francs. Ce projet, jugé trop cher, fut abandonné. L'atelier de construction d'aéroplanes d'Edmond Seux, situé 3 avenue du Grand Camp à Villeurbanne, était à moins de 100 mètres du terrain de manœuvres des troupes de la garnison de Lyon. Il obtint du Général Brunet, Gouverneur militaire de la place forte de Lyon, l'autorisation d'expérimenter ses aéroplanes sur le terrain militaire du Grand Camp, en dehors des heures de manœuvres, c'est à dire avant 5 heures du matin ou le soir après 16 h 30. Le public n'était pas admis sur le terrain (ce terrain militaire du Grand Camp se situait à Villeurbanne à l'emplacement de l'actuel Campus universitaire de La Doua). Le 15 mai 1907, Edmond Seux procéda aux essais de son aéroplane, mais les résultats ne furent pas concluants.

Parmi les autres constructeurs et aviateurs qui utilisèrent ce champ d'expérimentation, on pourra retenir : Morel et Gibert en juin 1910, Berthaud en juillet 1910, Paira en août 1910, Guerre en juin 1911 et Baillod en octobre 1911.

C'est dans un hangar en planches, assez vaste et soigneusement équipé, situé entre la rue de Bruxelles et la route de Vaulx en Velin, dans le quartier de La Doua à Villeurbanne, qu'Armand Zipfel créa «Les Ateliers d'Aviation du Sud-Est». Dès le début de 1908, Zipfel débuta la construction d'un biplan sur une base d'un appareil Voisin-Delagrangé. La première sortie de son appareil eut lieu sur le terrain militaire du Grand Camp, le 19 novembre 1908. Son ami Colliex, breveté pilote n°85 en date du 10 juin 1910, qui travaillait avec les frères Voisin, mit son expérience à profit pour la mise au point de l'appareil. Ce ne fut que les 24 et 26 novembre 1908, qu'Armand Zipfel concrétisa son rêve d'être le premier lyonnais à voler dans la région, sur un aéroplane muni d'un moteur.

Créée à Lyon, le 31 mai 1909, par le mécanicien Victor Gérard, unique actionnaire, la Société d'Aviation, au capital de 50.000 francs, semble avoir disparue au printemps 1910. Ce capital était représenté seulement «par l'expérience personnelle et les plans de l'aéroplane Gérard».

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

En 1909, le Musée d'histoire naturelle de Lyon, dit Musée Guimet, situé à proximité du Parc de la Tête d'Or, accueillait dans une de ses salles, une exposition temporaire consacrée à l'aviation. Il s'agit, très probablement, de la première manifestation de la curiosité lyonnaise dans le domaine de l'air. C'est une présentation d'appareils hétéroclites dont aucun ne prit l'air, l'imagination y primait toute connaissance aérodynamique, seule l'originalité des formes semblait avoir été recherchée. La quantité des appareils exposés prouvait toutefois combien d'inventeurs s'intéressaient à la question. Mathieu Varille présenta sa conférence 'Les Etapes de l'Aviation', le 12 décembre 1909 à Lyon.

Alors que se développaient en France des champs d'expérimentation d'aviation à Issy les Moulineaux dans la région parisienne, à Reims et à Châlons sur Marne en Champagne, et au camp d'Auvours, de nombreuses villes de province organisaient des journées ou meetings d'aviation. A l'automne 1909, le Comité d'Encouragement et de Développement de l'Aviation présidé, par Monsieur Rota, et dont le siège social se situait, 98 rue de l'Hôtel de Ville à Lyon, adressait une demande aux autorités militaires, en vue d'organiser une semaine d'aviation sur le terrain du Grand Camp. L'Aéroclub du Rhône avec pour Président Monsieur Antonin Boulade, et soutenu par le Maire de Lyon Edouard Herriot, adressait une demande similaire. Le Gouverneur militaire de la Garnison de Lyon répondit qu'il n'est pas possible de donner une suite favorable à cette demande, compte tenu de la nécessité de l'instruction quotidienne des troupes de cavalerie. Il précisait que le terrain de manœuvres n'était pas adapté à recevoir un nombreux public lors d'une manifestation, et estimait que le terrain était trop restreint pour le vol simultané de plusieurs appareils.

Edouard Herriot, Maire de Lyon, sollicite son collègue Jules Grandclément, Maire de Villeurbanne, afin d'organiser une fête d'aviation avec la participation de l'Aéro-club du Rhône et l'Automobile-club du Rhône. Un terrain, d'environ 5 hectares, est loué à Villeurbanne, dans les quartiers de Bel Air, les Brosses, la Poudrette, pour une somme de 35.000 francs. Il est délimité, au nord par la voie ferrée de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est de Lyon, à l'est par le chemin de la Poudrette, au sud par la route de Genas et à l'ouest par la ceinture de fortifications. De nos jours, le centre de ce terrain se situerait sur le stade Séverine.

Cette fête d'aviation qui prend le nom de «Lyon Aviation» ou «Grande Semaine d'Aviation de Lyon» se déroulera du 7 au 16 mai 1910. On attend 100.000 spectateurs. Autour de la ferme de Bel Air, qui se situe au centre du champ d'aviation, est aménagée une piste. En bordure de celle-ci sont édifiés des hangars pour les avions, des tribunes avec 5 buffets et 7 buvettes pour les visiteurs et des garages pour les automobiles. Cette manifestation est desservie par les lignes ordinaires de tramways à fréquence renforcée, mais aussi par 3 lignes temporaires depuis le centre ville. Le service d'ordre est assuré par les Gardiens de la Paix et le 158^{ème} Régiment de Ligne.

A l'approche de la manifestation, la liesse populaire s'enflamme : la ville de Lyon est pavoisée, des fêtes nautiques sur la Saône sont organisées, des cartes postales avec montage représentant les avions en vol sont éditées et oblitérées au bureau postal temporaire, etc...

La Grande Semaine d'Aviation de Lyon est dotée de 200.000 francs de prix. Sur 15 pilotes engagés, 8 seulement participeront : René Metrot sur biplan Voisin, Charles Van den Born sur biplan Farman, Hubert Latham sur monoplane Antoinette, Léon Molon sur monoplane Blériot, Georges Legagneux sur biplan Sommer, Louis Paulhan sur biplan Farman, Robert Mignot sur biplan Voisin et Géo Chavez sur biplan Farman. D'autres participeront peu ou pas du tout : Hauvette-Michelin sur monoplane Antoinette qui trouvera la mort lors de cette manifestation, Emile Dubonnet sur Tellier, Howard Harding sur monoplane Jap, Maurice Nogues sur biplan Voisin, José Luis Sanchez-Besa sur biplan Sanchez.

Les conditions météorologiques furent assez mauvaises : 3 jours de pluie, dans la nuit du 11 au 12 mai, ce fut une véritable tempête avec un vent de 140 km/h qui causa de graves dégâts aux

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

installations. Néanmoins, cette manifestation eut un grand succès populaire.

Fort de ce succès populaire pour l'aviation, les milieux financiers lyonnais prirent des contacts locaux à Irigny en bordure du Rhône, à Grenay en bord de Saône et à Décines au Grand Large sur le canal de Jonage. Ils souhaitaient créer des parcs d'attractions à partir d'animations terrestres (manèges, attractions foraines, fanfares et harmonies, guinguettes), des animations aériennes (présentation en vol d'appareils) et fluviales (attractions nautiques, aviron).

L'heureuse idée de créer à Bron, une Ecole d'Aviation fut émise pour la première fois par Monsieur Amédée Bouchet de Fareins au banquet qui réunit à Yzeron, les organisateurs de la Grande Semaine d'Aviation de Lyon. Monsieur Amédée Bouchet de Fareins, Administrateur délégué de la Société Régionale de Banque et de Crédit de Lyon, prend contact, en juin 1910, avec Monsieur le Maire de Bron. Il lui propose de louer 40 à 50 hectares de terrain sur la commune de Bron, en vue de l'installation d'un champ d'aviation. Un Comité, présidé par Monsieur Michel Lacroix, adjoint au Maire de Bron, comprit rapidement que des terrains à faible rendement agricole, pouvaient être rassemblés à peu de frais, avec extension possible, pour former une aire d'aviation. Au cours de l'été 1910, des contacts sont pris avec des propriétaires de Bron afin d'obtenir une promesse de location de leurs terrains pour une période de douze ans.

Sur les recommandations de Roger Sommer, au cours de l'été 1910, est créée l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron (société anonyme au capital de 200.000 francs). Son Conseil d'Administration désigne, à sa tête, Monsieur Antonin Boulade, Président de l'Aéroclub du Rhône.

28 septembre 1910, Monsieur Bouchet de Fareins, Administrateur de l'Ecole Nationale d'Aviation, informe Monsieur le Maire de Bron du projet de réaliser «sur le terrain de votre commune, en avant des glacis du fort de Bron, sur des terrains affermés et compris entre la route nationale n°6 de Paris à Chambéry, le chemin vicinal ordinaire de Saint Priest à Vaulx en Velin et les chemins vicinaux ordinaires n° 6 du Chêne, n° 15 dit de Saint Jean, un champ d'expérience d'aviation et d'y élever des hangars, tribunes, clôtures, etc...».

Sur 75 hectares de terrains agricoles, une ligne droite d'environ 1.200 mètres est aménagée pour les évolutions des aéroplanes. Quelques hangars en bois sont édifiés pour abriter les aéroplanes. L'inauguration officielle du champ d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910 en présence de nombreuses personnalités, dont le fameux constructeur d'aéroplanes Roger Sommer. A cette occasion, Roger Sommer, fait la présentation de son tout nouveau aéroplane. Il est l'initiateur de la création de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Il créa sa première école de pilotage, début 1910, à Douzy dans les Ardennes, en mars à Châlons sur Marne, en novembre à Bron et l'année suivante à La Vidamée, près de Chantilly, dans la région parisienne. A cette occasion, de nombreuses présentations d'aéroplanes eurent lieu.

À ses débuts, l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron était dirigée par Monsieur Léon Cheuret, breveté pilote sous le n°62 en date du 2 mai 1910, alors qu'Albert Kimmerling, breveté pilote n°291 du 19 octobre 1910, assurait les fonctions de chef-pilote. Fin 1912, après le départ de Kimmerling, Louis Plantier, brevet n°1010 du 6 septembre 1912, avec la collaboration de l'ingénieur Parent, assure la direction de l'Ecole ; Henri Bille, brevet n°205 du 29 août 1910, sera nommé chef-pilote. A ses débuts, l'école disposait de quatre ou cinq appareils du type Henry Farman, Sommer ou Voisin, puis d'autres appareils apparurent tels qu'un ou deux Blériot, l'avion d'Audenis-Jacob dont les premiers vols auront lieu au printemps 1912, l'avion original de Pischoff, le monoplan 'Oiseau bleu' construit par Raymond de Montgolfier et piloté par Janvier.

11 février 1911, Kimmerling accomplissait le premier vol régional, avec un but déterminé à

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

l'avance, en réalisant le trajet de Bron à Ruy-Montceau (Isère), près de Bourgoin, soit une distance de 40 kilomètres qui est parcourue en 30 minutes. Lionel Cottin, Maire et conseiller d'arrondissement de Ruy-Montceau, près de Bourgoin (Isère), a été en 1908 le premier employeur de Kimmerling. Il décide de préparer avec Kimmerling le premier vol déterminé à l'avance. La chapelle de Montceau domine la vaste plaine qui s'étend, sans accident de relief, depuis Bron. Kimmerling s'envole de Bron, en fin de matinée, sur un avion Sommer de 12,50 mètres de long et d'un poids de 400 kg. Le lieu d'atterrissage, ayant été balisé par un feu de foin mouillé qui dégage une forte fumée noire, est visible de loin. Il y a foule quand l'avion apparaît puis se pose sans problème au bout du champ vers 11 heures. De nombreux lyonnais suivirent en automobile ce vol. Des témoins de ce vol, nous ont confirmé que les hommes dans les champs se découvraient et les femmes se signaient à la vue d'un aéroplane qu'ils voyaient pour la première fois dans les airs.

Un entraînement intensif des pilotes était nécessaire pour rester en contact avec les contraintes dues aux manœuvres des unités de l'Armée de Terre. C'est ainsi que Kimmerling participe, le 22 février 1911, aux manœuvres de la garnison de Lyon, avec un passager, le Lieutenant Jacquet. C'était la première fois dans la région, qu'un aéroplane participait à des manœuvres militaires.

Dans les jours qui suivirent l'inauguration de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le colonel Hirschauer, commandant les troupes d'aéronautique militaire à Versailles, accompagné du capitaine Etévé, visite les terrains qui pourraient convenir à l'installation d'une école militaire d'aviation dans le sud-est de la France. Par courrier du 23 février 1911, le Maire de Lyon informait Monsieur le Préfet du Rhône que le Ministre de la Guerre envisageait la création d'un aérodrome militaire dans la région lyonnaise, à Bron, par exemple.

De grandes fêtes d'aviation eurent lieu à Bron, du 28 mai au 6 juin 1911, à l'occasion du passage de la course aérienne Paris-Rome-Turin. Au cours de ces fêtes, Georges Legagneux, breveté pilote n°55 du 19 avril 1910, survola la ville de Lyon à plusieurs reprises. Ce dernier, lors de la Semaine d'Aviation de Lyon en mai 1910, avait semé un grand courant de sympathie parmi la population lyonnaise, car il s'était classé parmi les virtuoses de l'aéroplane. Il trouva la mort, le 6 juillet 1914, lors d'un accident au cours des fêtes aériennes de Saumur.

Du 13 au 16 juillet 1911, les Fêtes d'aviation se poursuivent sur l'aérodrome de Bron:

16 juillet 1911, Kimmerling partant de Bron se rend en ligne droite à La Mulatière, au sud de la ville de Lyon, et remonte le Rhône en traversant toute la ville, à une cinquantaine de mètres de hauteur.

Après le vol de Kimmerling, le 11 février 1911 de Bron à Bourgoin, le bugiste Louis Mouthier, sur aéroplane Borel-Morane, moteur Gnôme de 50 CV, réalise le vol de Bron à Bourg en Bresse, en suivant la voie ferrée. Il quitte le terrain de Bron, le 24 juillet, à 4 heures 05 du matin, pour se poser 35 minutes plus tard sur le terrain de manœuvres des Venues à Bourg en Bresse (Ain). Train, sur un monoplan de sa fabrication, vient de Saint Etienne ; Durafour, en voisin suisse, rend une visite depuis Genève.

Marius Roche, dans son excellent ouvrage «Des Ailes et des Hommes» (Les pays d'Ain à la Conquête du Ciel), nous précise :«dès le début de l'année 1912, le principe de la restructuration des activités aéronautiques de l'Ecole d'Ambérieu en Bugey est acquise. La Société aérienne de Lyon-Bron fusionne avec celle d'Ambérieu (Ecole Bressanne d'Aviation). L'une apporte ses larges possibilités financières et ses vastes débouchés, l'autre dépose dans la corbeille de mariée l'installation de son école. Reste à célébrer l'union...! La passation des anneaux a lieu le 5 février

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

1912. Le couple qui prend le nom de Société de Navigation Aérienne de Lyon et du Sud-Est (Ecole Deperdussin) est présidée par le Docteur Sicard de Lyon (siège social 353 avenue de Saxe à Lyon). Les élèves seront brevetés par le Commissaire de l'Aéroclub, Monsieur Vermorel de Villefranche sur Saône. La direction sportive de l'école est confiée à René Vidart qui s'adjoit Louis Mouthier et Marius Lacrouze comme chefs-pilotes...»

Très rapidement, des officiers et des sous-officiers de toutes armes se sont trouvés affectés comme élèves-pilotes à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Les premiers élèves sont désignés par la Direction du Génie et de la Cavalerie, mais les places sont limitées par manque de crédit.

En 1912, une vaste campagne nationale, soutenue par les grands journaux nationaux de l'époque qu'étaient «Le Temps» et «Le Matin» aboutissait à la création d'un Comité National pour l'Aviation Militaire, présidé par Georges Clemenceau, qui lançait une souscription nationale. Des Comités départementaux d'Aviation, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, étaient créés afin de recueillir cette souscription qui atteignait en février 1913, presque quatre millions de francs-or...Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions. Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire, mais aussi à servir à l'édification de hangars pour abriter les avions militaires sur les terrains de manœuvres des garnisons. Ces hangars dit Type Comité National (hangar en maçonnerie de 20 x 20 mètres) adopté par l'autorité militaire devaient être implantés, dans notre région, à Bourg, Roanne, Vienne, Chambéry (Challes les Eaux), Grenoble et Montélimar. Les terrains de Bron, Ambérieu en Bugey et Saint Etienne-Bouthéon n'étaient pas concernés, du fait de l'existence d'une Ecole d'Aviation. De plus, la création d'un centre d'aviation militaire était envisagée sur ces terrains.

La promulgation de la loi du 29 mars 1912 constituait l'acte de naissance de l'aéronautique militaire. Elle consacrait, non seulement, l'existence de l'aviation aux côtés des quatre armes de tradition, mais elle définissait également son fonctionnement. C'est alors qu'apparaît la notion d'escadrille : un capitaine ayant sous ses ordres sept pilotes, neuf gradés et trente soldats. Les avions de l'armée sont baptisés «avions» en souvenir de Clément Ader.

En avril 1912, la Ligue nationale pour l'Aviation militaire crée le Comité de Lyon. Dans la grande salle de l'amphithéâtre de la Faculté de Médecine de Lyon, sous la Présidence de M. E. Herriot, Maire de Lyon, causeries du Sénateur Reymond et du Docteur Siraud.

15 juin 1912, la Municipalité de Lyon était chargée par l'Etat Français d'une étude pour la création officielle d'un centre d'aviation militaire à Bron. Une rencontre eut lieu, le 17 juin, entre le Maire de Bron, les représentants de la Municipalité lyonnaise et le Conseil d'Administration de l'Ecole Nationale d'Aviation, afin de définir l'implantation de ce centre d'aviation. Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron. Ces terrains étaient cédés à l'Etat, le 20 juillet 1912, pour un prix variant de 0,50 à 0,75 francs le mètre carré. En date du 23 août 1912, le Conseil Municipal de Bron décidait à l'unanimité d'appuyer la création d'un centre d'aviation militaire sur le champ d'aviation de Bron. Une somme de 500 francs était versée par la Municipalité de Bron à titre de subvention, renouvelable chaque année.

À l'automne 1912, le Lieutenant Colonel Estienne, Commandant le 3^{ème} Groupe aéronautique au sein du 14^{ème} Corps d'Armée, installe son Etat-Major au Fort La Mothe (NDLR: de nos jours Caserne Sergent Blandan) à Lyon. De ce Groupe aéronautique dépend : 31^{ème} Section d'aéronautique sous les ordres du Lieutenant Le Bleu ; 7^{ème} Compagnie d'aéronautique commandée par le Capitaine Legardeur avec pour adjoints les lieutenants Chabert et Mouchard ; une Compagnie

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

de volontaires du Génie destinée à l'aviation.

À Bron, les personnels militaires procèdent à l'installation de six hangars d'aviation (appelé couramment «béconard»), approximativement à l'emplacement de l'actuel «hangar G», et la troupe prend ses casernements dans le Fort de Bron.

26 septembre 1912, Charles Voisin, en revenant du meeting de Roanne, trouve la mort au volant de la voiture Hispano-Suiza de Raymonde Deroche, son amie, lors d'un accident de la route près de Belleville sur Saône.

27 décembre 1912, sur le terrain de Bron, Albert Crayssac procède à l'expérimentation du moteur rotatif 'Cyclone' qui aurait été construit dans les ateliers de La Buire-Automobiles. Ce moteur fut monté sur un monoplan Borel, piloté par Géo Chemet.

Au sein de la 31^{ème} Section d'aéronautique, deux escadrilles furent créées au printemps 1913: l'escadrille HF 19 (sur avion Henri Farman) sous le commandement du Capitaine Voisin ; escadrille MF 20 (sur avion Maurice Farman) sous les ordres du Capitaine Gignoux.

A chaque avion était affecté un tracteur transportant le mécanicien, le carburant, l'outillage et les pièces de rechange nécessaires pour permettre le maintien de l'appareil en bon état de marche. Une voiture légère et un motocycliste assuraient la liaison de l'escadrille avec les unités qui utilisaient ces services. L'escadrille disposait, en outre, d'une section de parc composée de trois tracteurs, d'un camion-atelier et de deux motocyclistes.

Suite à la souscription nationale, voici quelques noms donnés aux avions qui équipent l'escadrille HF 19 à Bron : Ville de Vichy, avion Henri Farman n°85, donateur: Etablissement thermal de Vichy.; Ville de Saint Galmier, avion Henri Farman n°86, donateur : Etablissement thermal de Saint Galmier ; Vercingétorix, avion Henri Farman n°87, donateur : Journal «Le Moniteur du Puy de Dôme» ; Le Gaulois, avion Henri Farman n°88, donateur : Société Bergougnan ; Jeanne d'Arc, avion Henri Farman n°89, donateur : Journal «Le Nouvelliste de Lyon» ; Lyon-Soieries, avion Henri Farman n°90, donateur : La Soierie Lyonnaise ; La Savoie, avion Henri Farman n°91, donateur : Département de la Savoie ; Ville de Dijon, avion Henri Farman n° 92, donateur : Ligue aéronautique de Bourgogne ; Dentelles du Puy, avion S.E.L.A, donateur : Arrondissement du Puy (incroyable, les gens de Haute Loire paient pour avoir un avion militaire au nom de la Dentelle du Puy. C'est comme si en 2015 on demandait aux Français d'aller voir un spectacle pour payer un Rafale portant le nom de la Lentille du Puy) ; Zénith, avion Morane 9, donateur : Etablissement Rochet-Schneider de Lyon ; Ville de Grenoble: donateur : Ville de Grenoble ; Ville de Roanne : donateur : Ville de Roanne.

