

Sous le titre de '**Chronique de la vie aérienne en Calade et dans le Val de Saône**', il est présenté, sous forme de récits chronologiques, les faits et événements aéronautiques importants survenus dans cette région depuis les frères Montgolfier à nos jours.

La Calade est la région qui entoure l'agglomération de Villefranche sur Saône, et le Val Saône, la plaine qui s'étend entre la Saône et les contreforts du Mont du Beaujolais de Villefranche à Belleville sur Saône.

Des liens vers des sites Internet permettent de visualiser [les lieux de mémoire](#) ou de prendre connaissance de [textes développant l'activité de la journée ou de la partie considérée](#).

Toutes les erreurs, oublis ou omissions signalées de votre part seront prises en compte ultérieurement. Il appartiendra aux futures générations de poursuivre la mise à jour de cette chronologie.

mathevet.paul@orange.fr

1909, Edouard Vermorel fonde à Villefranche sur Saône, l'Aéro-club du Beaujolais qui réussit à grouper plus de 250 membres. Cette association possède un parc de trois ballons qui sont utilisés chaque dimanche pour le sport aérien et la formation d'aérostiers civils et militaires.

octobre 1910, Antonin Proton, tente de s'élever de terre, à bord d'un monoplane de sa fabrication, depuis la rive droite de la Saône, face au village de Beauregard (Ain).

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.

3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France

5 octobre 1914, Joseph Frantz (1890-1979), originaire de Beaujeu, remporte la toute première victoire aérienne de l'histoire nationale de l'aviation. Une plaque sur la façade de sa maison natale à Beaujeu honore sa mémoire. <https://www.aerosteles.net/stelefr-beaujeu-frantz>

17 janvier, Jean Sauvage (1897-1917), originaire de Villefranche sur Saône, trouve la mort en combat aérien. AS de guerre avec huit victoires. Une stèle à Villefranche honore sa mémoire.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-villefranche-sauvage>

22 août 1918, Antoine Laplasse (1883-1918), originaire du Vernay, trouve la mort en combat aérien. AS de guerre avec huit victoires, Antoine Laplasse, est décoré de la Croix Militaire, Médaille Militaire, Croix de la Légion d'Honneur à titre posthume,

1918, Paul Montange (1892-1963), originaire de Belleville-sur-Saône, qui remporte huit victoires est AS de guerre.

au cours de la guerre, les Etablissements Vermorel de Villefranche sur Saône se reconvertirent dans la production d'obus et contribuèrent à la construction du moteur d'avion Lorraine-Dietrich.

11 novembre 1918, signature de l'Armistice de la 'Grande Guerre'.

6 mai 1919, vers 16 h 30, un appareil Voisin de type B 2 n°3808 s'écrase sur le toit d'un immeuble, près de l'église Saint Pierre, au 33 rue nationale, à Villefranche-sur-Saône (devenu de nos jours n°181). Les deux aviateurs, les frères Murignieux sont retirés morts des débris de l'appareil. Il s'agit de Félix, Léon Murignieux, 25 ans, sergent-major pilote instructeur au Camp d'Avord, né à Lyon 4^{ème} et de Lucien, André, 32 ans, commerçant en chapellerie, né à Lyon 4^{ème}.

23 septembre 1928, à Corcelles-en-Beaujolais, inauguration d'un monument à la gloire de Charles Voisin, sur le lieu où il trouva la mort dans un accident d'auto.
<https://www.aerosteles.net/stelefr-corcelles-voisin>

1930, cinq bellevillois : MM. Audenis, Cothenet, Deschamps, Charcosset et Catiard fondent l'Aéro-Club du Beaujolais ou Aéro-Club de Belleville sur Saône (suivant les sources !) et construisent un planeur du type XI A.

1931, à Belleville sur Saône, des vols ont lieu dans le pré de 'Bandon' (ou Brandon). L'appareil était tracté par la 'torpédo' du père de Raymond Cothenet. Un très mauvais atterrissage de Cathiard aboutit à la destruction complète de l'appareil.

21 décembre 1931, le club de Vol à Voile du Beaujolais a procédé aux premiers essais de son planeur entièrement construit par M. Deschamps, membre du club. Le 21 décembre, l'entraînement a eu lieu sur un petit terrain ; Cathiard fit un beau vol ainsi qu'Audenis, Siant et Cothenet. Actuellement, tous les membres du club ont effectué six ou sept lancers ; on a cherché un terrain plus propice pour le remorquage par auto. Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat du Club du Vol à Voile du Beaujolais, 79 rue de la République à Belleville sur Saône

14 janvier 1932, la section de Vol à Voile de Villefranche sur Saône vient d'être formée. Dès la première réunion, 17 inscriptions ont été enregistrées, dont celles de plusieurs pilotes qui pourront aider de leurs conseils les jeunes élèves.