Georges Chomienne, fils d'un industriel de Lorette (Loire), fait ses études au Lycée Ampère de Lyon. Conquis par l'aviation, il est élève de Lacrouze à l'Ecole d'Aviation d'Ambérieu en Bugey. A l'âge de 19 ans, il est breveté pilote n°1169 en date du 6 décembre 1912. Le 6 septembre 1913, alors qu'il survole le champ d'aviation de Bron, son appareil part en vrille et s'écrase au sol devant les hangars. Il s'agit du premier accident aérien mortel à Bron.

Paul Gignoux, élève-ingénieur à l'Ecole Centrale de Lyon, construisit, en 1913, un planeur qui fut essayé sur les hauteurs de Fourvière. Cette même année, son frère, pilote militaire à Bron, lui donne le baptême de l'air.

Au cours de l'année 1913, suite aux décisions ministérielles de ne former des pilotes militaires que dans des centres militaires, les élèves-pilotes sont retirés progressivement de l'école.

Le Raymond de Montgolfier n°3, le troisième appareil de ce constructeur vola à Bron, fin 1913,

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

atteignant une vitesse de 110 kilomètres/heure.

18 novembre 1913, l'aéroplane Farman, baptisé «Ville de Dijon» piloté par le Maréchal des logis Clément, détaché au camp d'aviation de Bron, est le premier à s'être engagé dans la vallée de Chamonix après s'être posé à Megève. Tout laisse à croire que le constructeur d'avion Farman est à l'origine de ce vol, puisqu'il possède une maison à Chamonix.

Novembre 1913, en vue de réorganiser les structures de l'aéronautique militaire, il est envisagé de supprimer le 3^{ème} Groupe Aéronautique de Bron au profit du 2^{ème} Groupe installé à Dijon. Le projet de départ des escadrilles de Bron, pour cette nouvelle affectation, provoqua des lettres de protestation, auprès du Gouvernement, de la part des personnalités lyonnaises, voire même une interpellation au Sénat, le 27 janvier 1914, de la part d'Edouard Herriot.

Certains pilotes confirmés s'enhardissent à des vols de distance : Eugène Gilbert effectue, le 4 avril 1913, sans escale, le parcours Lyon-Paris. En franchissant les 400 kilomètres en 3 h 10, il réalisait une vitesse commerciale de 126, 5 km/h. Il battait ainsi le record du monde de vitesse en ligne droite et de ville à ville. Il battait le chemin de fer, quant à la vitesse, mais il l'avait battu aussi quant au prix. Ayant consommé 60 litres d'essence et 5 litres d'huile, la dépense est moindre que le prix du voyage en 3^{ème} classe ; le 30 avril, Jules Védrines et cinq autres concurrents, dont Gilbert, dans le cadre de la Coupe Pommery, souhaitent relier Bron à Edimbourg. Védrines sur monoplan Morane-Saulnier, décolla de Bron à 4 h 37, il fit escale à Nevers et à Villacoublay, mais un violent orage l'obligea à se poser à l'aérodrome de Bois-Carny, près de Rouen. Maurice Guillaux, sur monoplan Clément-Bayard, fut le vainqueur de la 5^{ème} Coupe Pommery. ; Pierre Daucourt, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalisait le 25 mai 1913, une liaison de Paris à Marseille. A bord d'un monoplan Borel, Daucourt quittait la région parisienne à 6 h 45, fait une escale pour ravitailler en essence à Dijon, à midi, il atterrissait à Bron et déposait un paquet de journaux parisiens. Un peu après 19 heures, il atterrissait au Parc Borely à Marseille, apportant les journaux de Paris aux Marseillais qui, d'ordinaire, ne les lisaient qu'avec vingt quatre heures de retard.

En février 1914, Louis Plantier, accompagné de son fidèle mécanicien Aimé Trigon, pose son biplan Farman sur les pavés du bas-port du Rhône, face à l'actuel hôpital Saint Luc à Lyon.

22 février 1914, à Bron, une violente bourrasque de vent détruisit les six hangars en toile, ainsi que les treize avions militaires qu'ils abritaient (les dégâts furent estimés à 300.000 francs-or... !). En mars, les appareils restants quittèrent Bron pour les terrains de Dijon et de Toul.

2 avril 1914, concourant pour le Rallye Aérien de Monaco, Roland Garros fait escale à Bron. Il est reparti pour Marseille, mais il fut contraint d'atterrir à Orange, où il endommagea assez sérieusement son appareil pour être dans l'obligation d'interrompre son voyage.

L'activité de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron prendra fin au début de l'année 1914.

août 1914, débuta la Première Guerre mondiale. Ainsi se terminait le premier épisode de l'aviation à Bron.

Début août 1914, c'est dans la plus grande précipitation que le Dépôt du 2^{ème} Groupe de l'Aéronautique militaire quitte le terrain d'aviation de Reims pour se replier à Bron. Un dépôt d'aviation est un regroupement de personnels qui instruit ou confirme ceux-ci dans leurs spécialités civils ou militaires afin de répondre aux demandes de personnels des escadrilles.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Printemps 1915, les personnels du Dépôt du 2^{ème} Groupe sont logés au fort de Bron ou dans d'autres dépendances à proximité. L'instruction se fait dans des baraquements qui seront aménagés sur les glacis à l'est du fort de Bron. Au cours de la Grande Guerre, ce seront 12.000 hommes qui passeront au Dépôt du 2^{ème} Groupe à Bron. L'Ecole des mécaniciens ou de chauffeurs automobiles créées au sein de cette unité accueilleront plusieurs milliers d'élèves. Des aviateurs étrangers y furent formés.

15 décembre 1915, présentation du drapeau de l'Aéronautique aux troupes du 2^{ème} Groupe d'Aviation de Bron.

Entre 1915 et 1916, une vingtaine d'escadrilles sont constituées sur le terrain d'aviation de Bron : les pilotes proviennent des diverses écoles de pilotage, les appareils sont fournis par les constructeurs de la région lyonnaise et les personnels qualifiés formés par le Dépôt du 2^{ème} Groupe.

12 décembre 1915, vers 15 heures, le prototype biplan Caudron R 4 s'écrase au sol à la suite d'une défaillance mécanique, en bordure du terrain d'aviation de Bron. A bord de l'appareil, le Lieutenant Alphonse Caudron, dit Gaston, et Messieurs Demarez et Jaumes, mécaniciens à la Maison Caudron, fabricant d'aéroplanes, 32 Chemin des Alouettes à Lyon 3^{ème}. Un monument situé, au sud de l'aéroport de Bron, commémore la mémoire de ce pionnier de l'aviation.

11 novembre 1918, l'Armistice mettait fin aux combats.

5 avril 1919, Henri Roget à bord d'un Breguet XIV A2 relie Bron à Rome en 7 heures avec du courrier.

20 août 1919, six escadrilles de l'Aéronautique militaire, en provenance d'Alsace, qui atterrissent à Bron vont constituer le 5^{ème} Groupement d'aviation. Ainsi, débute la présence permanente de l'aviation militaire à Bron.

En mars 1919, le gouvernement australien proposa un prix de 10.000 Livres (1 million de dollars en 2015) à l'équipage australien qui réussira de voler d'Angleterre vers l'Australie, soit 11 000 miles. Six équipages participeront à ce raid connu sous le nom de 'Great Trans-Planet Air Race'. Un de ces équipages est passé à l'aérodrome de Bron. Le 12 novembre 1919, le Vickers Vimy FB 27, immatriculé G-EAOU, venant de Londres après un trajet sous la neige et le froid se pose à Bron. A bord de l'appareil, l'équipage : Capitaine Ross Smith, pilote, et son frère Heith MacPherson Smith, co-pilote, et les deux mécaniciens, Jim Bennett et Wally Shiers qui occupent les postes de mitrailleurs avant et arrière.

4 septembre 1919, depuis le terrain d'aviation de Bron, l'aviateur Chambaz propose de magnifiques promenades aériennes à bord de son Caudron G 3 pour un prix de 30 à 50 francs.

1^{er} mars 1920, un Farman F 60 piloté par Bossoutrot réalise un vol commercial entre Le Bourget et Bron avec deux passagers et 500 kg de marchandises et sacs postaux.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

4 mars 1920, chargé alors de promouvoir l'aviation commerciale, le Ministre de la Guerre décide que le terrain d'aviation militaire de Bron serait de ceux sur lesquels les pilotes civils appartenant aux puissances signataires de la Convention de Paris seraient autorisés à atterrir. Le terrain militaire de Bron est ouvert à la Circulation Aérienne Publique, le 4 mars 1920. L'Etat se porte acquéreur de 35 hectares de terrain sur la commune de Chassieu, en contigu du terrain occupé par l'aéronautique militaire implantée sur Bron, en vue de l'extension de l'aire d'atterrissage et de la construction d'une infrastructure aéroportuaire.

25 novembre 1920, création de la station météo de Bron par l'Office National de la Météorologie.(1921-1945), qui fait suite au Bureau Central Météorologique (1878-1921)

Vers 1920, le Colonel de réserve de l'Aéronautique militaire Ariste Gignoux crée l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air (ULCA), une amicale où les anciens combattants se retrouvaient dans un esprit de camaraderie. Vers 1922, on doit à ULCA d'avoir créé la première école de mécanicien d'avion. Charles Dardaine, pilote de l'avion du journal Le Progrès organisera en 1969 le Cinquantenaire de cette association.

Vers 1920, création par des anciens pilotes militaires de la Société Lyonnaise d'Aviation. Son but était la propagande aéronautique auprès du grand public en participant à l'organisation de meetings. Elle édita un superbe album de photos aériennes intitulé 'Lyon en avion' destiné à la vulgarisation de l'esprit aéronautique parmi les Lyonnais. Cette société sera dissoute en 1927.

1920, création de l'association nationale des Vieilles Tiges. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, elle se régionalise en créant un groupement régional à Lyon.

26 juin 1921, meeting à Bron organisé par l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air et la Compagnie Aérienne Française.

juin 1921, le Service de la Navigation Aérienne se porte acquéreur d'environ 35 hectares de terrain sur la commune de Chassieu pour aménager l'infrastructure de l'aviation commerciale de l'aérodrome de Bron.

Vers 1922, il est créé, sur l'aérodrome de Bron, un Centre d'Entraînement pour les pilotes de réserve qui prendra le nom de Cercle Aérien de Lyon dans les années 30. Les pilotes viennent s'entraîner, mais aussi participent à des activités culturelles et de loisir. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, ils constitueront le Groupe Aérien Régional de Chasse 562 qui prendra le nom de Groupe de chasse III/9, et le Groupe Aérien d'Observation 1/514.

Avril à octobre 1922, Joseph Portal sur Berline Spad 33 bis de la Compagnie des Messageries Aériennes (CMA) défriche la 'ligne' Paris-Lyon-Marseille. Deux voyages par semaine, 42 passagers transportés, ainsi que 1.689 kg de fret et 17 kg de plis postaux. En septembre et octobre 1922, deux voyages hebdomadaires entre Lyon et Genève.

Septembre 1921, passage à Bron des concurrents de la Coupe Michelin

17 mai 1922, les terrains réquisitionnés pour l'établissement du Centre d'Aviation de Bron au cours de la Première Guerre mondiale sont acquis par l'Etat.

1^{er} janvier 1923, création de la Compagnie Air Union qui résulte de la fusion des compagnies aériennes françaises.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

7 mars 1923, vers 17 heures, un avion de chasse, type Nieuport 29, se met en vrille lors du survol du terrain de Bron De l'appareil qui s'est écrasé à 1 kilomètre au sud, on retire le pilote qui décède dans les heures qui suivent. Il s'agit du Caporal Charles Raymond, appartenant au 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron, originaire des environs de Pont de Chéry (Isère).

27 avril 1923, l'avion Dorand AR 1, immatriculé F-CAFI, appartenant à la Compagnie Aérienne Française est accidenté sur l'aérodrome de Bron. L'appareil piloté par Joffre avec pour passager M. Daspert, photographe, est plaqué au sol par une violente bourrasque de vent lors de son décollage. Le pilote est tué et son passager, grièvement blessé, est transporté à l'hôpital. Cet appareil était baptisé 'Pégoud,' en hommage à cet aviateur dauphinois, roi du looping, tué en combat aérien au cours de la Première Guerre mondiale.

22 juillet 1923, à Bron, meeting organisé par l'Aéro-club du Rhône (ACR).

25 mars 1924, première escale à Bron dans son tour du monde de 37.000 kilomètres du Squadron Leader Stuart Mac Laren sur avion amphibie Vickers Napier Vultur, immatriculé G-EBHO, piloté par F/O Planderleith et navigateur Sgt. Andrews.

15 juin 1924, à Bron, meeting organisé par l'ACR.

Septembre 1924, passage des concurrents du Concours d'aviation organisé par l'Aéro-club de France.

18 janvier 1925, venant de Saint Raphaël, le commandant Girier, et les lieutenants Challes et Rabatel qui accomplissent la mission aérienne France-Perse-France se posent à Bron.

3 avril 1925, c'est au retour d'un vol de nuit sur Bréguet XIV piloté par l'adjudant-chef Louis Veyret de la 11^{ème} escadrille de Bron avec comme passager l'adjudant Albert Faury de la 12^{ème} escadrille de Bron, que l'appareil s'écrase au lieu dit «les sept chemins» aux limites des communes de Bron, Chassieu et Vaulx en Velin. Les deux aviateurs trouvent la mort dans cet accident. En février 1920, l'adjudant Faury faisait partie d'une escadrille de huit Bréguet XIV qui tentaient la liaison aérienne sur 4.200 kilomètres de désert entre Alger et Dakar.

17 avril 1925, vers 15 heures 30, un avion de chasse du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron s'écrase dans le quartier du Terrailon, sur la commune de Bron. Le pilote, le soldat Léon Boyer, originaire de la Haute-Loire, âgé de 20 ans, est retiré atrocement broyé des débris de son appareil. Son nom a été donné, par la Municipalité de Bron, à une rue du quartier des Essarts.

1^{er} mai 1925, Louis Jacquard, instructeur à l'aérodrome civil de Bron, est propriétaire d'un hydravion. Cet appareil était destiné à un service aérien entre L'Ile Barbe et La Mulatière qui devait être inauguré dans les prochains jours. Lors d'un vol d'essais, avec deux passagers, l'appareil s'écrase en rive gauche de la Saône, dans le bois de La Caille sur la commune de Caluire. Le pilote et ses deux passagers sont retirés morts des débris de l'appareil.

Entre 1925 et 1927, constructions sur le terrain de Bron d'une dizaine de hangars d'aviation pour l'aéronautique militaire (20.000 m² de hangars de piste et de 3.800 m² d'ateliers et magasins).

22 octobre 1925, passage à Bron de pilotes japonais sur Breguet 400 cv.

25 mai 1926, la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. La mise à disposition du public débutera le 1^{er} juin 1926. La liaison Lyon-Genève sera assurée de mai à septembre. Le terme de port aérien de Bron remplace celui de halte aérienne de Bron-Chassieu.

19 juin 1926, M. Baudel, directeur technique de la Compagnie Air Union, explique au cours d'une conférence organisée par l'Aéro-club du Rhône au cinéma Gloria à Lyon, que Lyon devient un centre aéronautique important depuis la création des premiers réseaux aériens commerciaux :

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

«l'avenir de l'aéroport de Bron dépend de l'exploitation des lignes commerciales».

4 juillet 1926, passage à Bron de la 3^{ème} Coupe Zenih.

Avril 1927, passage à Bron du Farman F 61 Goliath de la mission France-Amérique Latine , immatriculé F-ADFN. Cet appareil disparaît dans l'Atlantique sud lors de sa traversée, le 5 mai 1927.

1^{er} mars 1928, la ligne Paris-Lyon-Marseille est prolongée jusqu'à Cannes. La liaison aérienne commerciale de Londres à Cannes avec escales à Paris, Lyon et Marseille, récemment créée, est inaugurée. Ce jour là, trois appareils évoluent sur la ligne: les pilotes Bodin, Corsin et Denneulin assurent des vols auxquels participent neuf voyageurs, trois passagers à bord de chaque appareil, dont le Président de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), en la personne du Comte de la Vaulx. Le premier appareil décolle de Londres à 7 h, les deux autres appareils s'envoleront du Bourget à 10 h15. Le pilote Bodin dans son approche de l'aéroport de Lyon-Bron, en début d'après-midi, connaît un souci mécanique, le moteur de son appareil tombe en panne et se doit de faire un atterrissage en urgence, à trois kilomètres à l'est de Bron. Le pilote Bodin et les trois journalistes qui sont à bord de l'appareil connaîtront un moment de frayeur lors de cette inauguration de ligne aérienne qui tourne mal.

19 avril 1928, la Chambre de Commerce de Lyon demande officiellement au Ministre du Commerce et de l'Industrie, la concession de l'exploitation de l'aéroport de Bron.

24 juin 1928, meeting d'aviation à Bron organisé par l'ACR, la plus importante manifestation aéronautique qui se soit déroulée jusqu'à ce jour dans la région.

15 septembre 1928, les concurrents du Tour de France en avions légers font escale à Bron

Novembre 1928, Air Union reçoit son premier Breguet 280 T, immatriculé F-AIVU, 'Rapid Azur', qui est mis en ligne sur Paris-Lyon-Marseille.

6 mars 1929, les aviateurs anglais Mauler et Baud de retour de leur raid Paris-Le Cap-Paris sont reçus à Bron. Ils voyagent à bord du Caudron 128, immatriculé F-AEHC, baptisé 'Le Petit Parisien', pour le compte de ce journal et de la firme cinématographique Paramount.

24 mars 1929, c'est sur avion Caudron G 3 de la Société d'Aviation de Lyon que Monsieur Adrien Derat, membre de l'Aéro-club du Rhône, est le premier breveté pilote civil à Bron.

Avril 1929, Air Union met en service le premier de ses dix LeO 213 'Golden Ray' à bâbord, 'Rayon d'Or' à tribord et Casque gaulois à l'avant. Ce LeO 213 fut le premier avion-restaurant et sans doute le seul avion dancing. En service sur Paris-Londres et Paris-Lyon-Marseille, il transporte 18 passagers, 12 en version avion-restaurant, à 175 km/h de vitesse de croisière. La cabine est sobrement décorée et éclairées par de grandes baies. Une série de tables à quatre couverts est bordée de fauteuils biplaces, en vis à vis. Le 'service de bouche', assuré par un steward, est confié à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

15 avril 1929, mise en service du phare aérien du Mont Cindre, à proximité de Lyon, d'une portée de 80 kilomètres, dans le cadre du jalonnement de la circulation aérienne.

20 avril 1929, les aviateurs Bailly, Reginensi et leur mécanicien Marsot, de retour de leur vol Paris-Saïgon font escale à Bron.

Juin 1929, début de construction de l'aérogare de Bron.

7 août 1929, 44 avions de tourisme décollent d'Orly pour réaliser un Tour de l'Europe, soit 6.288 kilomètres en plusieurs étapes. La première étape Bâle suivie de Genève, Bron, Marseille, Saint Raphaël, etc...

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

23 octobre 1929, la concession de l'exploitation de l'aéroport de Bron est accordée par décret à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon pour une durée de 50 ans. L'emprise de la concession s'étend sur 495 hectares, dont 94 sur la commune de Bron dans le département du Rhône et 401 hectares sur les communes de Chassieu et de Saint Priest dans le département de l'Isère.

14 juin 1930, lors du décollage à Bron, pour une mission vers Perpignan, l'appareil du Lieutenant Dupeyre et du sergent Bréchant capote. Les deux aviateurs trouvent la mort.

6 juillet 1930, un violent orage sur l'aéroport de Bron fait de gros dégâts aux installations.

26 juillet 1930, un avion de tourisme allemand, du type BFW, immatriculé D-1885-C-4, participant au Challenge International de Tourisme d'Europe s'écrase sur un bâtiment de la base aérienne de Bron, après avoir accroché un fil d'antenne. Le pilote Erich Terremski et son passager Erich Offermann trouvent la mort.

Automne 1930, l'ACRSE crée l'association Les Pupilles de l'Aéro-club du Rhône afin d'initier les jeunes au vol sans moteur.

13 novembre 1930, suite aux éboulements catastrophiques du Chemin Neuf sur la colline de Fourvière à Lyon, deux journaux parisiens 'Le Petit Parisien' et 'L'Excelsior' affrètent un avion d'Air Union pour envoyer leur reporter-photographe Ercolini pour faire un reportage. C'est Charles Lechatelier sur Farman 190, n°27, immatriculé F-AJGO, qui décolle peu avant 10 heures à destination de Lyon. Vers 12 h 30, l'appareil survole les lieux de la catastrophe à plusieurs reprises à très basse altitude afin de permettre au photographe de prendre des clichés. C'est alors que le moteur de son appareil connaît des ratées, puis s'arrête. Un petit pré s'offre au pilote, mais des enfants s'y amusent. Il ne reste que la Saône en crue pour se poser près de l'Île Barbe à Lyon Saint Rambert. La manœuvre réussit, le pilote et son passager réussissent à quitter l'appareil par la porte de l'appareil qui coule. Le passager qui sait nager peut regagner la berge, mais Lechatelier qui ne sait pas nager s'accroche à la queue de l'avion et attrape une corde que des passants lui ont lancé depuis un pont. Alors qu'il est hissé hors de l'eau, le poids de ses vêtements gorgés d'eau lui font lâcher prise. Il est emporté par le courant et ne sera retiré de l'eau, à l'aval, inconscient et presque noyé. Le Farman qui a coulé est remonté des eaux et sera transporté sur wagon plate-forme à Paris pour être entièrement reconstruit

14 décembre 1930, inauguration de l'aérogare de Bron considérée par la presse comme : «l'aérogare la plus moderne du monde». Pour des raisons de sécurité et de conformité, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932.



17 janvier 1931, la berline Breguet 26 T, immatriculée F-AIIIJ, assurant la liaison Paris-Lyon-Marseille, piloté par Corsin, se pose en catastrophe dans la commune de Vaulx en Velin, quelques minutes avant son atterrissage à Bron, avec le moteur en feu.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

29 mars 1931, un avion de tourisme s'écrase, au cours d'un exercice d'acrobatie, sur le terrain de Bron. Les deux occupants de l'appareil, Georges Avon, propriétaire de l'avion, et Louis Brenat, ancien moniteur à l'Ecole d'Aviation d'Ambérieu, trouvent la mort.

1^{er} mai 1931, premiers services Paris-Lyon-Genève par la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA), cette liaison est exploitée en pool avec Swiss Air, à raison de 3 vols hebdomadaires. La ligne sera exploitée jusqu'au 30 septembre.

4 mai 1931, le Tour de France des avions de tourisme fait escale à Bron.

6 juin 1931, le pilote américain Frank M.Hawks, le touriste le plus rapide du monde, arrive à Bron depuis Marseille, en 48 minutes.

18 août 1931, arrivant de Vittel par la route, le Sultan du Maroc Moulay Idriss est reçu par la Municipalité lyonnaise, le lendemain il visite l'aéroport de Bron.

24 août 1931, venant de Vichy, les concurrents de la Coupe Dunlop d'aviation de tourisme font escale à Bron avant de repartir pour Nîmes. Le même jour, Doret, Le Brix et Mesmin font escale à Bron avec 'Le Trait d'Union' avant d'entreprendre le record de distance en ligne droite.

8 octobre 1931, passage à Bron de la caravane de présentation des nouveaux avions de tourisme.

Octobre 1931, l'ACRSE créé une section de vol à voile : un planeur XI A est essayé à Bron par les commandants Girier et Magne.

1932, Air Union exploite la ligne Paris-Lyon-Marseille avec un vol quotidien en 4 heures 25 pour un prix de 700 francs.

21 février 1932, premier service aérien Lyon-Cannes par Air Union.

25 février 1932, le sergent Cruchant du 35^{ème} Régiment d'aviation de Bron est descendu en parachute au-dessus du cimetière deVénisieux, tands que son avion s'écrasait au sol non loin delà.

30 juin 1932, un appareil du 21^{ème} Régiment d'Aviation de Nancy atterrit assez brutalement près de Vaulx en Velin. Le pilote, l'adjudant-chef Dauphon, deux mitrailleurs et un mécanicien sont indemnes, mais l'appareil est détruit.

Octobre 1932, un hangar d'aviation d'une surface de 2.000 m² d'une conception hardie due à l'Ingénieur Caquot, est utilisé pour abriter les appareils de l'ACRSE sur l'aéroport de Bron.

23 décembre 1932, création de la Section Lyonnaise de Vol à Voile et de Planeurs Propulsés. Son activité se développe au Parc Genevrey à Sathonay. A cette section viendra se regrouper les Mouettes de l'Ain, club de vol à voile.

20 avril 1933, un avion de tourisme suisse s'écrase au décollage de l'aérodrome de Bron. L'avion est piloté par Veneux qui sera gravement blessé alors que le passager Vuagnat, avocat à Genève, trouve la mort.

Du 15 au 18 juin 1933, en présence de M. Pierre Cot, Ministre de l'Air, Journées Internationales d'Aviation à Bron au cours desquelles est organisé un concours international d'acrobatie.

Du 10 juillet au 10 septembre 1933, la Compagnie Aérienne Française (CAF) assure une liaison aérienne quotidienne entre Vichy et Bron

17 juillet 1933, vers 15 heures 10, un avion de tourisme piloté par Stockling, appartenant au «Topsy Club» de Genève, évolue à basse altitude sur le terrain de Bron. Probablement à la suite d'une perte

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

de vitesse, l'appareil pique vers le sol et s'écrase. Le pilote et son passager Charles Carrey, professeur à la Faculté de Lyon, trouvent la mort.

14 août 1933, Paul Codos et Maurice Rossi, à bord du Blériot 110, immatriculé F-ALCC, baptisé 'Le Joseph Le Brix' se posent à Bron. Le 1^{er} août, ils avaient battu le record du monde de distance en effectuant le vol de New York à Rayack (Syrie), soit 9.100 kilomètres en 55 heures.

Août 1933, création d'Air France, suite à la fusion des compagnies aériennes françaises.

Décembre 1933, Air France exploite Paris-Lyon-Marseille sept jours sur sept en Lioré 213, Breguet 280 et Breguet 284 ; Lyon-Cannes, en correspondance avec le Paris-Lyon-Marseille, quotidien en Breguet 280 ; Lyon-Genève, quotidien sauf le dimanche, en Breguet 280, en correspondance avec le Paris-Lyon-Marseille.

1933, l'Aéro-club du Rhône (ACR) devient Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE).

5 janvier 1934, les avions de la Croisière Noire, de retour d'Afrique, font escale à Bron.

Dans la nuit du 6 au 7 Juillet 1934, un bimoteur de bombardement de la 22^{ème} Escadre de Chartres fait un atterrissage d'urgence dans une carrière, à proximité du terrain de Bron, en cours de nuit. L'adjudant Berguez et le sergent Rault sont blessés.

13 août 1934, l'escadrille soviétique composée de grands monoplans quadrimoteurs ANT 3, venue du Bourget, passe à Bron, avant de regagner l'URSS.

20 septembre 1934, une trentaine d'avions français et étrangers appartenant à l'association 'bienvenue aérienne' fondée par l'Aéro-club de France sont de passage à Bron.

22 septembre 1934, deux escadrilles de cinq avions militaires, des Avro 626, de l'aviation militaire égyptienne, venant d'Angleterre et se dirigeant vers l'Egypte font escale à Bron.

19 novembre 1934, création à Lyon de l'Amicale d'Aviation Légère (AAL) qui dispose d'un atelier à Villeurbanne et du 'premier terrain privé amateur de France' sur le terrain des Bruyères à Reyrieux (Ain). En 1946, ces amateurs se retrouvent à Paris pour créer le Réseau du Sport de l'Air (RSA) ou Groupement des Constructeurs Amateurs d'Aviation Légère de France sous la Présidence de Pierre Lacour, avec siège social à Lyon. Le terrain des Bruyères à Reyrieux, trop éloigné de Lyon, ces amateurs se retrouvent sur le terrain de Satolas.

Janvier 1935, sur l'aéroport de Bron, la Compagnie Air France a vu transiter 604 passagers et 24 tonnes de bagages et fret. On doit signaler qu'un radiogoniomètre, pour l'aide à l'atterrissage par mauvais temps, a été construit sur l'aéroport et mis en service en un temps record de 24 jours, les essais donnent satisfaction.

Mars 1935, Maryse Bastié va présenter aux aéro-clubs de province le Potez 60 de 60 cv. Arrivée à Troyes le 20 mars, elle devrait passer par Dijon, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Limoges, La Rochelle et Poitiers.

20 mai 1935, le sous-officier de réserve Jean Thibaud, qui effectue un vol d'acrobatie, s'écrase sur le territoire de la commune de Genas. Le pilote est retiré, grièvement blessé, des débris de son avion.

26 mai 1935, l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE) a organisé un meeting qui a connu un vif succès. Exhibitions des pilotes des clubs voisins, notamment ceux de Vienne et de Villefranche sur Saône, Un Caudron 'Rafale' piloté par Lumière et un autogire piloté par Thibault ont été présentés. M. Henri Lumière, Président du club, a fait une très belle démonstration de haute école aérienne sur son Morane. Les avions du club n'ont cessé de donner des baptêmes.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

30 mai 1935, l'ACRSE informe que le Rallye du Groupement des aéro-clubs du Sud-Est débutera ce jour et qu'il se poursuivra jusqu'au 2 juin, avec meeting à Chalons sur Saône et Villefranche sur Saône.

15 juin 1935, mise en service de la liaison Paris-Rome avec escale à Lyon, exploitée par Air France en pool avec la compagnie italienne Ala Littoria.

1^{er} juillet 1935, dans le but d'intensifier le mouvement touristique aérien sur Lyon, l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est prend à sa charge la taxe d'usage pour les avions de toute nationalités, appartenant à des touristes ou à des aéro-clubs, qui atterriront sur l'aérodrome de Lyon-Bron. C'est là une très heureuse initiative qui ne manquera pas d'être imitée.

Été 1935, la liaison Lyon-Cannes supprimée est remplacée par Marseille-Cannes.

Durant le mois d'octobre 1935 à Bron, 55 pilotes privés ont utilisé l'aéroport de Bron et 1.222 passagers d'Air France, 12 tonnes de fret en transit, 3 pilotes privés brevetés, les membres de l'ACRSE ont pu utiliser les deux nouveaux monoplans Aiglou récemment acquis, 15 voyages ont été effectués par des propriétaires d'appareil.

22 novembre 1935, dans son voyage de propagande autour de la Méditerranée, sur son Caudron Simoun, Antoine de Saint Exupéry a atterri à Athènes. Le 18 décembre, à 14 h 45, il a terminé son voyage au Bourget. Il était accompagné par Conty et Prévot.

27 novembre 1935, à Bron, passage du Capitaine Griffith, Attaché à l'Ambassade des Etats Unis.

30 novembre 1935, passage à Bron du Capitaine Thoret sur motoplaneur SFAN venant de Dijon et se dirigeant vers Montélimar.

4 décembre 1935, vers 14 heures, au cours d'une mission d'exercice mitrailleuse-photo, un appareil militaire s'écrase au sol entre Décines et Meyzieu. Il s'agit du Bréguet 27 A 2 n°17 de la 2^{ème} escadrille du Groupe de Reconnaissance 2/55, qui se met en vrille et pique au sol. Le Caporal Rolly est projeté dans le vide et descend en parachute, alors que le pilote, le Sergent Laurens, s'écrase au sol avec l'appareil.

Durant le mois de novembre 1935 à Bron, 35 pilotes privés ont utilisé l'aéroport de Bron, 621 passagers d'Air France, 12 tonnes de fret en transit.

30 janvier 1936, les sergents Laupin et Gay trouvent la mort lors de la chute de leur appareil au-dessus du fort de Corbas.

9 avril 1936, au cours d'une prise d'armes sur la base aérienne de Lyon-Bron en présence du Général Poli-Marchetti, Commandant la 4^{ème} Région aérienne, et du Général Benoit, Commandant la Base aérienne 105, des décorations ont été remises. La cravate de Commandeur a été remise au Lieutenant-Colonel Battle, Commandant l'Aviation de chasse à Bron.

10 avril 1936, le dirigeable allemand 'Hindenburg' survole la région lyonnaise en cours d'après-midi lors de son voyage de retour d'Amérique du Sud vers l'Allemagne.

Mai 1936, Air France assure un service aller et retour quotidien régulier Paris-Lyon-Marseille. Ce service est doublé pendant l'été, en correspondance à Marseille avec les lignes vers Alger et Tunis.

Mai 1936, Aéro-Service, filiale de la maison Farman, avait mis à l'étude une ligne aérienne Vichy-

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

Lyon-Grenoble-Nice. Le Conseil Supérieur de la Coordination des Transports s'oppose à l'ouverture de cette ligne régulière qui risque d'enlever des voyageurs aux chemins de fer...!

Pour les mois d'avril et mai 1936, l'activité du port aérien de Bron a été la suivante : 5.533 passagers sont passés à l'aérodrome, 21 tonnes de fret en transit dont 4 tonnes pour Lyon. Côté aviation privée, 250 avions de passage ont utilisé les installations.

Été 1936, une liaison Lyon-Turin fonctionnera pendant une courte durée. Une ligne Berlin-Séville assurée par Lufthansa fait escale à Bron.

Septembre 1936, la liaison aérienne Lyon-Grenoble a lieu tous les jours jusqu'au 6 septembre, à l'occasion de la foire-exposition de Grenoble. Ce service est en correspondance avec le service Paris-Marseille-Cannes d'Air France.

Du 8 au 18 septembre 1936, la Fédération Aérienne Internationale organise son Tour de France des Prototypes. Treize appareils du 17 cv ultra-léger au quadrimoteur de 3.500 cv vont sillonner toute la France. Passage à Bron le lundi 14 septembre.

9 septembre 1936, le sergent Robert Puget à bord d'un Dewoitine 500, participe à un vol de patrouille, lorsque son appareil pique vers le sol et s'écrase sur la voie ferrée Lyon-Grenoble, aux environs de Saint Priest. L'appareil est détruit, le pilote seulement blessé.

12 novembre 1936, création à Lyon de l'Aéro-club Populaire de la Région Lyonnaise (ACPRL). Les appareils sont abrités à Bron et évoluent sur le terrain de Planaise, futur aérodrome de Satolas. Ce club disparaîtra à la déclaration de la Seconde Guerre mondiale en 1939.

7 janvier 1937, ouverture de la liaison aérienne assurée conjointement par Air France et Air Bleu sur Paris-Nice avec escales à Bron, Avignon ou Orange et Marseille.

Janvier 1937, depuis l'ouverture par Air France du service régulier Lyon-Genève, embranchement de la ligne principale Londres-Paris-Marseille, 12.824 passagers ont eu recours, sans incident, à ce service. Par Air France, Paris n'est plus qu'à 3 heures de Genève, à moins de 6 heures de Londres.

11 février 1937, Laurent, Touge et Lenier, héros d'une liaison France-Ile de La Réunion, sont rentrés en France, à bord de leur avion, un Farman 190 à moteur Lorraine, 'Angol'. Arrivés à Marseille le 10 février, ils ont atterri à Bron le 11. De là, ils ont regagné Paris par le train.

Février 1937, le Morane 138 de l'Aéroclub Populaire de la Région lyonnaise, immatriculé F-AQEH, piloté par Aurelle, s'écrase contre un bâtiment de la base aérienne de Bron.

6 mai 1937, en présence de 100.000 personnes, meeting d'aviation à Bron.

7 juillet 1937, l'Administration des PTT confie à la compagnie aérienne Air Bleu le transport du courrier sans surtaxe. L'inauguration de ce service a eu lieu ce jour à l'aéroport du Bourget. Chaque jour, au départ du Bourget, des Caudron-Simoun transportent le courrier en direction de Bordeaux, Mont de Marsan et Pau, sur Toulouse et Perpignan, et vers Clermont Ferrand, Saint Etienne, Lyon et Grenoble. Ce jour là, le Caudron-Simoun piloté par Vanier avec pour radio Pautier décolle du Bourget à 8 h 15 avec 73 kg 800 de fret postal et arrive à Grenoble à 11 h 07 ; le soir, l'appareil décolle de Grenoble à 14 h 08 avec 50 kg de fret postal et arrive au Bourget à 16 h 50.

20 juillet 1937, l'appareil de l'élève-pilote Jean Faucorret tombe en panne dans son approche vers

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

Bron, aux environs de Saint Priest.. Le pilote désarmé envisage de se poser sur la route nationale. Mais il aperçoit des autos et des cyclistes, et pour les éviter de justesse, il dirige son appareil contre un mur. L'appareil est détruit, mais il n'y a pas d'accident de personnes.

24 septembre 1937, Maurice Arnoux parcourt la France pour la Coupe Zénith. Accompagné de Mlle. Gracieuse Lallus sur Caudron C-660 de 220 cv, il a décollé d'Orly à 11 h 15, signalé à Lyon vers 12 h 35, à Carcassonne pour ravitaillement, à Bordeaux, puis à Poitiers, il s'est posé à Orly à 17 h 33, réalisant une moyenne de 250, 207 km/h.

17 octobre 1937, un concours de modèles réduits est organisé par l'ACRSE sous le patronage du Comité des Fêtes de Lyon et des Chocolats Tobler.

1937, l'Etat se porte acquéreur d'environ 100 hectares de terrain, situés sur la commune de Chassieu, en vue de la construction d'une piste en dur pour l'aéroport de Bron.

1937, le classement des trois premiers aéroports français est le suivant : Paris Le Bourget 18.000 départs et arrivées ; Marseille-Marignane 6.845 et Lyon Bron 3.671.

1937, sont présents sur l'aérodrome de Bron, les aéro-clubs suivants : l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est et sa section d'Aviation Populaire, les Ailes lyonnaises depuis 1931, l'Aéro-club Féminin, l'Aéro-club Populaire de la Région Lyonnaise, l'Aéro-club du Lyonnais et le Centre d'Entraînement des pilotes de réserve.

1937, depuis 1929, nombreux furent les passages au-dessus de notre région du dirigeable allemand 'Graf Zeppelin' lors de ses voyages d'Allemagne vers le continent américain.

16 janvier 1938, inauguration de la ligne postale Paris-Lyon-Orange-Marseille exploitée par Air France avec un Bloch 220.

10 mai 1938, vers 15 heures 30, le Potez 540 n°36 de la 1^{ière} escadrille du Groupe de Reconnaissance 1/55, en mission d'entraînement, est plaqué au sol par un vent violent lors de son atterrissage à Bron. A bord de l'appareil, l'équipage : Lieutenant de Champ de Saint-Leger, chef de bord ; Sergent Dupuy, pilote ; Sergent-Chef Robert ; pilote moniteur, Aspirant Prémilleux, observateur et Sergent Ragoy, mécanicien, trouvent la mort dans cet accident.

12 juin 1938, sur l'aéroport de Bron, à l'initiative de l'ACRSE inauguration du monument à la gloire de Louis Mouillard, par M. Edouard Herriot, Maire de Lyon.

3 juillet 1938, à l'initiative de l'ACRSE, meeting d'aviation à Bron.

14 et 15 juillet 1938, la formule originale du rallye Lyon-Cannes organisé par l'Aéro-club de Cannes. Chaque concurrent devra indiquer, par écrit, la veille du départ, la vitesse exacte à laquelle il compte effectuer le parcours du rallye. L'itinéraire est composé de plusieurs lignes droites de longueur variable jalonnées à leur extrémité par deux croix blanches de 10 x 2 mètres qu'ils devront survoler à une hauteur maximum de 200 mètres.

2 août 1938, vers 15 heures 30, à l'aéroport de Bron, un Potez 25 du Centre d'Entraînement de Bron heurte à l'atterrissage une colonne de soldats-réservistes de la Compagnie d'Instruction qui longe la piste. Le soldat Jean Franconne heurté à la tête est tué sur le coup. A l'époque, des bruits ont couru sur la base aérienne, que l'identité du soldat tué n'était pas celle de Jean Franconne, ce dernier ayant payé un clochard pour le remplacer...!

4 août 1938, en cours d'après-midi, l'Amiot 143 n°35 de la Section d'Entraînement de la base

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

aérienne de Bron, lors d'un atterrissage trop court dans son approche côté nord, heurte un pylône et s'écrase contre une maison en bordure du terrain. Le Sergent-Chef de réserve Dieudet pilote, grièvement blessé, succombe le lendemain, ainsi que le Lieutenant de réserve Jeannon observateur. Le Sergent-Chef Herbebin, pilote-moniteur et le Sergent Roux, mécanicien, ne sont que blessés.

8 août 1938, un quadrimoteur, du type Savoia-Marchetti de la Compagnie aérienne «Ala Littoria», immatriculé I-TUFO, qui assure la liaison Rome-Paris-Londres, fait une escale technique à Bron. A la suite d'un incident, l'appareil vient heurter le bâtiment de l'aérogare. Il y a des dégâts matériels mais pas de blessés.

22 août 1938, vers 22 heures, des bimoteurs Amiot 143 de la base aérienne de Bron sont en entraînement de vol de nuit au-dessus de l'est lyonnais. Une collision entre deux appareils se produit aux limites des communes de Bron et de Vénissieux, au-dessus du poste électrique de Parilly. A bord de l'Amiot 143, n°51 du Groupe de Reconnaissance II/35, l'équipage : Sous-Lieutenant Pierre Delaye, Commandant de bord ; Adjudant Gaston Capdeville, pilote ; Sergent André Doré, co-pilote. A bord de l'Amiot 143, n°120 du Groupe de Reconnaissance I/35, l'équipage : Lieutenant Pierre Didier Brunet, Commandant de bord ; Sous-Lieutenant Blugeon pilote, Sergent Sabot, mitrailleur. Un hommage solennel en l'honneur de ces six aviateurs a lieu à la Cathédrale Saint Jean de Lyon, en présence des autorités civiles et militaires.

Janvier 1939, Monsieur Pierre Genin, pilote à l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est, réalise avec son épouse, un vol de 27.000 kilomètres de Lyon à Saïgon et retour avec un Miles Whitney Straight..

1^{er} mai 1939, ouverture par Air France de la ligne de nuit Paris-Lyon-Marseille.

8 juin 1939, une journée dont se souviendra le sergent-chef Perinel de la 1^{ière} escadrille du Groupe 1/55 basé à Bron. En fin de matinée, il pilote le bimoteur Bloch 131, n°2, lorsqu' après le décollage, les deux moteurs de l'appareil s'arrêtent l'un après l'autre, par suite d'une panne d'alimentation. L'avion se pose en catastrophe et s'écrase contre un mur après avoir écorné une maison, sur la commune de Bron. L'appareil est sérieusement endommagé, mais l'équipage est indemne. En cours d'après-midi, il pilote le bimoteur Bloch 131, n°5, lorsque par suite d'un incident technique, il heurte une ligne électrique à haute tension, et se pose train rentré dans un champ sur la commune de Vaulx en Velin.