21 janvier 1932, au cours de la réunion au Café Central, le Comité actif de la section de vol à voile de Villefranche sur Saône a été constitué : MM. le Docteur Meyer, capitaine-aviateur de réserve, Président, Renon et Bonthoux, vice-présidents, Chapeaux, constructeur et conseiller technique, Odot, secrétaire.

7 janvier 1933, Emile Chapeaux, ingénieur, chef d'un bureau d'études dans une entreprise de constructions mécaniques caladoise, conçoit dans les années 1930, un type de planeur d'avant

-garde qui sera utilisé dans 25 sections de vol à voile en France. Le 7 janvier 1933, il confie son planeur à Georges Burlaton de l'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est afin d'étudier les ascendances dans les Monts d'Or. L'appareil est remorqué jusqu'à une altitude de 1000 mètres sur les pentes du Mont Verdun, puis évolue sur Chasselay et Montluzin, pour enfin se poser dans la plaine des Chères, après 21 minutes et 3 secondes de vol.

Aussi décide-t-il un compagnon de travail, Monsieur Odot, de créer un aéro-club à Villefranche, puisqu'il existe déjà une section de vol à voile à Belleville sur Saône. Sous la présidence d'Auguste Meyer, ancien pilote de chasse en 1914-1918, un terrain est aménagé en bord de Saône au lieu-dit 'Le Colombier'.

début de 1933, Tramblay achète un Caudron G3 et Branciard l'initie au vol à moteur.

août 1933, le club achète le G3 de Tramblay qui le remplace par un Potez 36. En attendant la construction d'un hangar, l'appareil est garé à Macon-Charnay.

1^{er} septembre 1934, vers 13 heures, une escadrille de cinq Nieuport 622 de l'Escadre de chasse de Bron regagne sa base après des manœuvres au Bourget. Un appareil a des difficultés, au-dessus de la région d'Ouroux, soudain son moteur s'arrête. Alors que la manœuvre d'atterrissage forcé semble tout d'abord réussir, l'appareil heurte un arbuste en bordure d'un pré voisin de la ferme des 'Jambons' sur la commune d'Ouroux. Le pilote, le Lieutenant Vigouroux, grièvement blessé, décède quelques instants plus tard. Ce Lieutenant, originaire de Saint Etienne, commandait la première escadrille de la Cinquième Escadre de Chasse de la base de Bron. Quelques kilomètres après cet accident, un deuxième appareil de la même escadrille s'écrase au sol au lieu-dit 'aux Verneilles' sur la commune de Saint Georges de Reneins. Le Capitaine Sournia, pilote, pose son appareil au milieu des vignes et s'en tire avec quelques contusions aux jambes

1934, l'aéro-club de Villefranche sur Saône ouvre son école de pilotage à moteur. Le premier élève sera Charles Germain qui deviendra par la suite Président du Club en 1948. En attendant de voler sur ce terrain, les élèves s'entraînent sur l'aérodrome de Macon.

2 mai 1934, l'Aéro-club de Villefranche a été fondé au début de 1932 par MM. Odot et Chapeaux, le constructeur bien connu. A ses débuts, le club s'est orienté vers le vol à voile et enfin d'année trois élèves sont brevetés A. Son bureau est constitué ainsi : Président, Dr. Meyer ; vice-présidents, Renom et Bonthoux ; secrétaire, Odot ; Présidents d'honneur, Sève et Jourdan. Le premier breveté du club est Tremblay.

10 mai 1934, un rallye organisé par la Fédération des aéro-clubs du Sud-Est se posera sur le terrain du 'Colombier'.

30 juin 1934, le pilote Claude Ménétrier connu pour la finesse de ses manœuvres acrobatiques lors des meetings régionaux obtient l'autorisation d'ouvrir un aérodrome privé au lieu-dit 'Les Bruyères' sur la commune de Reyrieux dans l'Ain, en bordure de la rive gauche de la Saône. Il s'agit du premier aérodrome privé de France. Les pilotes qui fréquenteront cet aérodrome avec leurs 'avionnettes' ou 'pou du ciel', suivant la formule d'Henri Mignet, seront à l'origine de l'Amicale de l'Aviation Légère (AAAL), qui deviendra aujourd'hui le Réseau des Sports Aériens (RSA).