1^{er} septembre 1939, déclaration de guerre à l'Allemagne et début de la Seconde Guerre mondiale.

3 septembre 1939, tout trafic aérien civil et commercial est interdit.

12 mai 1940, le Caudron Goëland 445 n°165 appartenant au Dépôt d'Instruction de l'aviation polonaise de Bron, décolle du terrain de Corbas. Suite à des problèmes techniques, il fait un atterrissage forcé, au sud du fort de Corbas. L'appareil est endommagé, mais l'équipage est indemne.

19 mai 1940, un pilote du Dépôt d'Instruction de l'Aviation Polonaise, W. Dobrzynski se tue sur le terrain de Bron, lors d'un vol d'entraînement sur Caudron 714 «Cyclone».

Juin 1940, le Potez 631 n°161, avion de commandement du GC 1/1, probablement touché par la Flak s'est posé à Bron.

19 juin 1940, l'armée allemande occupe le terrain d'aviation de Bron.

24 juin 1940, l'Armistice est signé.

5 juillet 1940, les occupants se retirent de la zone dite 'libre', et quittent l'aéroport de Bron.

10 juillet 1940, mise en place à l'aérogare de Bron d'une Commission d'Armistice germano-

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

italienne. Des détachements spécialisés de la Luftwaffe sont présents dans les services de la navigation aérienne et de la météorologie. L'aéroport de Bron devient escale technique pour les avions commerciaux de la Lufthansa dans les liaisons entre l'Allemagne et l'Espagne, et aussi le Portugal. Les personnels réquisitionnés d'Air France assurent l'avitaillement des appareils et l'aide à l'atterrissage.

28 août 1940, ouverture au service postal intérieure de la ligne circulaire Vichy-Lyon-Marseille-Toulouse-Vichy jusqu'au 1^{er} janvier 1942.

25 septembre 1940, à 11 h 30, le Junkers 90, immatriculé D-ADLH, appartenant à la Deutsche Lufthansa, venant de Stuttgart, par temps de brume, prend son terrain trop long à Bron. En freinant sur l'herbe mouillée, l'appareil se met en travers et démolit deux distributeurs d'essence. Les dégâts sont purement matériels, les cinq membres d'équipage et les dix-neuf passagers sont indemnes.

26 septembre 1940, des personnels d'Air France sur des avions d'Air Bleu assurent la ligne Vichy-Limoges-Bergerac-Clermont Ferrand-Feurs-Grenoble-Lyon-Vichy jusqu'au 3 mars 1941.

7 octobre 1940, le Secrétariat d'Etat à l'Aviation demande à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Rhône un projet d'exécution d'une piste d'envol en dur sur les terrains appartenant à l'Etat, situés sur la commune de Chassieu, à l'est de l'aérogare.

Automne 1940, le Caudron C 445 Goéland, immatriculé F-BAAP, appartenant au Service Civil des Lignes Aériennes Métropolitaines (SCLAM) est en stationnement à Bron. L'appareil piloté par de La Noue, en provenance de Marignane, s'était posé à 11 h 45. Vers 14 heures, il est heurté par un véhicule citerne de la Compagnie Intava. Les dégâts sont matériels.

1941, début des travaux de réalisation d'une piste bétonnée d'une longueur de 1.100 mètres et de 60 mètres de largeur pour une dépense autorisée de 7.200.000 francs.

1941, création de l'Amicale des Anciens du 35^{ème} Régiment d'Aviation et de la base aérienne 105 de Bron. Elle a pour but de regrouper tous les Anciens, de renouer des liens d'amitié, d'organiser des loisirs et l'entraide mutuelle. En 2004, cette Amicale est dissoute, il n'y a plus d'Anciens.

1941, création de l'Amicale des Anciens de l'Aviation de la Région Lyonnaise (AAARL) par Maître Jean Bernard, Cette amicale a les mêmes buts que l'Amicale des anciens du 35^{ème} régiment d'Aviation cette amicale s'éteindra dans les années 90. A cette amicale, était associé 'Icare et Bacchus', un groupe d'amis qui se réunissaient autour d'un bon repas pour parler aviation.

1^{er} janvier 1942, aménagement des lignes aériennes pour économie d'essence : Vichy-Lyon-Marseille-Toulouse-Vichy devient Vichy-Lyon-Marseille et pour Vichy-Toulouse-Marseille-Lyon-Vichy, suspension du service postal et seulement en passager trois jours sur sept.

28 août 1942, le DC 3, (ex DC 3, immatriculé OK-AIG de la CSL, ligne d'Etat tchécoslovaque, loué à la Deutsche Lufthansa), immatriculé D-AAIG, appartenant à la Deutsche Lufthansa, venant de Stuttgart avec 16 passagers, signale que la roue gauche du train d'atterrissage ne sort pas et demande assistance. Au toucher du sol, l'appareil fait un cheval de bois d'un demi-tour et l'aile gauche touche le sol. L'équipage et les passagers sont indemnes.

Nuit du 10 au 11 novembre 1942, l'armée allemande envahit la zone dite 'libre', occupation de l'aéroport de Bron.

1943, les entreprises françaises de Travaux publics, sous contrôle de l'occupant, poursuivent et finissent la piste d'envol bétonnée. D'autres travaux sont entrepris sur l'aéroport de Bron :

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

allongement de la piste vers le sud d'environ 300 mètres, construction de pistes de circulation, d'abris pour avions, de hangars de campagne et de divers aménagements dans la plaine de Chassieu et de Genas.

11 mars 1943, l'accès de l'aérogare de Bron est interdit à tout le personnel civil. Toutefois, des personnels civils réquisitionnés travaillent aux émetteurs TSF de Saint Priest et à la station de radiogoniométrie à Chassieu. Une grande partie de ces personnels qui est noyauté par les réseaux de la Résistance est arrêtée en juillet 1944, et déportée en Allemagne. La station météo exploitée par l'Office National de Météorologie est déplacée de l'aéroport au site du belvédère des Essarts dans le parc de Parilly à Bron.

29 avril 1943, vers 15 heures 30, un bimoteur LeO 45, probablement aux couleurs allemandes, mais piloté par du personnel français requis d'Air France, s'écrase au sol lors d'un vol d'essais au quartier de «La Femme Morte» sur la commune de Vénissieux. Le personnel à bord de l'appareil trouve la mort : Logerot pilote ; Pellet mécanicien ; Roulleau ingénieur ; Claudel et Pierre, techniciens.

Août 1943, le réalisateur Jean Gremillon tourne sur l'aéroport de Bron le film 'Le Ciel est à vous' avec Charles Vanel et Madeleine Renaud. Un film inspiré du record en mai 1938 de l'aviatrice française Andrée Dupeyron.

14 décembre 1943, un Heinkel 111, appartenant à la 10^{ème} escadrille du 4^{ème} groupe de la 55^{ème} escadre de bombardement de la Luftwaffe, basé sur le terrain de Dijon-Longvic, s'écrase au lieu dit «Fond Grimaud» (à proximité de l'héliport de la base aérienne du Mont Verdun) sur la commune de Poleymieux au Mont d'Or. L'appareil a brûlé dès qu'il a percuté le sol. Tous les membres d'équipage ont péri dans cet accident: Ofw. Fritz Morhardt ; Uffz. Helmuth Stierle ; Uffz. Franz Weinehötter ; Uffz. Albert Schonecker ; Gefr. Wolfgang Leitzger (mais sept cercueils auraient été vu par des témoins).

5 avril 1944, dans la matinée, le Caudron Goéland 445 A 1, n°976, aux couleurs allemandes et codé TC+KW, est abattu par un chasseur allié au-dessus du terrain de Bron. Le Feldwebell Herbert Rose, pilote, ainsi que le radio et trois élèves-radio trouvent la mort.

Ce même jour, et probablement le même chasseur allié abat le Junkers 86 E 8, Werk Nummer 3077, codé CU+NJ, sur le terrain de Bron. L'Unteroffizier Franz Wolf, pilote, ainsi que le radio, le mécanicien et quatre élèves-radio trouvent la mort.

30 avril 1944, 240 B 17 (forteresses volantes) de la 8^{ème} Air Force bombardent le terrain d'aviation de Bron : de nombreux appareils allemands sont endommagés ou détruits, mais la base aérienne est en grande partie détruite. Des chasseurs-bombardiers d'accompagnement mitraillent et coulent des hydravions aux couleurs d'Air France qui étaient garés sur le plan d'eau du Grand Large à Décines. Les installations aéroportuaires civils ne sont que peu endommagées.

12 mai 1944, vers 10 heures, un avion de transport aux couleurs allemandes s'écrase au sol sur la commune de Genas. Les troupes d'occupation retirent de nombreuses victimes des débris de l'appareil.

14 août 1944, la 8^{ème} Air Force bombarde l'aéroport de Bron, particulièrement la piste et les installations à l'est du terrain. Entre 11 h 43 et 11 h 51, 108 B 17 du 14th Bomber Wing (44 et 392 squadrons) et du 95th Bomber Wing (489 et 191 squadrons) de la 8th US Air Force, larguent 1.813 bombes de 100 lb, 494 bombes de 500 lb et 1.142 bombes de 100 lb incendiaires sur le terrain d'aviation de Lyon-Bron. L'aérogare et le hangar Caquot sont gravement endommagés.

19 août 1944, en cours d'après-midi, un bimoteur allemand est attaqué par des chasseurs alliés au-

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

dessus de la vallée du Rhône, près de Vienne. L'appareil s'écrase au sol en explosant à proximité de la gare de Vourles. Plusieurs corps calcinés sont aperçus par les témoins du drame. Une patrouille de huit Hellcat du porte-avions américain «Tulagi» revendique avoir abattu, ce jour-là, un Heinkel 111 à dix kilomètres au sud de Lyon.

3 septembre 1944, les unités alliées et la Résistance locale s'emparent du terrain d'aviation de Bron vide de l'occupant. Le Génie de l'air américain déblaye les décombres et procède à l'allongement de la piste en dur, qui est portée à 1.800 mètres, par la construction de 430 mètres au sud, en plaques métalliques perforées. Ce jour-là, atterrissage du premier avion de liaison allié.

5 septembre 1944, l'aéroport et la base aérienne présentent un aspect de désolation, il y a plus de mille trous de bombes à reboucher. Dans les jours qui suivent, des unités d'aviation de chasse de l'US Air Force, puis de l'Armée de l'Air prennent possession du terrain, afin de poursuivre l'ennemi dans sa retraite en Bourgogne et Franche-Comté.

Septembre 1944, un pont aérien pour transport de carburant et de munitions est assuré par les B 24 Liberator de l'US Air Force entre Bron et Foggia, dans le sud de l'Italie.

Septembre 1944, un B 24 Liberator de l'US Air Force qui participe au pont aérien, assurant le ravitaillement en carburant des troupes alliées entre Bron et le sud de l'Italie, connaît quelques difficultés à l'atterrissage.

1^{er} novembre 1944, vers 11 heures, par un épais brouillard, un C 47 (Dakota DC 3) de l'US Air Force fait un atterrissage forcé au lieu dit «le mont Py», sur la commune de Poleymieux au Mont d'Or. La quinzaine de personnes, équipage et passagers, qui est à bord de l'appareil, est réconfortée à la ferme «Francillon», non loin du lieu de l'accident.

8 décembre 1944, le Bloch 220, immatriculé F-AOHF, appartenant au Gouvernement provisoire de la République française, desservant la liaison 402 sur la ligne régulière Paris-Lyon-Marseille, avec à son bord trois membres d'équipage et 9 passagers se pose à Bron à 13 h 15. Suite à une déféctuosité des freins, l'appareil accroche un DC 3 de l'USAF en stationnement. Le Bloch 220 est resté indisponible 48 heures.

19 décembre 1944, en cours d'après-midi, le Morane 500, n°12 du Groupe I/35 «Aviation des Alpes», qui effectue une mission de liaison entre le terrain de Grenoble-Eybens et celui de Satolas fait un atterrissage forcé en bordure de la route nationale n°6 à Saint Laurent de Mure. Le pilote, Capitaine Scharly ; le co-pilote, Sous-Lieutenant Lefort ; l'observateur, Lieutenant Lambert, sont sérieusement blessés et l'appareil irrécupérable.

6 février 1945, à 2 heures 47, le B 24 Liberator, codé K, serial 41-29505, du 85^{ème} Bomber Squadron appartenant au 492^{ème} Bomber Group de la 8^{ème} Air Force, s'écrase au lieu dit «Carrière Astier» dans le quartier du Terraillon à Bron (actuellement 57, avenue Pierre Brossolette).

L'appareil qui effectue un vol d'entraînement à la navigation de nuit est basé sur le terrain de Harrington en Angleterre. A la suite d'une panne de moteur, l'appareil envisage un atterrissage d'urgence, par visibilité nulle, sur le terrain de Bron. Après avoir longuement tourné au-dessus du terrain, l'appareil tente un atterrissage forcé, mais il s'écrase au sol. L'équipage de l'appareil se composait : 2nd. Lt. Charles Edwards pilote ; 2nd. Lt. Merrill Burt, co-pilote ; 2nd. Lt. Gerald Roy, navigateur ; F/O Edwin London, bombardier ; Sgt. James Matthews, mécanicien ; Sgt. James Mellotte, radio ; Sgt. John Stuckey, mitrailleur ; Sgt. Russell Wolferberger, mitrailleur et Sgt. Mose Boren, mitrailleur. A l'exception du 2nd. Lt. Burt, rescapé, tous les autres membres de l'équipage trouvent la mort dans cet accident. Une stèle commémorative a été inauguré au carrefour des Maraudeurs à Bron.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

28 février 1945, en début d'après-midi, le B 26 Marauder, n°32, du Groupe Bretagne décolle du terrain de Bron pour une mission de bombardement sur le sud de l'Allemagne. Suite à un incident technique, l'appareil tente un atterrissage forcé, au nord, de la localité de Saugnieu. Au contact du sol, l'appareil prend feu. A bord de l'appareil, l'équipage suivant : Sous-Lieutenant Hentges, pilote ; Sergent Bourassier, co-pilote ; Sergent Pernot, navigateur ; Sous-Lieutenant Dravert, mécanicien; Sergent Moulard, radio et le Sergent Vesan, mitrailleur. Dravert et Mpulard trouvent la mort dans l'accident, les quatre autres membres d'équipage sont blessés. Sur le lieu de l'accident, une stèle commémore la mémoire de ces deux aviateurs.

16 mars 1945, le Junkers 52 AACI n°505, immatriculé F-BAXx, appartenant aux Transports Aériens militaires, piloté par Guillet, radio Elink, mécanicien Pradon et trois passagers, quitte l'aire d'embarquement de l'aéroport de Bron à 15 h 17 à destination de Marseille. Sur l'espace, entre la voie de circulation et l'aérogare, il heurte deux pompes à essence situées trop proches des voies de circulation.

Printemps 1945, un P 38 Lightning des aviations alliées connaît des difficultés à l'atterrissage sur l'aéroport de Bron.

8 mai 1945, lors de la signature de l'armistice sur le front européen de la Seconde Guerre mondiale, l'aspect du site aéroportuaire de Bron est lamentable : les hangars d'aviation militaire sont pratiquement détruits, à l'exception d'un seul situé à proximité de l'aviation civile ; les casernements de la base aérienne sont en grande partie détruits ; l'aile droite de l'aérogare et le hangar Caquot sont gravement endommagés. La base aérienne de Bron est pratiquement rayée de l'ordre de bataille de l'Armée de l'Air, toutefois, les installations restantes prennent le nom de 'base équipée 105'.

Mai 1945, des transports aériens sont organisés par le Ministère de l'Air pour le rapatriement des prisonniers de guerre et des déportés les plus atteints ; des vols sanitaires sont assurés par les DC 3 du groupe de transport 2/15 'Anjou' basé temporairement à Bron. Des vols sont effectués depuis la Tchécoslovaquie, de la Suède et du Danemark. Un centre d'accueil avec service médical les reçoit à l'aéroport de Bron.

21 juin 1945, sur l'aéroport de Bron, le Beechcraft UC-45, n°514, appartenant au Gouvernement provisoire de la République française, piloté par le lieutenant Hélois avec le capitaine Maigrot, instructeur, connaît des difficultés au décollage qui se terminent par un cheval de bois.

24 juin 1945, un Spitfire, appartenant au Gouvernement provisoire de la République française, piloté par le capitaine Motte, se pose en feu sur l'aéroport de Bron, à 7 h 45, lors d'une mission Strasbourg-Lyon-Strasbourg. L'avion est consumé avant l'arrivée des véhicules de secours, le pilote s'est extrait à temps.

26 juin 1945, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BAKO, appartenant au Gouvernement provisoire de la République française, exploité sur la liaison régulière 652 Marseille-Lyon-Paris, avec 4 membres d'équipage (pilote Gegout, radios Plantive et Fontaine, mécanicien Sablayrolles), 6 passagers et 1218 kg de courrier, est victime d'une défaillance de freins lors de son atterrissage dur l'aéroport de Bron à 6 h 55. Après avoir atterri face au nord, l'appareil vire à grande vitesse à gauche sur la voie de circulation et accroche un B 26 Marauder en stationnement. Pas de dommages corporels mais l'avion sera immobilisé pendant un mois.

26 juin 1945, 18 pilotes français de l'escadrille Normandie-Niemen, accompagnés de leurs mécaniciens russes, arrivent à Bron à bord de deux DC 3 à Etoile rouge. Ils font partie des pilotes

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

français de cette escadrille qui après s'être vaillamment battus sur le front russe sont de retour en France. Ils seront reçus par les autorités civiles et militaires lyonnaise et descendront la rue de la République à Lyon salués et applaudis par une foule nombreuse.

26 juin 1945, la nationalisation de la société Air France est prononcée, ainsi que la fin du réseau des Lignes Aériennes Françaises au 31 décembre 1945.

6 juillet 1945, le B 26 Marauder, n°37, appartenant à l'Armée de l'Air, lors de son décollage de l'aéroport de Bron, en face sud, heurte la ligne électrique et la cime des arbres bordant la RN 6 Lyon-Grenoble. L'appareil (pilote s/Lt Rodier, et 4 hommes d'équipage) effectuait une mission de rapatriement de 16 Nord-africains à destination d'Alger. Avec quelques dégâts, le pilote réussit à ramener l'appareil sur la piste.

13 juillet 1945, le B 26 Marauder, n°307, appartenant à l'Armée de l'Air, (pilote Lt Perier, mécanicien sgt Prevast, radio sgt Stamart), est victime, à 9 h 45, d'une panne du circuit hydraulique au décollage d'un vol de Bron vers Toulouse. Pas de victimes, mais l'appareil est détruit.

17 juillet 1945, le B 26 Marauder, n°65, appartenant au groupe Gascogne de l'Armée de l'Air, (équipage Lieutenants Petit, Guérin et Le Joc) roule sur la piste de décollage de l'aéroport de Bron pour une mission de Lyon vers Saint Dizier. Le pneu de la roue avant du train tricycle éclate, la jambe du train s'affaisse, le nez et les hélices frottent sur la piste et l'avion s'immobilise sur la partie gazonnée en fin de piste.

9 août 1945, sur l'aéroport de Bron, au cours d'un vol d'essai du prototype du Dornier 335, ramené d'Allemagne et remonté à Bron, l'appareil heurte une carcasse de B 26 Marauder placée trop près de la piste.

18 août 1945, sur l'aéroport de Bron, le B 26 Marauder n°67, serial 468287, (équipage Cdt BouSSION, Sgt Biney, Lt Chevrier, Sgt Libert et Sgt Vincent) effectue une mission de rapatriement de 14 passagers d'Alger à Lyon, et entre en collision avec le B 26 Marauder n° 64, serial 468181, (équipage Lt Petit, Slt Petitalot, Sgt Medi et Sgt-Chef Perraud) à l'intersection de la piste d'envol et de la voie de circulation. Le n°64 n'avait pas dégagé la piste après un atterrissage court. L'équipage du n°67 compte des blessés sérieux, les passagers du n°64 ne sont que légèrement blessés. Les deux appareils sont détruits.

Été 1945, des B 26 Marauders sont détachés à Bron. Ils effectuent des rotations journalières vers l'Afrique du Nord pour réaliser le rapatriement des troupes nord-africaines, à l'inverse, depuis l'Afrique du Nord, pour le retour des familles des militaires français. Lors de ces vols, deux accidents avec pertes d'équipage et passagers dans notre région : à Poleymieux au Mont d'Or dans le Rhône, et au Teil dans l'Ardèche.

15 octobre 1945, à 11 heures 45, le B 26 Marauder, serial 44-66200, du Groupe Bretagne décolle de Bron pour un vol de rapatriement de militaires vers l'Afrique du Nord. A la suite d'une défaillance technique, l'appareil s'écrase au sol et prend feu, à proximité du Mont Thou, à deux kilomètres au sud-est de la localité de Poleymieux au Mont d'Or. A bord de l'appareil, l'équipage suivant : Capitaine Thomas, pilote ; Sergent René Bertini, co-pilote ; Aspirant André Moreau, navigateur ; Sergent Aimé Barberis, radio, et Caporal-Chef Darech, mécanicien. Parmi les membres d'équipage et les passagers, on retire des débris de l'appareil, seize morts et quatre blessés.

23 octobre 1945, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BAJB, appartenant au Gouvernement

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

provisoire de la République française, équipage (Capitaine Libert, Lieutenant Sire, Lieutenant Cariolle), assurant la liaison régulière avec 16 passagers, 1048 kg de courrier et 293 kg de fret, roule sur la voie de circulation de l'aéroport de Bron après son atterrissage et heurte un camion citerne en stationnement devant la soute à essence. Quelques dommages à l'appareil, mais c'est le troisième accident de ce genre depuis plus d'un an à Bron.