21 mars 1935, à l'Aéro-club de Villefranche, l'effectif est passé de 73 membres en 1933 à 141 en 1934. L'aménagement du terrain du 'Colombier' à Anse se poursuit, un hangar a été installé, puis un atelier et une pompe à essence. Le club a donné à Villefranche 161 baptêmes, ses membres pilotes ont totalisé plus de 100 heures et participé à plusieurs meetings. Le bureau se compose : Docteur Meyer, Président, Bonthoux, Renon et Boyer, vice-présidents, Odot, secrétaire général, Collin, secrétaire adjoint, Jean Tremblay, conservateur du matériel

juin 1935, meeting d'aviation pour l'inauguration de l'aérodrome du 'Colombier' et de son hangar.

<https://www.meetingsaerienshistoriques.com/photos/villefranche-s-saone-anse-colombier-2-juin-1935-15-pages>

juillet 1935, ouverture à la Circulation Aéronautique Publique de l'aérodrome privé du 'Colombier' sur la commune d'Anse.

Terrain du 'Colombier' sur la commune d'Anse, à 2 kilomètres au nord d'Anse, 3 kilomètres sud/sud-est de Villefranche sur Saône. Coordonnées : 45° 58' N- 04° 43' E. Matérialisé par un demi-cercle VILLEFRANCHE Altitude 170 mètres Aire d'atterrissage de 550 x550 mètres en herbe, inondée lors des crues de la Saône.

<https://www.anciens-aerodromes.com/?p=50178>

1935, l'Aéro-club de Villefranche sur Saône a terminé son installation sur l'aérodrome du 'Colombier', et a acquis un hangar. Ses quatre appareils ont participé à six meetings et donné 329 baptêmes de l'air et totalisé 169 heures de vol à moteur.

1935, sur l'aérodrome du Colombier, le Model Air Club Beaujolais (MACB) pratiquait le vol libre, puis vint le vol circulaire et dans les années 1970 la radiocommande.

6 janvier 1936, à Villefranche sur Saône, à 21 heures, sous le patronage de l'Aéro-club de Villefranche, projection du film inédit 'Paris-Brazaville et retour en avion'. M. Georges Baya fera une conférence-causerie sur ce documentaire dont il a effectué personnellement les prises de vues. Une autre séance aura lieu le même jour à 16 heures pour les enfants des écoles. Ce film a obtenu un gros succès le 9 novembre dernier à Lyon.

13 avril 1936, sur l'aérodrome du 'Colombier', en dépit du froid et de la neige, M. Barres a fait voler l'avion que MM. Fellot et Lacour viennent de construire à Lyon. L'appareil est dérivé du HM 8 qu'ils avaient chacun construits un exemplaire, il y a quelques années. C'est un monoplane de 9 mètres 60 d'envergure, de 7 mètres de long, de 15 m² de surface, pesant à vide 185 kg. Equipé d'un moteur Anzani de trois cylindres de 25 cv, l'atterrisseur à large voie possède des amortisseurs mécaniques. L'Amicale de l'Aviation légère Lyonnaise a apporté une aide précieuse aux constructeurs.

1936, dans 'l'esprit du Front Populaire', l'Amicale Laïque de Belleville sur Saône, sous la Présidence de Pierre Boisson, anime sur le champ de foire de la localité, des activités sportives à l'attention des jeunes : foot-ball, hand-ball, boules, photos, cours d'anglais et d'espéranto, etc... une activité de modélisme aéronautique est animée par André Ducroux et Jean Courbouleix avec la participation de Jammot, instituteur. Un garage dans la maison Dubost, rue du Moulin, sert de local pour cette activité avec Cure comme moniteur. Sous la

présidence de Pierre Boisson, une section d'aviation rattachée à l'Amicale Laïque voit le jour. La décision est prise de construire une avionnette du type 'Pingouin'. Pour construire cet appareil, il faut un local. Philippe d'Autryve propose l'ancien réfectoire de son usine et un grand garage. De 1937 à 1939, les travaux de construction se poursuivent, mais le début de la Seconde Guerre mondiale met fin à cette réalisation

de 1934 à 1939, un Caudron C 60 sera acheté, puis un Potez 43. Le club a fait passer 19 brevets de pilote à moteur et comptabilise 1237 heures de vol, donné 1170 baptêmes de l'air et organisé 13 meetings.

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.

19 juin 1940, à 9 h 45, les troupes allemandes envahissent Villefranche, qu'elles quitteront dans le début du mois de juillet.