24 novembre 1945, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BAxx, appartenant au Réseau des Lignes Aériennes françaises, avec l'équipage (pilote Bugnet, radio Marc, mécanicien Moreau), 5 passagers, 750 kg de poste et 32 kg de fret, en service régulier sur la ligne 403 Paris-Lyon-Marseille se pose sur l'aéroport de Bron à 10 heures . En virant vers l'aérogare, l'appareil heurte l'antenne d'un Dakota américain en stationnement (absence de personnel de piste)..

2 décembre 1945, le Junkers 88 n°22, appartenant à l'Armée de l'Air, avec pour équipage : Sgt/chef Bourdinet et adjudant Boyer, atterrit sur l'aéroport de Bron en face au sud à 10 h 35 en fin de vol d'essai. L'appareil sort de la piste bétonnée et fait un cheval de bois, la jambe droite du train cassée, l'appareil s'affaisse et un début d'incendie se déclare au moteur droit. Pas de dommages corporels mais l'avion est détruit.

1945, est créé le Département postal d'Air France, puis Centre d'Exploitation postal métropolitain (CEPM), appelé communément la 'postale de nuit', constitué par du personnel navigant et des appareils d'Air France.

1945, aménagement des locaux d'Air France avec agence de billets à Lyon.

De 1946 à 1952, c'est l'importance d'un trafic mixte (passagers et fret) qui est primordial au départ de l'aéroport de Bron, et tout particulièrement vers l'Afrique du Nord, à partir des compagnies aériennes Aigle Azur et Aéro Cargo.

1945, des passionnés de planeur en vol libre sont présents sur le terrain de Corbas. Avant la Seconde Guerre mondiale, au sein de l'ACR, une Section de modèles-réduits disposait d'un local au 135 de la Grande rue de la Guillotière à Lyon pour organiser des cours et des ateliers. Cette section s'était fortement développée durant l'Occupation pour atteindre 800 adhérents. Avec l'apparition de la miniaturisation des moteurs adaptés aux appareils et le développement du vol circulaire, Georges Oudry, Roger Lauron, Lapière et Flageollet redonnent dans les années 50 une nouvelle ère au modèle réduit. La Section organise, en 1952, le meeting international de modèles-réduits de Charbonnières les Bains. Le 11 juillet 1954, inauguration de la piste circulaire de l'aéroport de Bron. Vers 1964, Roger Lauron, quatre fois Champion de France, initie les adeptes du modèle-réduit aux appareils radio-télécommandés. En 1976, aménagement d'une piste pour modèle-réduit sur l'aérodrome de Corbas. En 1982, la Section se sépare de sa tutelle avec l'ACRSE et prend le nom d'Aéro Modèles Club du Rhône (AMCR).

1946, le transport des passagers d'Air France entre la ville de Lyon et l'aéroport de Bron est assuré par la société de Transports Clasquin.

23 avril 1946, Air France ouvre une ligne postale Paris-Lyon-Marseille sur Bloch 221., six jours sur sept.

29 avril 1946, ouverture de la ligne Paris-Lyon-Marseille-Alger en Junkers 52 à raison d'un vol quotidien.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

16 juin 1946, création de la Compagnie Nationale Air France, qui sera effective le 1^{er} septembre 1948.

2 juillet 1946, ouverture par Air France de la ligne postale de nuit Paris-Lyon-Marseille-Nice assurée par Junkers 52.

12 juillet 1946, le Nord 1002 n°72, appartenant à l'Armée de l'Air, fait un cheval de bois à l'atterrissage sur l'aéroport de Bron, suite à l'affaissement du train.

30 juillet 1946, création à Lyon de la compagnie aérienne commerciale Aéro Cargo. Dotée de Halifax provenant des surplus de guerre, cette compagnie sera la première en France à exploiter un DC 3, immatriculé F-BFGL et un SO 30 P 'Bretagne' immatriculé F-WAYN. Cette compagnie sera absorbée par la compagnie Aigle Azur en 1949.

19 août 1946, le Caudron Goéland, immatriculé F-BAQN, appartenant à la Compagnie Aérienne des Alpes françaises, lors de son atterrissage à Bron, affaissement de son train d'atterrissage à l'atterrissage.

6 septembre 1946, la Société Transatlantique Aérienne ouvre une liaison Lyon-Londres, avec un Junkers 52, pour le transport des fruits.

8 septembre 1946, sur l'aéroport de Bron, l'Airspeed AS 65 Consul, immatriculé G-AHEN, appartenant à la Compagnie British Air Transport Ltd, heurte une pierre à l'atterrissage, puis le rebord d'un puisard.

7 octobre 1946, le SE 161 Languedoc, immatriculé F-BCUP, appartenant à Air France, piloté par Chaume, qui réalise le vol Paris-Lyon-Marseille, heurte l'aérogare en fin de course à son arrivée sur le parking de l'aéroport de Bron. Dégâts matériels suite à la présence de l'air dans le circuit de freinage.

27 octobre 1946, le service Paris-Lyon-Marseille est assuré quotidiennement.

5 novembre 1946, le SUC 10 n°2, immatriculé F-BBXR, connaît un début d'incendie avant son décollage de l'aéroport de Bron.

21 novembre 1946, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BANF, appartenant à Air France, qui assure une liaison vers Le Bourget, revient se poser à Bron en raison d'une panne de moteur due à la présence d'eau dans l'essence.

10 décembre 1946, le SE 161 Languedoc, immatriculé F-BCUK, appartenant à Air France, heurte un hangar en fin d'atterrissage sur l'aéroport de Bron. Dégâts matériels suite à la présence d'air dans le circuit de freinage.

Vers 1946, les activités aéronautiques de l'Aéro-club Populaire de la Région Lyonnaise sont reprises par l'Aéro-club de Lyon (ACL) sur le terrain de Satolas. Cet aéro-club est dissout en 1960

27 février 1947, le Bloch 220, immatriculé F-AOHC, appartenant à Air France, qui assure la ligne Paris-Lyon, heurte une barrière par suite de neige et verglas au sol à l'atterrissage sur l'aéroport de Bron.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

2 mai 1947, Air France inaugure la liaison Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca en Junkers 52. Ces appareils sont remplacés par des Dakota DC3 à partir du 9 juin 1947, puis par des DC 4 en avril 1948

15 juillet 1947, Air France ouvre une ligne cargo Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca, un jour par semaine.

29 juillet 1947, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BAJN, appartenant au Centre d'exploitation postal métropolitain, lors de son atterrissage à Bron, fait une embardée et heurte une clôture, en raison du dégonflement d'un pneu.

4 août 1947, Air France ouvre la ligne Lyon-Alger en Languedoc : première ligne en direct vers l'Afrique du Nord depuis Bron.

11 novembre 1947, création à Lyon, de la compagnie aérienne Aéro-Sud Afrique pour l'étude des lignes et les travaux aériens en Afrique Occidentale Française.

1947, l'Armée de l'Air envisage de créer sur l'aéroport de Bron un parc de matériel léger, ce qui restera sans suite.

1948, ouverture de la ligne postale Paris-Lyon-Marseille-Nice et Paris-Lyon-Marseille-Alger en service de nuit.

5 juillet 1948, ouverture par Air France de la liaison Paris-Lyon-Tunis en Languedoc. En juin 1949, les Languedoc sont remplacés par des DC 4, et en juin 1953, ces derniers sont remplacés par des Breguet 763. Au début de 1974, cette liaison est assurée par trois services directs depuis Lyon en Boeing 727.

1^{er} octobre 1948, Air France assure 14 services aller et retour par semaine entre Paris et Lyon, et 23 entre Lyon et l'Afrique du Nord.

5 juillet 1948, ouverture par Air France de la ligne Paris-Lyon-Tunis en DC 4, deux jours sur sept.

5 juillet 1948, création de la ligne Paris-Lyon en Languedoc à la fréquence de 3 jours sur sept.

1^{er} octobre 1948, à ce jour, 14 allers et retours par semaine entre Paris et Lyon et 23 entre Lyon et l'Afrique du Nord : Paris-Lyon-Marseille-Alger en quadrimoteurs de 33 passagers avec à Marseille correspondance avec les lignes de la Corse ; Lyon-Alger en quadrimoteurs de 55 passagers pour le transport et le fret ; Paris-Lyon-Tunis avec passagers et fret, quatre jours sur sept ; Paris-Lyon-Oran, trois jours sur sept, en correspondance d'Air France venant de Londres ; Lyon-Casablanca, deux jours sur sept ; Lyon est 1 h 45 de vol de Paris, en correspondance vers les grandes villes d'Europe et autres continents.

1^{er} décembre 1948, vers 14 heures 30, le quadrimoteur Handley Page Halton, n°88287, (version transport civil du Handley Page Halifax C VIII) de la Compagnie Aéro-Cargo, immatriculé F-BCJS, s'écrase au sol, par temps de brouillard, lors de son décollage en face nord à 1200 mètres de la piste de l'aéroport, au lieu dit «Beauregard», sur la commune de Décines. L'appareil décolle pour assurer une liaison commerciale vers Casablanca. A bord de l'appareil, trois membres d'équipage : Roger Bauband pilote ; Baudet radio et Lucien Leberre mécanicien, tous trois sont blessés. Parmi les cinq passagers, trois membres de la même famille trouvent la mort et deux autres sont blessés. Dans les jours qui suivirent, les enquêteurs officiels et les affrêteurs de l'appareil recherchent toujours une mallette contenant deux cent Louis d'or ...!

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

1949, Air France transfère ses activités de l'aéroport du Bourget à celui d'Orly.

8 janvier 1949, vers 20 h 30, le DC 3, (ex Douglas C 47 A 1 Skytrain), serial 12010, de la Compagnie Air Algérie, immatriculé F-BCYO, en provenance d'Alger, capote lors de son atterrissage à Bron en face nord. Le train d'atterrissage ayant cédé, l'appareil touche de l'aile la piste. Le mécanicien, Robert Godard, projeté hors de la cabine, est indemne. Le pilote Marcel Riquier est dégagé de la cabine, mais il est sérieusement blessé et le radio Pierre Chevallier légèrement commotionné. Il n'y a aucun blessé parmi les passagers car l'appareil transporte uniquement du fret.

25 mai 1949, Air France inaugure son aérogare et son agence de fret à Lyon.

17 juin 1950, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Oran en DC 4. Le 25 juin 1953, les Breguet 763 Provence remplacent les DC 4. En juin 1961, les Breguet 763 font place à la Caravelle

27 juillet 1950, sur l'aérodrome de Satolas, vers 19 heures, Marcel Bon, chef-pilote de l'Aéro-club de Lyon, fait un vol d'essai sur le Bébé Jodel D 92 construit par Emmanuel Fellot. A sa descente d'avion, il déclare au constructeur «Ton avion ne tient pas l'air», Fellot décolle à bord de son appareil, mais quelques minutes plus tard, celui-ci part en vrille au-dessus du terrain de Satolas sous les yeux de ses amis de l'Amicale de l'Aviation Légère, qui constatent le décès du pilote.

29 octobre 1950, l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est organise à Bron son concours de pilotage annuel. Le gagnant Cherrier, breveté pilote en 1939 fit la guerre en tant que pilote de chasse. Juste derrière lui, Lucien Feuz qui deviendra quelques années plus tard, le Président du Groupement local des Vieilles Tiges.

1951, l'approche de la piste de l'aéroport de Bron est équipée d'une ligne au sodium.

Du 23 septembre au 7 octobre 1951, au Palais de la Foire de Lyon, Exposition Internationale du Bois. Cette manifestation présentait un intérêt pour tous ceux qui s'intéressent aux choses de l'Air. Partant, du principe que le bois entre pour beaucoup dans la construction de nombreux avions, les organisateurs avaient décidé de réserver une section à l'aviation.

1952, la desserte de l'aéroport de Bron est assurée par : la société des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) à partir des autobus de la ligne 24, onze fois par jour ; par Air France, à partir d'un service de cars de la compagnie.

1952, Air France relie directement le Maroc à la Suisse et à l'Allemagne avec l'inauguration de la ligne Casablanca-Lyon-Genève-Francfort.

Mars 1952, la compagnie Air Algérie met en service le Breguet Deux Ponts sur le parcours Lyon-Alger.

16 juin 1952, un S.I.P.A à moteur Minié 75 cv s'est écrasé en bordure de l'aérodrome de Satolas. Le pilote, Georges Troche, 32 ans, industriel, et son passager Raphaël Fournier, 56 ans, chef de service, ont trouvé la mort. Georges Troche, breveté à l'âge de 16 ans à Lons le Saulnier, laisse trois enfants en bas âge, Fournier, pilote et moniteur en 14/18 était père de famille de 5 enfants. Tous deux étaient domiciliés à Loyettes (Ain)

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

26 juin 1952, Air France inaugure la liaison Lyon-Marseille-Bône en Languedoc, suivie de Lyon-Marseille-Constantine avec le même type d'appareil.

6 juillet 1952, en fin d'après-midi, lors du Meeting National de l'Air de Bron, après son décollage, le prototype Nord 2501-02 «Noratlas», immatriculé F-WFUN, s'écrase au sol et explose en bout de piste sud de l'aéroport, sur la commune de Saint Priest. A bord de l'appareil, six membres d'équipage: Georges Penninckx, pilote ; Etienne Griès, radio ; Albert Tisseur, mécanicien d'essais au CEV ; Alcide Lequien, technicien SNCAN ; Pierre Landeau, technicien SNCAN ; Jean-Louis Frignac, technicien SNCAN, tous les six trouvent la mort, ainsi que la seule passagère, Maryse Bastié, pilote légendaire et grande Dame de l'aéronautique française. Une stèle sur l'aéroport de Bron commémore leur mémoire.

Lors de ce meeting, il a été présenté en vol le Dassault MD 452 'Mystère', le SE 2010 'Armagnac' et le Bréguet 'Deux Ponts'.

16 juillet 1952, Air France assure Lyon-Marseille-Alger en Languedoc et Lyon-Alger en DC 4. Le 26 octobre, ces deux services sont assurés en DC 4.

26 octobre 1952, 62 pilotes ont pris part au classique concours de pilotage organisé par l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est qui s'est déroulé sur l'aéroport de Bron. Les deux plus malchanceux ont reçu, en matière de consolation, l'un un canard et l'autre un cochon de lait...!

Octobre 1952, Air France relie par un service hebdomadaire le Maroc à la Suisse et à l'Allemagne en inaugurant la ligne Casablanca-Lyon-Genève-Francfort en Constellation. A la même date, ouverture de la ligne Lyon-Marseille-Rabat en Constellation.

26 février 1953, l'aéroport de Bron devient aéroport de Classe B 'moyen trafic' et bénéficie d'un investissement de l'Etat pour 'redémarrer'.

4 mai 1953, ouverture d'une ligne postale de nuit sur Paris-Lyon-Montpellier-Toulouse assurée en DC 3.

25 juin 1953, les Breguet 763 'Provence' entrent en service sur les lignes desservant Lyon au départ de Tunis, Alger et Oran via Marseille. Les DC 4 d'Air France remplacent les Languedoc.

21 juillet 1953, Air France n'assure plus les liaisons aériennes Paris-Lyon.

25 octobre 1953, l'Aéro-club du Rhône organise sur l'aéroport de Bron son V^{ème} concours de pilotage. Le Dr. Bellicard, sur quarante-sept concurrent, en fut le vainqueur en se posant à 30 cms du but.

9 juillet 1954, le 9 juillet 1954 vers 20 heures 15, le Miles M 11 A Whitney Straight, n°326, immatriculé F-APPZ, s'écrase au sol en prenant feu, à proximité de la pépinière Imbert, rue Pasteur à Saint Didier au Mont d'Or. Le pilote de l'appareil Jacques Bérard, membre de l'Aéro-club du Rhône, trouve la mort dans cet accident.

6 septembre 1954, une seconde ligne postale de nuit sur Pais-Lyon-Marseille-Paris.

7 septembre 1954, Clermont Ferrand devient escale dans la liaison Paris-Clermont-Lyon-Montpellier-Toulouse.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

12 novembre 1954, Air Inter voit le jour à l'initiative d'un groupe de transporteurs et de banquiers.

25 avril 1954, suite à l'inauguration de l'aéroport de Vichy-Charmeil, cet aéroport est desservi par la ligne Lyon-Vichy-Oran et Lyon-Vichy-Tunis du 20 juin au mois de septembre.

16 au 25 avril 1955, un service spécial quotidien en DC 3 est mis en service entre Paris et Lyon à l'occasion de la Foire de Lyon. L'appareil est équipé pour transporter 28 passagers en 1 h 45 de vol.

12 juin 1955, à l'aéroport de Bron, passage du Rallye du Cinquantenaire de la Fédération Aéronautique Internationale.

20 juin 1955, les liaisons Lyon-Bône et Lyon-Philippeville sont assurées en Breguet 763. Ouverture de la ligne Mulhouse-Lyon-Casablanca en DC 4, puis en Constellation.

15 octobre 1955, ouverture de la ligne Alger-Lyon-Mulhouse-Strasbourg en Breguet 763 Provence.

28 janvier 1956, vers 0 heure 17, le DC 3 de la Postale de nuit, immatriculé F-BCYK, s'écrase au sol sur la commune de Saint Priest, dans son approche sud de l'aéroport de Bron, avec un fort brouillard. L'appareil qui assure la liaison postale de nuit entre Nice-Marseille-Lyon-Paris accroche avec son aile une ligne téléphonique au quartier de «Régnier», sur la commune de Saint Priest. Les trois membres d'équipage : Gilbert Navarri, pilote ; Fernand Roze, mécanicien et Léopold Ba, radio-navigant, trouvent la mort dans l'incendie de l'appareil. Gilbert Navarri, entré à la Postale de nuit en 1946, avait atterri à Bron plus de 500 fois.

avril 1956, le Piper Cub L4-H, immatriculé F-BEGM de l'Aéro-club du Rhône s'écrase en bout de terrain de Bron. Le pilote trouve la mort dans cet accident.

28 avril 1956, reprise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon de la concession de l'aéroport de Bron, qui sera effective au 1^{er} mai 1956. La concession porte sur 535 hectares de terrain (non compris le domaine militaire).

3 mai 1956, l'ouverture d'un service quotidien, sept jours sur sept, entre Paris et Lyon en DC 4 Skymaster d'Air France permet un aller et retour dans la journée. La durée du trajet est de 1 h 30 ; le prix d'un aller simple est de 6200 francs. Cette liaison est interrompue le 19 décembre 1956, puis reprise le 23 avril 1957, avant sa suppression en mars 1958.

du 20 au 28 juillet 1956, organisation par la Fédération Aéronautique de l'Union Française du quatrième Tour de France aérien des Jeunes pilotes. Quarante équipages prennent le départ depuis l'aéroport de Bron.

Novembre 1956, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon prend la décision de construire une nouvelle aérogare.

Dès 1957, Air France développe ses liaisons vers l'Afrique du Nord et renforce ses liaisons sur le réseau intérieur.

13 février 1957, M. René Blin de Saint Armand créé à Brindas, l'Aéro-club de l'Ouest Lyonnais.

29 avril 1957, le réseau des lignes postales françaises est le suivant Paris-Lille, Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau, Paris-Lyon-Marseille-Nice, Paris-Clermont Ferrand-Lyon-Marseille-Toulouse et

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Paris-Lyon-Marseille.

7 juin 1957, le 7 juin 1957 vers 19 heures 40, un Mauboussin, immatriculé F-BCEK, appartenant à Monsieur Blin de Saint-Armand, mais loué à l'Aéro-club de l'Ouest Lyonnais, s'écrase à proximité du carrefour «Les 7 Chemins» sur la commune de Vaulx en Velin. Le pilote André Vincent et son passager sont légèrement blessés dans l'accident.

1^{er} août 1957, début de construction d'une nouvelle aérogare à Bron.

19 décembre 1957, vers 18 h 15, le quadrimoteur Armagnac SE n°2010, immatriculé F-BAVH appartenant à la SAGETA/DRI, fait un atterrissage d'urgence à Bron. Alors qu'il effectue une liaison commerciale entre Oran et Paris, une explosion criminelle survient à son bord, à la verticale de Clermont-Ferrand, en causant des dégâts modérés. Le Commandant de bord Lemelder pose son appareil, sans problème, avec 9 membres d'équipage, 89 passagers et un bébé.

De 1958 à 1961, des liaisons aériennes à caractère le plus souvent saisonnier en provenance d'Angleterre, d'Allemagne ou des Pays-Bas à destination de l'Italie ou de l'Espagne, font une escale technique sur l'aéroport de Bron..

19 mai 1958, reprise de la liaison Paris-Lyon, six jours sur sept, par la compagnie Air Inter sur Constellation affrétés à Air France. Interruption à compter du 12 décembre 1958 pour raison d'ordre financier.

26 mai 1958, vers 17 heures 15, un Druine D-31 de type Turbulent, n°200, immatriculé F-PHFQ, de construction amateur, fait un atterrissage forcé au 9 rue Roger Salengro à Vaulx en Velin. L'appareil retourné a subi quelques dégâts, mais le pilote Joseph Gitchenko n'est que légèrement blessé.

21 juin 1958, vers 15 heures 30, le Jodel 117, immatriculé F-BIOZ, s'écrase au sol au lieu dit «Le Cornier», sur la commune de Colombier-Saugnieu. L'appareil qui effectue un voyage dans le sud-est de la France est pris dans un violent orage lors de l'étape Macon-Saint Etienne de Saint Geoirs. La pilote Mademoiselle Jeanne Ribbe est tuée dans l'accident.

10 septembre 1958, un DC 4 de la Compagnie Air Algérie évite de justesse la catastrophe à l'atterrissage à Bron. Le quotidien lyonnais «Le Progrès» titre en première page : «Le co-pilote saute de l'appareil en marche, et en longues foulées de coureur, bloque l'avion» !...

10 septembre 1958, ouverture d'une nouvelle agence d'Air France à Lyon.

1958, l'ACRSE crée un Centre inter-clubs de parachutisme sur le terrain de Corbas.

73.847 passagers ont embarqué à l'aéroport de Bron en 1953, ils sont 215.144 en 1958 ; le nombre de mouvements d'avions commerciaux était de 4.490 en 1953, et de 8.835 en 1958.

17 février 1959, une décision ministérielle approuve l'avant-projet du Service des Bases Aériennes concernant le plan de masse de rénovation de l'aéroport de Bron.

28 février 1959, sur l'aéroport de Bron, seuls les appareils équipés de moyens de liaison radio air-sol et pouvant recevoir les instructions de la tour de contrôle sont admis à utiliser la piste en dur.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

10 mars 1959, à 10 h 10, pour la première fois, une Caravelle pose ses roues sur l'aéroport de Bron. Il s'agit de la Caravelle, immatriculée F-BBHI, du Secrétariat à l'Aviation Civile, piloté par Gérard, lors des essais.



4 avril 1959, mise en service de la nouvelle aérogare de Bron. L'ancienne aérogare, inaugurée en 1930, est reconvertie en bloc technique.

31 mai 1959, Meeting national sur l'aéroport de Bron.

20 juin 1959, M. Jacques Soustelle, ministre délégué, procède à l'inauguration de l'aérogare de Bron

4 janvier 1960, pour la première fois, un Boeing 707 dans le ciel de Bron. Il s'agit du Boeing 707, immatriculé F-BHSF d'Air France qui s'entraîne aux nouvelles procédures d'atterrissage à l'ILS.

Du 12 au 21 mars 1960, dans le cadre de la Foire Internationale de Lyon, un service aérien quotidien entre Paris et Lyon est assuré par Air France.

été 1960, Air Inter ouvre une ligne Lille-Lyon-Nice en Viking

9 octobre 1960, le concours d'atterrissage organisé par l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est sur l'aéroport de Bron a rassemblé 54 pilotes.

23 octobre 1960, la Caravelle III d'Air France, baptisée 'Languedoc', immatriculée F-BHRP, pilotée par le Commandant Batard, bat de 8 minutes le record de vitesse sur la ligne Alger-Lyon en mettant 1 h 27 entre ces deux villes.

12 décembre 1960, Air Inter ouvre une liaison Lille-Lyon-Nice à partir d'un Vickers Viking affrété Air Nautic ; trois services par semaine. En 1962, le tronçon Lyon-Nice est rattaché à la ligne Paris-Lyon-Nice.

Vers 1960, quatre sociétés distributrices de carburant sont implantées sur l'aéroport de Bron : BP, Esso Standard, Shell-Berre et Air Total. Les produits délivrés sont: essence 80, 100/130, 115/145 d'indice d'octane et du carburéacteur JP 1. La capacité totale de stockage de carburant sur l'aéroport de Bron est de 320 m³. Quinze personnes sont employées par les diverses compagnies.

1960, l'édition 1960 du Guide Michelin décerne la récompense 'trois fourchettes' au restaurant Les Soucoupes Volantes situé dans l'aérogare de Bron, établissement dirigé par MM. Fohanno et Mirmand, chef de cuisine.

1960, un projet de construction d'une piste de 3.000 mètres est lancé dans le cadre de Lyon, ville

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

olympique en 1963. Ce projet restera sans lendemain, la candidature de Lyon n'ayant pas été retenue.

1960, les Services d'Etat présents sur l'aéroport de Bron sont : le Service de la Navigation Aérienne et de la Météorologie Nationale rattachés au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) ; la Police de l'Air et des Frontières qui dépend du Ministère de l'Intérieur ; la Brigade des Gendarmerie des Transports aériens rattachés à la Gendarmerie nationale ; le Service des Douanes dépendant du Ministère des Finances.

1960, l'aéroport de Bron se classe en septième position dans le classement des aéroports français après Orly, Le Bourget, Marseille, Le Touquet et Toulouse, en ce qui concerne le nombre de passagers payants.

Dans les années 1960/70, la qualité des équipements d'aide à la navigation aérienne de l'aéroport de Bron était telle qu'elle permettait aux appareils de se poser avec des minima de visibilité de plafond. Alors que les aéroports parisiens et celui de Genève étaient plongés dans le brouillard en hiver, l'aéroport de Bron accueillait les déroutements.

1961, la desserte du réseau intérieur métropolitain d'Air France est reprise progressivement par Air Inter. De nouvelles liaisons sont mises en service et les horaires sont conçus de telle façon que l'aéroport de Bron soit au centre des correspondances pour les lignes transversales transitant par l'aéroport. La notion de 'hub' apparaît et se transforme en 'Rendez-vous lyonnais'.

13 mars 1961, l'exploitation de la liaison Paris-Lyon, six jours sur sept, par Air Inter est assurée par Constellation L 769 d'Air France est inaugurée. En 1961, 10.000 passagers dans chaque sens auront utilisés les services d'Air Inter.

8 mai 1961, Air Inter ouvre la ligne Nantes-Lyon. La liaison est assurée par Viking de 36 places affrétés à Air Nautic.

25 juin 1961, le réseau Caravelle d'Air France s'étend à la liaison Lyon-Oran.

14 août 1961, vers 16 h 45, le Vickers Viking de la Compagnie Overseas Airways, immatriculé G-AJCE, assure une liaison commerciale entre Palma de Majorque et Londres-Gatwick, avec escale technique à Bron. Au décollage en piste 35, le pilote vire à droite et se pose en travers de la piste. Légers dégâts à l'appareil, un seul passager est légèrement contusionné.

26 août 1961, vers 11 heures, le Jodel D 9 Bébé, n°12, immatriculé F-PDHL, piloté par son propriétaire Monsieur Odod, fait un atterrissage forcé suite à un incident technique. L'appareil a subi quelques dégâts, mais le pilote est indemne. L'appareil s'est posé dans la propriété d'un maraîcher au 181, rue Joliot-Curie au Point du Jour, dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon.

26 octobre 1961, Air Inter s'installe sur l'aéroport de Bron.

1961, sous l'impulsion de M. Goujon, Maire de Villeurbanne, Marcel Claes fonde l'Aéro-club de Villeurbanne (ACV) sur l'aérodrome de Satolas. En 1975, avec la création de l'aéroport international de Lyon-Satolas, le club déménage sur l'aérodrome de Corbas. En 2017, ce club fusionne avec l'Amicale Aéronautique Tango, Charlie, Lima de Bron pour devenir l'Aéro-club de Lyon-Corbas.

1962, le seuil sud de la piste de l'aéroport de Bron est allongé de 200 mètres, la longueur de la piste

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

est ainsi portée à 2.030 mètres.

1962, sur l'aéroport de Bron, le hangar 6 construit dans les années 1925/27 est le seul hangar d'aviation militaire qui subsiste à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Depuis la fin de la guerre, il accueille les avions des aéro-clubs, les appareils des propriétaires, la société de maintenance aéronautique Sauze et Ginoux, puis les avions des unités de réservistes, et enfin les hélicoptères de la gendarmerie. En 1962, ce hangar est destiné à accueillir les avions en transit d'Air Inter.

25 janvier 1962, la 28^{ème} Caravelle d'Air France qui est la 100^{ème} construite dans les usines de Sud Aviation, immatriculée F-BJTE, est baptisée 'Ville de Grenoble' sur le tarmac de l'aéroport de Bron, en présence de nombreuses personnalités.

5 mai 1962, Air Inter assure la liaison Lyon-Marseille en prolongement de Paris-Lyon., cinq jours sur sept, en Viscount.

Novembre 1962, jusqu'à ce jour, les avions d'aviation légère utilisaient l'aire gazonnée trapézoïdale située à l'ouest de l'aérogare (seule piste d'envol et d'atterrissage avant la mise en service de la piste en dur). A compter de ce jour, seule une piste gazonnée de 800 mètres de long par 100 mètres de large est utilisable pour l'aviation légère.

28 décembre 1962, la société Air Alpes inaugure la liaison Lyon-Meribel-Courchevel, vol réalisé à partir d'un Pilatus.

Les années 1962 et 1963, sont des années charnières dans l'évolution des liaisons d'Air France, suite à l'indépendance de l'Algérie et à la redistribution du réseau Afrique et Océanie entre Air France et UTA.

1963, une aire de trafic de 40.000 m² avec huit postes de stationnement est réalisée sur le côté nord de l'aérogare.

6 mai 1963, Air Inter ouvre la liaison Lyon-Mulhouse et Nîmes-Lyon (cette dernière sera fermée en 1971).

Septembre 1963, le distributeur de carburant, la société La Mure, obtient la concession de 3.500 m² de terrain pour l'implantation d'une station-service pour automobiles en bordure du parking auto de l'aéroport de Bron.

11 décembre 1963, un Douglas C-54 Skymaster d'Air France, piloté par Bergougnoux, qui assure le service de la postale de nuit, scalpe le toit du bâtiment de radio-guidage, dans son approche sud de l'aéroport de Bron. Le bâtiment situé sur la commune de Saint Priest, édifié à 150 mètres de l'entrée sud de la piste, abrite les installations du glide-path. Cette nuit là, quelques minutes plus tard, un DC 3 d'Air France, qui assure également le service de la postale de nuit, pique de l'aile en touchant la piste.

Octobre 1963, à la suite de la fusion d'UAT et de TAI, la naissance de l'Union des Transports Aériens (UTA).

1964, sur l'aéroport de Bron, côté ouest du terrain (à l'emplacement de l'ancienne base aérienne militaire) construction de deux hangars métalliques et de petits bâtiments à usage de club-house. Ils sont destinés à accueillir les avions des aéro-clubs, les sociétés de maintenance aéronautique,

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

d'aviation d'affaires et école de pilotage.

1964, des aménagements au nord et sud de la piste de l'aéroport de Bron permettent un allongement de celle-ci à 2.630 mètres.

1964, le personnel de l'Aviation Civile (SGAC-Secrétariat Général à l'Aviation civile) exprima au Commandant de l'aérodrome, un désir, depuis un certain temps en gestation: avoir la possibilité de pratiquer l'aviation légère sur l'aéroport de Bron. A cette époque, aucun avion de l'Administration n'était affecté dans les Districts aéronautiques, et par ailleurs, seuls les pilotes des Corps Techniques étaient habilités à les utiliser. Ainsi, fut créé sur l'aéroport de Bron, le Cercle Aéronautique de l'Aéroport de Lyon-Bron (CAALB.)

10 janvier 1964, le Douglas C-54B-10-DO Skymaster d'Air France, immatriculé F-BFCQ, qui assure le service de la postale de nuit entre Marseille et Lyon, fait un atterrissage forcé par un épais brouillard vers 0 h 15, lors de son approche sud de l'aéroport de Bron, sur la commune de Saint Priest. L'appareil, piloté par Chevrier, avec de Medrano co-pilote et Roualdes, comme mécanicien, glisse sur 300 mètres d'une pente enneigée avant de s'arrêter au-dessus d'un talus. Les trois membres d'équipage sont indemnes, mais l'appareil est endommagé. Cette nuit là, 40 minutes plus tard, un appareil du même type, qui assure le service de la postale de nuit entre Paris et Lyon, éclate ses deux pneus sur la piste après un freinage d'urgence.

1^{er} avril 1964, les vols d'Air Inter sur la ligne Paris-Lyon sont assurés par Caravelle et Vickers Viscount 708, quatre vols quotidiens sont assurés

1^{er} avril 1964, Air France inaugure la liaison Lyon-Milan en Viscount. Au printemps 1967, cinq vols hebdomadaires sont réalisés en Viscount 701, puis par Caravelle en 1969. Au début de 1974, utilisation d'un DC 9.

1^{er} avril 1964, Air France inaugure sa liaison Lyon-Francfort en Caravelle. En 1968, cinq services hebdomadaires en Caravelle. La liaison est assurée en Fokker 28 en 1974.

1^{er} avril 1964 ouverture par Air Inter de la liaison Lyon-Perpignan en prolongement de la ligne de Paris assurée par des Viscount, puis en Nord 262 (cette ligne sera fermée en septembre 1966). ultérieurement, des lignes Lyon-Toulouse, Bordeaux-Lyon et Lyon-Clermont Ferrand s'ouvriront.

1^{er} avril 1964, suppression de la ligne de presse Paris-Marseille, et de poste Lyon-Paris.

1^{er} avril 1964, Air France assure Lyon-Milan et Lyon-Francfort.

15 avril 1964, la ligne postale Paris-Lyon-Marseille-Nice assurée en DC 4 est prolongée vers Ajaccio, puis Bastia par DC 3.

1^{er} juillet 1964, la Base Aérienne de Défense de Bron 10/942 devient Base Aérienne 942.

Juillet 1964, Air France inaugure la liaison directe ou via Marignane de Lyon à Palma de Majorque en Caravelle.

1965, 420 personnes travaillent sur l'aéroport de Bron : 187 au service de l'Etat, et 233 dans le secteur privé.

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

1965, devant l'accroissement du trafic passagers et de la capacité des nouveaux appareils mis en service, de nouveaux agrandissements ont lieu dans l'aérogare de Bron.

1965, la société Transair et ses filiales Transairco et Air Affaires, est la première société d'aviation d'affaires à s'implanter sur l'aéroport de Bron. Cette société va développer le secteur de ventes-locations des avions Beech Aircraft Corporation et créer une école à la formation de pilotes à l'IFR. En 1999, Transair est reprise par le groupe américain Ogden pour ses activités aviation, par le groupe gréco-suisse Sete pour l'activité de maintenance-avion, et l'activité commercialisation par Business and Computer (BCA). En septembre 2000, Transair cesse ses activités à Bron.

23 janvier 1965, un avion de chasse à réaction de type T 33 Lockheed, de la base aérienne de Tours, lors d'un vol d'entraînement, s'écrase sur un hangar de l'aérodrome de Corbas. Les deux membres d'équipage trouvent la mort dans cet accident. La totalité des appareils abrités dans ce hangar sont détruits.

Octobre 1965, desserte bi-hebdomadaire par Boeing 707 Cargo d'Air France sur Lyon-New York. Le 1^{er} novembre 1967, un service quotidien par Boeing 707 sur la liaison New-York-Paris est prolongée sur Lyon. Le 13 décembre 1969, prolongement sur Guadalajara au Mexique de la liaison. La liaison sera supprimée à l'automne 1973.

Novembre 1965, création de l'Aéro-club des Jeunes de Monplaisir-Lumière qui s'implante sur le terrain de Satolas. Puis retour sur l'aérodrome de Bron et il prend le nom en 1978 d'Aéro-club Les Ailes Lyonnaises. Dans les années 30, un club de ce même nom existait sur l'aérodrome de Bron.

1966, dix ans après la reprise de la concession de l'aéroport de Bron, la Chambre de Commerce de Lyon songe à l'aménagement d'un grand aéroport international de classe A dans l'Est lyonnais.

1966, ouverture par Air Inter de la liaison Strasbourg-Lyon, assurée par des Viscount.

1966, Air Inter au départ de l'aéroport de Bron offre plus de 260.000 places sur les différentes destinations intérieures.

6 juin 1966, ouverture de la ligne postale Strasbourg-Mulhouse-Genève-Lyon assurée par DC 3.

Automne 1966, Air France depuis Bron assure vers l'AFN : un vol direct en Caravelle, deux vols en Caravelle via Marseille et trois en Breguet 763 Provence via Marignane. En 1974, cinq services directs par semaine.

3 novembre 1966, un DC 8 d'UTA assure une fois par semaine la liaison Paris-Lyon-Abidjan.

1966, création sur l'aéroport de Bron de la section Sports Aériens du Stade Auto Lyonnais (SAL) qui s'intègre au sein de l'ACRSE. Cette section devient, le 31 mars 1981, Aéro-club Renault Véhicules Industriels, puis en mars 2009, Aéro-club CE Renault-Truck.

1967, sur l'aéroport de Bron, extension de 4.100 m² de l'aire de trafic avec quatre nouveaux postes de stationnement.

1967, ouverture par Air Inter de la liaison Lyon-Toulon qui sera fermée en 1972.

2 avril 1967, Air France ouvre la liaison Lyon-Londres par cinq services hebdomadaires en Vickers

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Viscount 701. En 1970, cette liaison est assurée par Caravelle. A la même époque, ouverture de la liaison Ajaccio-Lyon-Londres.

Septembre 1967, l'activité 'fret' voit le jour au sein d'Air Inter.

1^{er} novembre 1967, le Boeing 707 B Jet International d'Air France, baptisé 'Château d'Ussé', immatriculé F-BLCE, piloté par le Commandant Nicles, inaugure la première liaison Lyon-New York avec escale à Orly. Cette liaison quotidienne est prolongée cinq fois par semaine vers Mexico. Les départs ont lieu à 11 heures de Lyon. Il y a une escale d'un peu plus d'une heure à Paris, le trajet total s'effectuant en 11 heures 30. Le retour New York-Lyon est plus court, 10 heures 30.

20 novembre 1967, les Fokker 27-4000 remplacent les DC 3 sur la ligne postale Paris-Toulouse-Lyon-Paris.

1968, l'aéroport de Bron est relié, sans correspondance, à quatorze villes françaises, avec l'Europe, l'Afrique du Nord, l'Afrique Noire et l'Amérique du Nord. Cette même année, le nombre de passagers locaux atteint 607.522 et celui des passagers en transit 11.607.

1968, des vols directs sont établis par Air France entre Lyon et Palma de Majorque

1^{er} avril 1968, suite à la restructuration de l'OTL, c'est l'association des transporteurs lyonnais Paget, Philibert et Citroën qui reprend la desserte de l'aéroport de Bron.

Octobre 1968, les Fokkers 27-500 remplacent progressivement les Nord 262 sur les lignes moyen trafic d'Air Inter.

21 octobre 1968, la ligne postale Paris-Clermont-Lyon-Montpellier ne dessert plus Lyon, mais se trouve prolongée vers Perpignan ; la ligne postale Strasbourg-Mulhouse-Genève-Lyon est prolongée jusqu'à Clermont et Bordeaux ; ouverture de la ligne postale Toulouse-Montpellier-Lyon.

9 janvier 1969, une Caravelle III aux couleurs d'Air Inter, en provenance de Lyon, effectuée à Paris-Orly un atterrissage tous temps ATT avec une visibilité horizontale de 200 mètres et un plafond de 20 mètres : il s'agit d'une première mondiale.

Mars 1969, la société Touraine Air Transport (TAT) ouvre une liaison Tours-Lyon.

1^{er} avril 1969, liaison Lyon-Milan par Caravelle d'Air France.

18 juin 1969, un nouveau bloc technique est mis en service sur le front des installations, à proximité du hangar Caquot. Depuis 1944, la tour de contrôle de l'aéroport de Bron se situait sur le toit du hangar Caquot.

1^{er} août 1969, inauguration du Centre de tri postal dans le hangar (hangar7) nouvellement construit sur le front des installations en contigu du bloc technique. Chaque nuit, 27 à 30 tonnes de courrier sont manipulés dans ce centre.

Décembre 1969, ouverture de la ligne Lyon-Paris-New York-Guadalajara.

Vers 1970, le personnel de la Chambre de Commerce de Lyon relevant de l'exploitation de l'aéroport de Bron comprend quarante-cinq personnes ; quatre cadres, trois employés de bureau,

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

vingt-six hôtesses, huit surveillants, et quatre jardinières d'enfants. Trente-neuf personnes ne relevant pas du statut du personnel de la Chambre de Commerce sont employés sur le site : vingt-six employés et femmes de ménage et treize pompiers.

1970, sur l'aéroport de Bron, doublement de la surface de la gare de fret (hangar 5) mise en service en 1968.

1970, Air Inter offre au départ de l'aéroport de Bron, 550.000 places à destination de Paris. 386.680 passagers sont transportés, soit un coefficient de remplissage de 73,4%. La capitale est desservie par treize services journaliers.

1970, Air France ouvre la ligne Ajaccio,-Lyon-Londres.

1^{er} mai 1970, Air Inter prend en charge l'escale sur l'aéroport de Bron. Tous les avions commerciaux qui touchent la piste de l'aéroport de Bron sont donc traités par Air Inter, y compris les bimoteurs des compagnies de troisième niveau.

1971, au cours de l'année, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et MM. Paul Bocuse, Edmond Lafoy, Gérard Nandron et Roger Roucou, unissent leur nom pour créer la société 'La Cuisine Lyonnaise' gérante des restaurants et bars de l'aérogare de l'aéroport de Bron. Les deux restaurants : Plein Ciel et Lugdunum sont là pour promouvoir la gastronomie lyonnaise.

1971, Air France ouvre une ligne Lyon-Nice-Tel Aviv en Boeing 707.

1971, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Le Caire en Boeing 707.

1971, Héli Jet, société d'aviation de transport à la demande, s'implante sur l'aéroport de Bron

1^{er} novembre 1971, Air France ouvre la ligne Lyon-Agadir en Caravelle.

13 novembre 1971, le Cercle Laïque d'Aviation Populaire 69 est créé à Bron sous l'impulsion de MM. Bonnardel, Cartier, Lacour, Lafont, Martin et Pinault. Dans ces dernières années, avec son ouverture en dehors du cercle des enseignants, il est devenu Aéro-club des Amis du CLAP 69. .

Novembre 1971, Gilles Dubois qui participe depuis cette date aux activités de l'aviation d'affaires sur l'aéroport de Bron au sein de diverses sociétés, crée le 16 juillet 1982 sa compagnie aérienne : Dubois Air Service. Cette dernière cessera ses activités en novembre 1987 par l'embauche de Gilles Dubois à la Pan européenne Air Service.