1^{er} juin 1942, à proximité d'Anse, à 5/6 kilomètres de Villefranche sur Saône, parachutages pour SOE RF, à partir d'un Halifax du 138 Squadron de la RAF piloté par F/L Walczak, à la réception Emile Georges Duboudin alias Alain alias Playwright et Marcel Claes, du Major Robert Boiteux alias Nicholas alias Spruce et Robert Sheppard alias Patrice Robert Sheppard qui atterrit sur le toit d'une maison, près de la gendarmerie d'Anse est fait prisonnier.
<https://www.aerosteles.net/stelefr-anse-sheppard>

nuit du 10 au 11 novembre 1942, l'armée allemande envahit la zone dite 'libre'.

1942, une section d'aéromodélisme est créée à l'Aéro-club de Belleville sur Saône.

19 mars 1943, Operation Hector/Pluto, à 3,5 kilomètres au nord-est de Villefranche-sur-Saône, sur LZ Pluto, un Lysander du Squadron 161 de la Royal Air Force piloté par F/O Rymills doit se poser sur cette LZ, mais le pilote ne trouve pas le terrain. Cette opération aura lieu le lendemain.

20 mars 1943, Operation Hector/Plurto, à 3,5 kilomètres au nord-est de Villefranche-sur-Saône, sur LZ Pluto (46°01'10"N – 04°44'10"E), SIS n°29, atterrissage d'un Lysander du Squadron 161 de la Royal Air Force piloté par W/Cdr. Guy Sagesse Pickard, responsable de l'organisation Paul Rivière alias Marquis alias Sif Bis alias Perch Secondo, à la réception Ferdinand Rodriguez-Redington alias Pie ; arrivée de Léon Faye alias Aigle ; au départ, Capitaine Pierre Dallas alias Cornac, Docteur Zimmern et Colonel Delamaire.

16 avril 1943, Operation Ulysses, à 3,5 kilomètres au nord-est de Villefranche-sur-Saône, sur LZ Pluto, SIS n°32, atterrissage d'un Lysander du Squadron 161 de la Royal Air Force piloté par F/Lt Franck 'Bunnys' Rymilliss, à la réception Ferdinand Rodriguez-Redington alias Pie et Capitaine Henri Cormouls alias Pegase ; arrivées, Lieutenant Pierre Dallas alias Cornac et Henri Léopold Dor alias Faon (réseau Alliance) ; départs,

Commandant Cros alias Auroch, Pierre Berthommier alias Goeland et Robert Rivat alias Pinson alias Pinso (réseau Alliance).

19 août 1943, Opération Chapeau, à 3,5 kilomètres au nord-est de Villefranche-sur-Saône, sur LZ Pluto, pour le compte du SOE RF/BCRA, SIS n°51, arrivée d'un agent, à partir d'un Lysander du Squadron 161 de la Royal Air Force piloté par F/Lt. Vaughan-Fowler, à la réception Andrew Georges Carudel alias Durham alias Armand ; arrivée, Colonel Pierre-Jean Herbingier alias Bressac (réseau Mithridate) ; départs, Nazolin et Madame Robert Tainturier.

26 juillet 1944, une embuscade coûte une vingtaine de morts aux troupes d'occupation dans la région de Beaujeu. Des représailles s'ensuivent, sur le village d'Ouroux, à une dizaine de kilomètres au nord de Beaujeu. Ce soi- là, entre 19 h et 19 h 30, six appareils allemands du genre 'reconnaissance légère' venus, pense-t-on de Lyon-Bron, passent au-dessus du village, font demi-tour et reviennent en piqué. Ils effectuent plusieurs passages en larguant des bombes explosives ou d'autres petites bombes incendiaires. Heureusement les points d'impact les plus nombreux se situent dans les bois et les prés environnants. Toutefois l'une d'entre elles tomba sur des habitations à l'est de la localité. Des décombres on retira cinq morts. Trois semaines plus tard, en manipulant une bombe non explosée, une fillette fut la sixième victime

11 août 1944, un autre village du Beaujolais est bombardé par l'aviation allemande : Claveisolles. Vers 17 h, deux avions allemands de type 'léger et ancien' s'en prennent au hameau de Douzette, à proximité de Claveisolles. Ils lâchent plusieurs bombes qui détruisent des maisons et font six tués.