1972, l'innovation sur la liaison Paris-Lyon par Air Inter, est la desserte de Paris Charles de Gaulle à raison de six services quotidiens, alors que vingt-quatre sont maintenus sur Orly-Ouest.

1972, ouverture par Air Inter des liaisons Lyon-Metz et Lyon-Saint Etienne Bouthéon, assurés par Fokker 27 ou Beechcraft 99.

1^{er} avril 1972, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Marrakech en Caravelle.

23 Avril 1972, vers 17 heures, un Piper PA 30 Twin Commanche, immatriculé G-AVSJ appartenant à la Société CSE basée à Oxford Airport, par un temps très médiocre, percute le flanc nord du Mont Verdun, sur la commune de Limonest. L'appareil qui vient d'Angleterre, après escales à Beauvais,

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Persan-Beaumont et Troyes, se rend à Bron, afin de poursuivre son voyage vers Florence. Le pilote, Wallis, et ses deux passagers trouvent la mort dans cet accident.

1^{er} avril 1972, Air Inter ouvre une ligne Metz-Lyon, six jours sur sept, en Beechcraft 99.

27 octobre 1972, le Vickers Viscount, immatriculé F- BMCH, d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Clermont Ferrand s'écrase dans les Monts du Forez. Le bilan de la catastrophe est de 60 victimes et de huit rescapés..

1973, avec 1.255.000 passagers, l'aéroport de Bron se classe en 3^{ème} position des aéroports de province, derrière Marignane 1.946.000 passagers, et Nice 1.919.000.

2 janvier 1973, Air France ouvre la ligne Lyon-Bruxelles, à raison de dix fréquences par semaine, en Mystère 20 affrété à la société Europe Falcon Service, filiale de la société Dassault.

2 janvier 1973, Air France ouvre la ligne Lyon-Dusseldorf, à raison de cinq fréquences par semaine, en Mystère 20 affrété à la société Europe Falcon Service.

2 janvier 1973, Air France ouvre la ligne Lyon-Madrid, à raison de cinq fréquences par semaine, en Mystère 20 affrété à la société Europe Falcon Service.

2 mars 1973, exploitation conjointe d'une ligne Lyon-Zagreb-Belgrade, 2 fois par semaine, par Air France et la compagnie yougoslave JAT en Caravelle.

Du 26 mars au 1^{er} avril 1973, Air France organise à Lyon, la Semaine du transport aérien qui connaît un grand succès.

Juillet 1973, les Transall remplacent les DC 4 sur la ligne postale Paris-Lyon-Marseille-Nice-Ajaccio.

1^{er} novembre 1973, Air France inaugure la ligne Lyon-Le Caire en Boeing 707.

1^{er} novembre 1973, liaison Lyon-Zurich par Air France, exploitée en Beechcraft 99, affrété à Air Alpes, deux fois par jour.

27 novembre 1973, UTA inaugure la liaison Paris-Lyon-Abidjan-Accra en DC 10-30. A la même époque, un DC 8 Cargo d'Air France assure une ligne de fret entre Lyon et Johannesburg.

1974, sur les quinze vols de '3^{ème} niveau' qui quittent ou arrivent sur l'aéroport de Bron chaque jour, huit portent le pavillon de TAT, et permettent de joindre directement ou avec escale treize destinations : Brest, Clermont Ferrand, Deauville, La Rochelle, Le Mans, Montpellier, Nancy, Poitiers, Rennes, Rodez, Rouen, Toulouse et Tours.

1974, la société Lyon Air est créée, sur l'aéroport de Bron, par M. Michel Bourges pour le compte du Groupe BSN (Boussois, Souchon, Neuvecel) devenu Danone. A cette société, s'associaient les Etablissements Casino de Saint Etienne et les Laboratoires Mérieux de Lyon. En 1989, la défection de Casino qui crée sa propre compagnie, la Catex, puis de Mérieux qui se rapproche de Rhône-Poulenc, BSN qui dispose de ses propres appareils procède à la liquidation de Lyon Air.

1974, Roger Caille, directeur d'une société d'informatique lyonnaise, dans le cadre d'un accord avec

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

la compagnie Pan Européenne Air Service utilise les appareils de cette compagnie pour le transport de courrier privé par la société Jet Services. En 1979, il crée la compagnie Air Jet, filiale de Jet Services. En 1995, Jet Services, considéré comme le premier transporteur français privé de petits colis express, ouvre ses activités aériennes aux vols réguliers. En 2005, le groupe TNT acquiert 100% de la société Jet services.

Début 1974, ouverture de la liaison Lyon-Zurich assurée par deux services journaliers en Beechcraft 99 affrété à Air Alpes.

1^{er} avril 1974, Air Inter et SAS (Scandinavian Air System) développent une liaison Lyon-Lisbonne à partir de Caravelle pour Air Inter et de Super DC 9 pour SAS.

15 mai 1974, Air France présente en vol de démonstration à l'aéroport de Bron, l'Airbus A 300 dans la version de la compagnie.

Juin 1974, mise en service par Air Inter du Mercure, alors que les Vickers Viscount sont retirés progressivement du service.

1^{er} juin 1974, Air France inaugure la ligne Lyon-Athènes par quatre services hebdomadaires.

4 juin 1974, Air Inter met en service sur la liaison Paris-Lyon son premier Mercure.

24 juin 1974, vers 11 h 15, Rachid, un adolescent de seize ans s'introduit dans le hangar de l'Aéroclub du Rhône à Bron. Il pousse vers l'extérieur, un Wassmer Super 4. Sans attirer l'attention, il décolle et survole la ville de Lyon, avant de revenir au terrain. Trois approches sont nécessaires. A la troisième, lorsqu'il touche le sol, le Wassmer est totalement détruit. Indemne, ce jeune homme aurait été ultérieurement breveté pilote, et aurait fait une carrière de personnel navigant commercial.

2 septembre 1974, Air Alpes a installé sur l'aéroport de Bron, une escale technique destinée à assister les compagnies de '3^{ème} niveau' : Air Champagne Ardennes, Air Limousin et Air Rouergue.

15 décembre 1974, Air France assure une liaison en Boeing 707 de Lyon à Las Palmas et Dakar.

1975, la surface totale des planchers de l'aérogare de Bron est de 9.681 m².

1^{er} avril 1975, Air France ouvre Lyon-Djerba en Caravelle.

dans la nuit du 19 au 20 avril 1975, toutes les activités aéronautiques commerciales de l'aéroport de Lyon-Bron sont transférées sur celui de Lyon-Satolas.

1975, Christian Perrat crée sur l'aéroport de Bron, la société aérienne Aérhonalp afin de développer la photo aérienne et la surveillance des autoroutes. A partir de 1988, il devient instructeur de pilotes professionnels formés à l'IFR.

1976, réduction de la longueur de la piste de 2.630 à 1.800 mètres et la largeur de 60 à 45 mètres. Cette réduction est obtenue par la neutralisation de la piste dans sa partie nord. Cela permettra en 1981, au-delà du seuil de piste, de l'aménagement et de la création du Golf Bluegreen du Grand Lyon-Chassieu et d'un centre de formation de la police et d'une caserne de CRS.

Janvier 1977, l'ancienne section de Vol à voile de l'ACRSE devient autonome et prend le nom de

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

Centre de Vol à Voile Lyonnais (CVVL) sous la Présidence d'André Monnet, qui deviendra plusieurs années plus tard, Président de la Fédération Française de Vol à Voile.

Du 6 au 11 juin 1978, organisation à Lyon de la grande semaine 'Aviation et Jeunesse, Espace et Civilisation'.

1979, sur l'aéroport de Bron, transfert des bureaux du District Aéronautique dans un nouvel immeuble (bâtiment N) en bordure du front aéroportuaire.

1979, construction d'un hangar d'abri pour avions d'une surface de 1.800 m², au nord du futur terminal, et qui deviendra le hangar H2, pour abriter les avions et hélicoptères d'aviation d'affaires sur l'aéroport de Bron.

1980, il n'y a plus d'activité aéronautique au sol, au-delà du front des installations aéroportuaires de Bron, car les appareils des aéro-clubs sont regroupés dans l'ancien hangar du tri postal. Aménagement et transformation en hangar abri d'avions des ex-bâtiments fret et transitaire, respectivement hangar H5 et H9, aménagement et transformation en hangar d'abri d'avions légers pour aéro-clubs de l'ex-bâtiment du tri postal hangar H7.

1981, création sur l'aéroport de Bron de l'Aéro-club Rhonalpin de Planeurs Ultra Légers Motorisés ou ULM (ARAPLUM) En 1982, cet aéro-club organise à Bron le Premier Salon Européen de l'ULM

1981, la société Services Aéronautiques Roannais, créée en 1980 à Roanne, qui trouve de nouveaux associés lyonnais devient sur l'aéroport de Bron SAR Avions Taxis. Cette société est spécialisée dans le transport aérien à la demande de personnes et de fret, d'évacuations sanitaires et d'assistance pour des relais radio lors de manifestations. En 1997, SAR Avions Taxis cesse ses activités.

1981, la société aérienne Héli Courly est créée sur l'aéroport de Bron. Le terme Courly étant la dénomination de la Communauté Urbaine de Lyon, la société prend le nom d'Helicourlis. Avec deux hélicoptères, cette société assure du transport public, du travail aérien, des baptêmes de l'air et de l'école de pilotage. En 1991, Hélicourlis sera rachetée par Trans Hélicoptères Services (THS).

1981, à l'ouest de l'emprise aéroportuaire de Bron, inauguration de l'Ecole du Service de Santé des Armées (ESSA) ; au nord-ouest, sur une quarantaine d'hectares, aménagement d'une zone à vocation tertiaire dénommé Zone d'Activités du Chêne qui accueille 170 entreprises et environ 3.000 salariés en 2018.

24 mai 1981, sur l'aéroport de Bron, le Centre Interclubs de Bron organise un meeting dans le cadre des manifestations du Mai de Lyon.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**



26 juin 1981, inauguration du nouvel aérogare, bloc d'accueil ou terminal affaires de l'aéroport de Bron.

7 juillet 1981, vers 10 heures, un Cessna 172 M, immatriculé F-BXIZ, accroche une ligne électrique à haute tension, au lieu dit «Les Lones» et s'écrase au croisement de la montée Castellane et de la route de Genève, sur la commune de Rillieux la Pape. L'appareil piloté par Bernard Mellon, pilote professionnel, avec pour passager, Daniel Jouvin photographe professionnel qui prenait des vues du site. Tous deux trouvent la mort dans cet accident. Pour le pilote, c'était sa dernière mission avant sa retraite.

Septembre 1981, la SAR Avions Taxi, qui s'installe sur l'aéroport de Bron, a pour but le transport de passagers, fret, évacuation sanitaire avec deux Beechcraft 90 King Air. Dans l'attente de la construction de son futur hangar en 1989, le H4, elle trouve une structure d'accueil provisoire.

18 et 19 septembre 1982, à l'initiative de MM. Alain Bliez, Marc Bally et Marius Quenet, membres de l'Araplum (club ULM et avions légers basé à Bron), organisation du premier Salon Européen de l'Ultra Léger Motorisé sur l'aéroport de Bron. Un succès populaire qui attira entre douze et quinze mille visiteurs.

Octobre 1982, sur l'aéroport de Bron, la base de la Sécurité Civile devient opérationnelle avec la construction de son propre bâtiment de bureaux et hangar abris pour son Alouette 3.

Octobre 1982, création de la société Dubois Air Service par Gilles Dubois, représentant des compagnies aériennes ne disposant pas de services commerciaux sur l'aéroport de Bron.

1982, Marrillet Aviation, société savoyarde spécialisée dans la maintenance des aéronefs s'installe sur l'aéroport de Bron.

1982, création d'une Section Sports aériens au sein du personnel de la Communauté Urbaine de Lyon, section qui se rattache à l'Aéro-club du Centre Laïc d'Aviation Populaire 69 (CLAP69). Au 1^{er} avril 1985, cette section devient Section Sports aériens de l'Association sportive et culturelle de l'Université de Lyon (ASCUL) pour devenir, le 22 septembre 1992, l'Aéro-club du Grand Lyon avec la naissance de la Métropole lyonnaise.

1982, création de la société Centrazur Aviation sur l'aéroport de Bron. En 1985, cette société crée un service de location et de vente d'avions de l'Aéropostale, ainsi que la 16^{ème} école de pilotage d'Aéropostale avec une méthode d'enregistrement basée sur l'audio-visuel.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

24 mars 1983, le nouveau Centre Météorologique Régional de la Météorologie Nationale à Bron est déclaré opérationnel.

1984, sur l'aéroport de Bron,

SAR Avions Taxi prend possession de son hangar le H4, construit dans le prolongement nord du H2 ;

à l'est de la piste d'envol, sur une centaine d'hectares de la concession de l'aéroport, la création en 1984 d'un Centre d'Expositions et de Conventions, dénommé Eurexpo, qui atteint, en 2018, 134.000 m² d'expositions couvertes, le premier parc d'exposition en France après Paris.

19 et 20 mai 1984, dans le cadre des manifestations du Mai de Lyon, organisation par l'Association 'Airshow' du premier 'Fly In' Européen à l'aéroport de Bron, grande kermesse aéronautique à l'américaine avec présence et démonstration en vol de très nombreux appareils.

7 juillet 1984, un Cessna 152 de l'Aéro-club du Rhône décolle du terrain de Bron. Alors qu'il survole Vaulx en Velin, le moteur de l'appareil cafouille. Bernard Brisolary pilote-instructeur, et son élève Gabriel Mancino posent l'appareil, sans casse, entre les lignes à haute tension et les barrières de l'hippodrome de Villeurbanne.

21 septembre 1984, accord de collaboration entre le Ministre de la Défense, Monsieur Charles Hernu, et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon pour mettre à la disposition de la Force d'Action Humanitaire Militaire d'Intervention Rapide (FAHMIR) les installations aéroportuaires de Bron. Cet accord confirme la vocation d'assistance sanitaire de l'aéroport de Bron.

15 octobre 1984, la Section Aérienne de Gendarmerie de Lyon s'installe dans une nouvelle structure, au sud des installations aéroportuaires de l'aéroport de Bron.

10 décembre 1985, sur l'aéroport de Bron, fin de la construction du hangar H6 pour loger la société Transair. Les activités de la société Transair sont déplacées depuis son emplacement à l'ouest de l'emprise aéroportuaire vers le H6 situé au nord du front des installations aéroportuaires. Ce hangar comporte une surface de 1.500 m² de locaux techniques et de 350 m² de bureaux sur deux niveaux. Investissement de 2,5 millions de francs.

Décembre 1985, la société Trans Hélicoptères Service (THS) crée un établissement secondaire sur l'aéroport de Bron. En juin 1990, cette compagnie de transport à la demande rachetée par Michel Dreyfus qui disposait à l'origine d'hélicoptères dispose d'avions. Cette société dépose son bilan le 10 février 2011.

21 mars 1986, création à Bron, de la Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique (SLHADA). Elle a pour but de faire connaître et de valoriser le patrimoine aéronautique lyonnais et régional à travers des conférences, des expositions ou des publications.

7 juillet 1986, sur l'aéroport de Bron, transfert de la stèle de Maryse Bastié située dans la cour de l'ancienne aérogare vers un emplacement situé entre le H5 et H7, à l'initiative de MM. Mellinand, et Philippe Treillet de la C.C.I.L ainsi que de Jacques Schwartz, Délégué de la Fédération Nationale de l'Aéronautique. Une cérémonie est organisée, en présence de l'Armée de l'Air, devant ce nouvel emplacement.

Octobre 1986, Grande Messe célébrée, conjointement à l'Aéroport de Bron et à Eurexpo, par le

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Pape Jean-Paul II. L'Aéroport est fermé, la piste servant de parking pour les autocars.

Automne 1986, construction de la route d'accès à l'aéroport de Bron depuis le boulevard des Droits de l'Homme (cette route coupe l'ancienne aire gazonnée qui servait pour les atterrissages/décollages depuis l'origine de l'aéroport).

Mai 1987, sur le terrain de Corbas, création de l'Amicale Aéronautique des Transports en Commun Lyonnais (AATCL) qui s'associe avec la Section Aéronautique du Comité d'Entreprise du Crédit Agricole du Sud-Est. Peu après, cette Amicale et cette Section rejoignent Bron et la Section Aéronautique du Comité d'Entreprise de Renault Véhicules Industriels. Pour former l'Amicale Aéronautique Tango, Charlie, Lima (AATCL). En février 2017, AATCL quitte Bron pour rejoindre l'aérodrome de Corbas et fusionner avec l'Aéro-club de Corbas-Villeurbanne pour devenir l'Aéro-club de Lyon-Corbas

29 juillet 1987, passage sur l'aéroport de Bron de neuf 'vieux coucous' italiens qui participent à un raid Italie-Angleterre.

10 septembre 1987, sur l'aéroport de Bron, inauguration du Centre Routier de Chassieu, implanté à l'ouest du futur hangar H6, par le Ministre des Transports, M. Jacques Douffiagues. Les bâtiments (services administratifs et restaurant) seront détruits, ainsi que les aires de stationnement des camions, afin de permettre l'agrandissement des aires de stationnement avions et la construction du hangar H14.

Novembre 1987, la compagnie d'aviation d'affaires chambérienne Pan Européenne Air Service ouvre une escale sur l'aéroport de Bron.

Du 12 au 15 mai 1988, le premier salon international des nouveaux sports aériens s'est déroulé sur l'aéroport de Bron.. A cette occasion trois records du monde ont été battus :

- Record d'altitude (5.500 m) en U.L.M biplace piloté par Patrice Barcouda (vice-champion du monde U.L.M)
- Record du monde de saut en parachute à partir d'un U.L.M.(à une altitude de 5.500 m) par Georges Renou (reporter Paris Match)
- Record du monde de voile contact. 36 parachutistes ont sauté à 4.000 mètres, comme un seul homme, depuis un Fokker 27 de la compagnie Air Jet affrété par Joël Cruciani, pulvérisant ainsi le record du monde de 'grande formation en 'voile contact' déjà détenu par des français avec 12 parachutes. Les nouveaux recordmen ont réussi à former une figure parfaite en 6' 20" et l'ont tenu pendant 23" 25.

9 mars 1989, inauguration des bureaux et du hangar 4, construit par la Société Aéronautique Rhône Alpes (S.A.R), pour une surface de 1.000 m², regroupant abri avions, atelier de maintenance et bureaux. Les Services Aéronautiques Roannais (S.A.R) ont été créés en 1980 par Lucien Magnat, pilote professionnel. En 1981, Messieurs Lacour, Magnat et Rejony se sont associés, alliant leur passion à l'activité qu'ils exerçaient depuis longtemps déjà dans la région, et S.A.R. Avions Taxis se voyait agréée transport public par le Ministère des transports..

24 juin 1989, vers 11 heures 40, un Robin Aiglou 1180, immatriculé F-GCAE, à la suite d'une panne technique, se pose sur la Saône à la hauteur de la passerelle Saint Georges, au cœur de la ville de Lyon, dans le 5^{ème} arrondissement. Cet appareil appartenant à l'Aéro-club de la Mayenne, parti de Laval à 7 heures, est piloté par Henri Lanoé, avec à bord trois passagers qui se rendent à un congrès à Lyon. Les secours arrivés rapidement sur place leurs évitent un bain avant que l'appareil

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

ne coule.

Novembre 1989, l'ancienne aérogare de Bron (inaugurée en 1932), désaffectée depuis 1983, est détruite.

20 au 22 juin 1990, à l'Espace Albert Camus à Bron, représentation du spectacle chorégraphique et musical 'La Tête dans les Nuages ou ' l'incroyable voyage dans les nuages de Norb Architas' (avec la participation de Philippe Treillet, Directeur de l'aérodrome de Bron).

8 août 1990, en route pour Vichy où il va participer au grand rassemblement de parachutistes, l'hélicoptère le plus puissant du monde, le MI-26 'Halo', s'est posé en fin d'après-midi sur l'aéroport de Bron.

20 août 1990, dans le Parc d'Activités du Chêne, en bordure ouest de l'emprise aéroportuaire de Bron,, découverte d'une bombe datant des bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Les artificiers de la Protection Civile font sauter la fusée de la bombe.

24 août 1990, dans la matinée, un individu pénètre dans un hangar sur le terrain de Corbas et s'empare d'un Jodel D 140 Mousquetaire. L'avion survole Mions, à très basse altitude, et s'écrase sur une colline au lieu dit «Chemin des Gavennes». L'occupant, mort dans l'accident de l'appareil, n'a été identifié que quelques temps plus tard.

Septembre 1990, festivités à l'occasion des 80 ans d'aviation Lyonnaise.

La Municipalité de Bron fête les 80 ans d'aviation de son aéroport :

4 septembre, prise d'armes et défilé des militaires de la base aérienne 942 de Bron ;

8 septembre, inauguration de rues en rapport avec l'aviation dans le Parc d'Activités du Chêne, défilé aérien de la Patrouille de France, vols groupés des appareils des aéro-clubs locaux, sauts de parachutistes ;

du 11 au 25, animation commerciale sur le thème de l'aviation.

du 15 au 26, exposition sur l'histoire de l'aviation à Bron ;

19 au 25, projections de films sur l'aviation.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon organise, les 19 et 20 septembre, une journée porte ouverte à l'Aéroport de Bron pour les enfants des communes de Bron, Chassieu et Saint Priest. Exposition d'avions de collection et baptême de l'air sont au programme. Plus de 1.300 enfants ont pu admirer la magnifique exposition d'avion de collection.

Vers 1990, débute sur l'aéroport de Bron, les activités de la société Quick-Speed spécialisée dans le transport urgent de petit fret, qui devient ACG avec l'arrivée d'un nouvel actionnaire. Suite aux malversations du gérant, cette société devient Carry Air le 2 janvier 1997. Avec l'arrivée de Franck Alpanes, cette société prend le nom de Flow Air Aviation en avril 2005 et cessera ses activités en 2010.

Depuis 1990, Bernard Micukzanis, sur l'aéroport de Bron, dirige Micukzanis Formation Aéronautique, une école de formation pour les certificats de théorie de pilotes professionnels et de vol aux instruments.

18 juillet 1991, passage sur l'aéroport de Bron du 42^{ème} Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes et de l'Envolée d'Air Inter, suivi d'un meeting aérien.

19 juillet 1991, vers 7 h 30, le DR 1050 Ambassadeur, immatriculé F-BJUF, appartenant à l'Aéro-

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

club de Villeurbanne, décolle du terrain de Corbas. Suite à un problème technique, l'appareil s'écrase en bout de piste sur l'autoroute et heurte un véhicule. De l'avion en partie calciné, on retire le pilote-instructeur Lambert Bockseld et son élève Emmanuel Bosc, grièvement brûlés.

8 février 1992, le Vice-Président des U.S.A, Don Quayle, décolle en hélicoptère de l'aéroport de Bron pour l'ouverture des jeux Olympiques à Albertville (Savoie).

13 mai 1992, pour la deuxième année consécutive, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon a accueilli, dans les locaux de l'Aéroport de Lyon Bron, les enseignants et les élèves de divers établissements scolaires de l'Académie de Lyon pour la remise des diplômes du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique et du Brevet d'Initiation à l'Aéronautique, en présence des autorités académiques et aéronautiques.

18 mai 1992, passage sur l'aéroport de Bron des concurrents de l'Aéro-club National des Electriciens et Gaziers dans leur Tour de France aérien.

21 mai 1992, à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, sur l'aéroport de Bron, à lieu la première journée professionnelle de l'aviation d'affaires et de loisirs.

1^{er} juillet 1992, arrivée au Service de Sécurité Incendie du nouveau Véhicule Incendie Canon, « VIC 2 AB ».

1992, création sur l'aérodrome de Corbas de l'association Les Ailes Anciennes de Corbas qui a pour but la restauration d'avions anciens.

De 1992 à 1994, depuis le Terminal de la société Transair à Bron, la société Air Executive Services réalise des transports à la demande de passagers.

1993, la société d'avions-taxi Oyonnair s'implante sur l'aéroport de Bron. Cette société est spécialisée dans les transports sanitaires, de fret urgent et de vol personnalisé.

12 et 13 juin 1993, sur l'aéroport de Bron, l'association Cop'tair, Président Robert Vettese, secrétaire-général Jean Courvoissier, accueille le 3^{ème} Championnat de France d'Hélicoptères. Soixante participants parmi lesquels Henri Pescarolo.

22 juillet 1993, Michel Gaillard et les constructeurs amateurs de l'aéro club RVI reçoivent le prix Jean Pottier, lors du rassemblement national du Réseau des Sports de l'Air (RSA) qui s'est tenu à Moulins (Allier), pour la construction de leur Pottier 180 S, immatriculé F-XRVI..

3 octobre 1993, à proximité des installations aéroportuaires de Bron, inauguration de l'Aéromusée de la région lyonnaise.

1994, fermeture de l'école de pilotage de Transair, la troisième en France pour la formation IFR

Janvier 1994, sur l'aéroport de Bron, lors de son atterrissage, l'hélicoptère SA-330K Puma appartenant à la Gendarmerie belge, est déporté par une brusque rafale de vent. Les pales touchent le sol, et l'appareil prend feu.

19 et 20 avril 1994, sur l'aéroport de Bron et à Eurexpo, Premier Salon d'aviation d'affaires en France (EBAS). A cette occasion, création de l'E.B.A.A France (European Business Aviation

AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON

Association - France) et l'aéroport de Bron est le premier aéroport à devenir membre de cette association pour le développement et le soutien de l'aviation d'affaires.

Les 26 et 27 mai 1994, sur l'aéroport de Bron, Premier Marché d'avions d'occasion, en France, organisée par Maître Conan et Auclair. 12 appareils sur 49 exposés ont été vendus.

Septembre 1994, inaugurations d'une stèle, œuvre de Joseph de Joux, en mémoire des Aviateurs de Bron, au carrefour des Maraudeurs sur le boulevard des Droits de l'Homme à Bron.

11 septembre 1994, atterrissage d'un avion mythique, le Vickers Vimy. Ce bombardier anglais conçu pour la Première Guerre mondiale est apparu en 1918. C'est la réplique de cet appareil qui s'est posé à Bron dans son vol en direction l'Australie.

Les 1^{er} et 2 octobre 1994, Premier Salon de l'aviation ancienne ou 'Warbirds Show' avec plus de 60 avions présentés dont de nombreux appareils du débarquement de Normandie, et plus de 38.000 visiteurs.

1^{er} mai 1995, Antoine Caracci, directeur d'une société d'édition de logiciels informatique lyonnaise et pilote d'hélicoptères, crée la société Loc'Héli, avec pour but, la propriété, le négoce et l'exploitation d'hélicoptères. Installé au Sud du hangar 9 sur l'aéroport de Bron depuis 1996, Antoine Caracci fait équiper ses hélicoptères de camera Wescam, ce qui lui permet d'obtenir l'exclusivité des retransmissions de manifestations sportives, tel que le Tour de France. Ainsi, naît en 2000, la société Hélicoptères de France (HDF) qui exploite ce procédé depuis l'aérodrome de Gap-Tallard. En 2006, Antoine Caracci décède subitement, et son épouse vend la société à la Société Française de Production (SFP). En 2015, Loc' Héli, HDF et HDF Maintenance sont acquis par le holding familial franco-suisse HBG qui contrôle le Groupe Mont Blanc Hélicoptères (MBH). En 2019, MBH réactive sa base sur l'aéroport de Bron pour développer une activité commerciale de transport aérien de personnel.

1^{er} octobre 1995, vers 15 h 15, un Robin 3000 de l'Aéro-club de Villeurbanne décolle du terrain de Corbas. A son bord, Patrick Abou, pilote, et deux passagères qui effectuent un baptême de l'air. Quelques minutes après, l'appareil s'écrase en brûlant sur l'autoroute A 46 à quelques centaines de mètres de l'aérodrome de Corbas. Le pilote trouve la mort, alors que les deux passagères sont miraculeusement que blessées.

1^{er} et 2 juin 1996, sur l'aéroport de Bron, organisation du Salon des Avions de Légende. L'organisateur de meetings 'Flying Legend' présente une forme inédite de manifestation aérienne : une soixantaine d'avion de légende, personne derrière les barrières, le public circule librement autour des avions où des pilotes présentent les caractéristiques et les performances de chaque appareil, à intervalles réguliers, une présentation en vol de l'un de ces appareils.

1996, rénovation de l'aire de stationnement avions et parking commercial, réfection totale du balisage, climatisation du terminal de l'aéroport e Bron.

Été 1996, sur l'aéroport de Bron, fermeture du bureau de piste et du service météo. Ces fermetures entraînent le mécontentement de nombreux utilisateurs de l'aéroport.

4 octobre 1996, création à Lyon de compagnie aérienne long-courrier charters AéroLyon, filiale de Nouvelles Frontières et compagnie soeur de Corsair. Les appareils sont basés sur l'aéroport de Lyon-Satolas. Le 27 novembre 2001, cette compagnie est placée en redressement judiciaire suite au

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

rachat de Nouvelles Frontières par le groupe allemand Preussag. Le 23 avril 2002, AéroLyon est vendue à la compagnie Aéroplus qui la rebaptise L.Air.

Automne 1996, sur l'aéroport de Bron, la compagnie Lyon Air, qui employait une douzaine de personnes autour d'une activité de transport de passagers, cesse son activité. Cette cessation d'activité résulte du désengagement de ses actionnaires.

1996, sur l'aéroport de Bron, SAR Avions Taxi dépose son bilan. Elle bénéficie d'une reprise à l'automne de la même année par la Société Rectimo de Chambéry pour la partie hangar et la reprise de quatre personnes pour une activité d'entretien du matériel aéronautique (Piper et Cessna). L'activité avion de la SAR est abandonnée. Par la suite, la société Oyonnair installe et développe dans le hangar H4, précédemment occupé par SAR, son activité d'aviation d'affaires, essentiellement d'ordre sanitaire.

1997, sur l'aéroport de Bron, dans le hangar H7, démolition des bâtiments où étaient implantés les bureaux et salles de réunions des aéro-clubs, ainsi que le bar-restaurant 'Au club' tenu par Madame Michèle Voisin.

Avril 1997, sur l'aéroport de Bron, organisation du Salon Européen du vol libre et des sports aériens (AERIAL).

Juillet 1997, passage sur l'aéroport de Bron de l'Envolée d'Air France et de la 45^{ème} édition du Tour Aérien des Jeunes Pilotes (TAJP) avec meeting aérien (suite aux mauvaises conditions météo, l'étape du TAJP Limoges-Lyon a été annulé, par contre le meeting a bien eu lieu à Bron) ; Journée d'Information et de formation sur l'emploi des bombardiers d'eau.

20 et 21 septembre 1997, diverses manifestations commémoratives à l'aéroport de Bron en hommage à Louis Mouillard, précurseur lyonnais de l'aviation.

25 et 26 avril 1998, sur l'aéroport de Bron, organisation du Salon des avions de légende.

Juin 1998, accueil de nombreuse Personnalités, V.I.P, supporters à l'occasion de la Coupe du monde de Football.

25 et 26 avril 1998, sur l'aéroport de Bron, organisation du Salon des avions de légende.

26 et 27 septembre 1998, meeting en l'honneur des '100 ans de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est' sur l'aéroport de Bron.

1998, dans le terminal affaires de l'aéroport de Bron, inauguration du Salon Prestige et création d'une salle de repos pour les équipages.

1999, Voltige Aérienne Rhône-Alpes (VARA), ce club est créé sur l'aéroport de Bron. En juin 2010, son Président, Robert Oberhofer, se tue sur Cap 10 à l'aérodrome du Creux de La Thine à Saint Rambert d'Albon.

30 août 1999, vers 20 heures, un Cessna 182 appartenant à l'Aéro-club de Neuilly décolle de l'aéroport de Bron en face nord. A la suite d'un incident technique, le pilote décide de poser son appareil sur le green du golf de Chassieu. Les trois membres d'équipage en sont quittes pour une franche peur.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

Juin 2000, célébration à Lyon du Centenaire de la naissance d'Antoine de Saint Exupéry :
17 et 18 juin, à l'aéroport de Bron, Opération Petit Prince ;
24 juin, place Bellecour à Lyon, inauguration des expositions ;
25 juin, poursuite des expositions, envol de montgolfières, messe à la Basilique de Fourvière, conférences et vidéoprojections ;
26 au 29 juin, poursuite des expositions et des conférences ;
29 juin, vol de nuit et arrivée du rallye aérien Bastia-Hyères-Lyon, passage de la Patrouille de France, diverses manifestations dans l'agglomération lyonnaise : inauguration du monument Saint Exupéry, inauguration du nouveau nom officiel 'aéroport-Lyon Saint Exupéry', concerts de la Musique de l'Air, envols de la montgolfière 'Petit prince', concert de cloches de toutes les églises du Grand Lyon, émission par La Poste d'un timbre et de documents philatéliques, etc. ;
30 juin, concert avec 500 Petits Chanteurs d'Europe à la Cathédrale Saint Jean ;



22 juillet 2000, passage du 48^{ème} Tour Aérien des jeunes pilotes.

Depuis les années 2000, sur l'aéroport de Bron, la société Eventys, dirigée par Géraldine Bouley, développe une activité de catering aérien (conciergerie privée), un service haut de gamme.

Janvier 2001, implantation sur l'aéroport de Bron de la société Business and Computer (BCA) qui dispose d'un hangar de maintenance-avion de 1500 m². Cette société accueille également les activités de compagnies partenaires : Rhonavia, Beechcraft et Trans Hélicoptères Services. En septembre 2015, la société Enhance Aéro absorbe BCA qui transfère ses activités sur l'aéroport de Clermont-Ferrand.

Juillet 2001, création sur l'aéroport de Bron, de la société d'enseignement au pilotage Air Evasion Rhone-Alpes (AREA. La liquidation judiciaire de cette société intervient en novembre 2012.)

24 mai 2002, le Jodel D 113-3 L, n°1609, immatriculé F-POEM, appartenant à son constructeur Monsieur Gérard Comte décolle du terrain de Corbas, vers 17 h 20. Connaissant quelques difficultés en vol, l'appareil s'écrase sur un hangar agricole, au lieu dit «Sorisiat» dans la commune de Chaponnay. Le pilote Jacky Poulet trouve la mort dans cet accident, ainsi qu'une personne qui se situait dans ce hangar et un blessé dans ce même hangar.

13 au 16 juin 2002, l'organisation du Premier Salon International d'Aviation Générale et des Sports Aériens en France (AVIAEXPO), conjointement sur l'aéroport de Lyon-Bron et sur le site d'Eurexpo.

Décembre 2002, la compagnie aérienne long courrier réunionnaise Air Bourbon obtient son agrément pour exploiter une liaison régulière entre la Métropole et l'île de la Réunion. Cette compagnie, créée en cours d'année, a son siège social et ses bureaux sur l'aéroport de Lyon-Bron et dispose d'un seul appareil, un Airbus A 340-200 loué à Airbus. Le 26 novembre 2004, Air Bourbon, en proie à des difficultés financières, dépose son bilan.

2002, Journées Rêves de Gosses et des Ailes du Petit Prince.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

5 mai 2003, posé sur l'aéroport de Bron d'un Airbus A 318 avec un équipage en formation pour atterrissage sur piste courte.

18 et 20 juin 2004, deuxième Salon International de l'Aviation Générale et des Sports Aériens sur l'aéroport de Bron.

2005, rénovation du terminal affaires et mise en place d'une nouvelle signalétique.

2005, à Lyon, création de Aerospace Cluster in Rhône-Alpes qui a pour but : «Renforcer la visibilité de l'offre régionale et valoriser la diversité des savoir-faire industriels régionaux qui offrent une couverture impressionnante en matière de compétences à destination des marchés de l'aéronautique et de l'espace; développer les synergies entre les acteurs régionaux de la filière pour créer de nouvelles opportunités de développement; et amplifier les relations avec les grands comptes nationaux et internationaux pour favoriser la croissance de l'activité en région».

28 août 2005, l'ATR 42-500, immatriculé F-GPYA, exploité par Airliner, décolle de l'aérodrome d'Auxerre à 22h 12 à destination de l'aéroport de Lyon-Bron. A bord de l'appareil, trois membres d'équipage, l'équipe de l'Olympique Lyonnais et son staff de 25 personnes. A 22 h 54, à son arrivée à Bron, l'appareil s'enfonce au toucher de piste. Aucun occupant ne fait état de blessures, d'importants dégâts à l'appareil, mais le revêtement de la piste est légèrement érodé.

15 au 18 juin 2006, organisation du troisième Salon international de l'Aviation générale et des Sports aériens 'Avia Expo' à Bron.

2007, création, par Michel Rejony, sur l'aéroport de Bron, de la société aérienne de transport à la demande Evolem Aviation. Cette société dispose d'un biréacteur. Sa filiale Club Airways est une agence de voyages qui assure des vols privés avec des prestations haut de gamme.

2 mars 2007, par arrêté ministériel, la Société Anonyme 'Aéroports de Lyon' se substitue à la Chambre de Commerce de Lyon dans la gestion des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron.

17 janvier 2009, vers minuit, un ATR-42, appartenant à la Compagnie Airliner, avec à son bord, l'équipe de rugby de La Rochelle, tente de décoller de l'aéroport de Bron. Freinage d'urgence.

Janvier 2010, sur l'aéroport de Bron, création et ouverture de la brasserie-restaurant L'Assiette, suivi de l'installation de La Boutique du Pilote dans le même bâtiment.

2 avril 2010, inauguration du hangar d'aviation, dénommé H8 pouvant abriter neuf Jets de l'aviation d'affaires et disposant de 270 m² de bureaux sur l'aéroport de Bron.

2011, construction d'une base opérationnelle du Service d'Aide Médicale Urgente (S.A.M.U) sur l'aéroport de Bron.

17 juillet 2011, l'avion de collection North American T 6, immatriculé F-AZIG, s'écrase au sol, à 17 h 53, peu après son décollage, entre la route nationale 6 et l'autoroute A 43, sur la commune de Saint Priest. A bord de l'appareil, Pierre-André Martel et sa fille Wanda, trouvent la mort dans cet accident. L'appareil qui venait de Calvi, s'était posé sur l'aéroport de Bron à 12 h 15 pour faire le plein de carburant et regagnait Dijon..

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

2 septembre 2011, vers 10 h 30, un Robin DR 340, 150 cv, en provenance de l'aérodrome de Vienne-Reventin fait une courte escale sur le terrain de Brindas. Au décollage, l'appareil s'écrase à quelques centaine du bout de piste, côté sud. A bord de l'appareil, les trois personnes trouvent la mort : le pilote, Daniel Sauvaire, et ses deux passagers, Louis Roux et Jean-Claude Bonnaud.

9 novembre 2011, vers 9 h 15, le Socata TBM 700, immatriculé N-228 CX, en provenance de Toussus le Noble s'apprête à atterrir à Bron lorsque le pilote fait un demi-tour et s'écrase au sol à 1500 mètres de la piste. Le pilote qui a manifestement évité les habitations s'écrase dans un bassin de rétention d'eau pluviale, situé rue Rimbaud, dans la zone industrielle de Décines-Charpieu. Le pilote, seul à bord a trouvé la mort, il s'agit de Claude Hochner, chef d'entreprise thannois.

2012, sur l'aéroport de Bron, à défaut de pouvoir allonger la piste d'atterrissage, il est choisi de procéder au rainurage de la piste selon la norme américaine ; 25 juin, inauguration de la nouvelle caserne de sapeurs-pompiers et fin de la démolition du hangar Caquot ; fin 2012, mise en service du hangar H10. L'aéroport de Lyon-Bron est devenu, en 2012, membre de la NBAA, l'association de l'aviation d'affaires américaine. Il est aussi le premier aéroport français à adopter cette démarche, le gestionnaire Aéroports de Lyon estime que c'est là un moyen pour la plate-forme dédiée au trafic affaires, d'être clairement identifiée par les opérateurs nord américains comme porte d'entrée en Europe.

2012, création sur l'aéroport de Bron de la société Jet Corp :, compagnie aérienne spécialisé dans l'aviation d'entreprise aussi appelée Aviation d'affaires et dans la gestion d'avions de propriétaires.

2012, la Société Nouvelle Trans Hélicoptère (SNTHS) qui a repris une partie des actifs de THS devient Aéro Jet Corporate. Le 20 mars 2013, cette société connaît l'Affaire Air Cocaïne et la suite...

11 avril 2013, dans les anciennes installations de l'Aviation de l'Armée de Terre à Corbas (Rhône), inauguration de l'Espace Aéro de Lyon-Corbas (EALC).

24 septembre 2013, lors de son décollage de Bron à 10h 40, en face nord, le bimoteur Cessna 421, immatriculé N- 556 MB, s'écrase dans l'enceinte de l'aéroport. L'appareil prend feu immédiatement, et les quatre personnes à bord sont tuées. Il s'agit de Daniel Ruet, PDG de la Société Electrique du Rhône à Belleville sur Saône, de son fils Damien, d'un collaborateur de la société et d'un ami de Daniel Ruet qui se rendaient à Aix les Milles.

4 au 6 juin 2015, sur l'aéroport de Bron, organisation de France Air Expo Lyon 2015, neuvième Salon international de l'Aviation Générale.

7 juillet 2015, sur l'aéroport de Bron, l'Armée de l'Air baptise un Airbus A 400 M 'Métropole de Lyon'.

Automne 2015, fin de la construction du hangar H14 sur l'aéroport de Bron.

Octobre 2016, un décret officiel privatise la Société des Aéroports de Lyon au profit d'un consortium composé de Vinci Airports, Predica et de la Caisse des dépôts et consignations.

2 août 2018, vers 20 h 30, dans son approche de l'aéroport de Bron, le Piper PA 28, immatriculé F-BKEC, appartenant l'Aéro-club du Grand Lyon, s'écrase sur le toit d'un hangar, rue de Catalogne à Décines. Des dégâts matériels, les deux occupant de l'appareil sont des miraculés.

**AGENDA DU PASSE DE LA VIE AERIENNE LYONNAISE
ET
DE L'AEROPORT DE BRON**

16 et 17 octobre 2018, dans le cadre de la commémoration du Centenaire de la Royal Air Force, escale à Bron de l'ULM, immatriculé F-GBNZ, qui réalise un raid Angleterre-Nouvelle Zélande. Il est piloté par Sqn. Leader Chris Pote avec Rachel Nugent comme navigatrice.

13, 14 et 15 juin 2019, sur le site d'Eurexpo à Chassieu, 13^{ème} édition du Salon International de l'Aviation Générale.

29 octobre 2019, Air France baptise du nom de 'Lyon' son deuxième Airbus A 350.

Samedi 21 mars 2020, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a publié une note rappelant l'interdiction de réaliser un vol de loisir ou sportif dans le ciel français. Les propriétaires d'avions de tourisme et les associations doivent mettre en sommeil leur activité. L'aviation d'affaires et commerciale, en forte réduction d'activité, n'est pas concernée par cette mesure. Sur l'aéroport de Bron, seuls les appareils des services d'Etat et des compagnies qui effectuent des évacuations sanitaires sont autorisés, la tour de contrôle est fermée.