15 août 1944, (cette mission devait avoir lieu la veille) au Col de la Casse Froide, sur la commune de Marchampt, sur DZ Heliotrope, dans le cadre de l'opération Jockworth, parachutages de l'équipe de Jedburghs Jude et des sticks du 3^{ème} SAS, à partir des Stirling n°12, 13 et 14 du Squadron 190 de la Royal Air Force pilotés par P/O Atkinson, W/O Middleton et P/O Port ; arrivées : Jedburgh Jude : Capitaine William L. O. Evans alias Glamorgan, Capitaine Jean Larrieu alias Jean Lavisme alias Rence et radio Sgt Alfred E. Holdham alias Guinea ;

stick V : Lt Yves Gayard, Sgt Jean de Laboulaye, Cpl Jean de Lipkowski, Lucien Grosse, Jacques Hucher, Jacques Marchand, Xavier Nésa, Pierre Rossini, Jean Savelli et Paul Tabet ; stick VI : Aspt Claude Barrès, Sgt Toussaint Sisco, Cpl Yves Amat, Cpl Raymond Hauser, Cpl Maurice Sanders, Jacques Bébon, Georges Chaboche, André Giusti, André Tamsson et de Jean Lacroche de Vallonbrouse ; stick sabotages : Lieutenant Jean Hourst, Pierre Bernasconi, Paul Ménard, Louis Bertino, Yago Ragnacci, Jacques Boyer et André Tétard.

Le but de cette opération est d'accompagner les SAS et la Mission Gingembre, d'harcéler les mouvements de l'ennemi sur routes et voies ferrées Lyon-Saint Etienne, en collaboration avec Raymond Basset alias Mary. A l'issue de leur mission, les membres des SAS retournent en Angleterre fin octobre/début novembre et seront de retour en France à l'Ecole des cadres des FFI à Saint Genis Laval dans le Rhône.

28 août 1944, entre 8 h 59 et 9 h 13, 18 B 25 du 340 Bomb Group larguent 24 bombes de 1000 lb sur le viaduc ferroviaire traversant Tarare. Le bombardement de ce viaduc, bien que situé en pleine ville, ne sera pas atteint et on ne déplore pas de victimes.

A 9 h 10, 18 B 25 du 321 Bomb Group larguent 35 bombes de 1000 lb sur le pont ferroviaire franchissant l'Azergues à Anse. Le pont ne sera que partiellement détruit et la voie ferrée coupée 24 heures. Dans le voisinage du pont, on déplore 23 morts, 15 blessés et 10 maisons

détruites.

A 9 h 20, 18 B 25 du 321 Bomb Group larguent 70 bombes de 1000 lb sur le viaduc ferroviaire de Bois Dieu à Dommartin. Le pont est pratiquement intact et la gare de Dommartin détruite, mais on déplore 3 morts et 5 blessés.

3 septembre 1944, Villefranche sur Saône est libérée de l'occupant allemand.

1945, l'Aéro-club du Beaujolais ou Aéro-club de Belleville sur Saône démarre sous la présidence de Pierre Boisson. Le Général d'aviation Ruby est fait Président d'Honneur de l'aéro-club. Il convient de trouver un terrain. Deschamps en connaît un à Pizay sur la commune de Saint Jean d'Ardières, commune dont Raymond Cothenet en est le Maire. Ce terrain de 980 par 800 mètres (tènement de pré sur la commune de Saint Jean d'Ardières, au lieu-dit 'Pizay', appelé 'Pré des Rantays' de la contenance de 21 hectares) appartient à la Société anonyme des Domaines de Pizay et de Morgon, représentée par M. Claude Mulaton. Rapidement un hangar d'aviation est installé, ainsi que deux baraques en bois. Le terrain est surfacé et nivelé gratuitement par les Services des Bases Aériennes.

1946, sur l'aérodrome du 'Colombier', l'activité reprend, un planeur C 800 et un Stampe sont affectés par l'Etat. 1948, Charles Germain devient président. Gabriel Margerit, puis Nique, deviennent chef-pilote du club.

1947, l'aéro-club de Belleville sur Saône peut démarrer son activité. Le Général Ruby perçoit de l'Etat, un monomoteur Fieseler-Storch qui lui servira pour ses activités 'para-grêle'. Le Colonel de réserve Nique fait fonction de pilote-instructeur et Ducroux s'occupe de mécanique. L'aéro-club qui est affilié à la Fédération Nationale des Sports Aériens reçoit le Stampe, immatriculé F-BCQI, en décembre 1946. Un avion Jodel est commandé. En août 1947, un Caudron Phalène, le F-AMVR, est acquis. L'aéro-club prend le nom de Charles Voisin, en août 1948, et reçoit le Stampe F-BCQS, un Norécrin neuf est acheté, le F-BEQP. En 1949, de nouvelles acquisitions : le Piper Cup F-BCPC, suivi en fin d'année d'un Fairchild 24 X le F-BBXN. Un Bébé Jodel construit par Passot à Mâcon-Charnay est baptisé le 14 octobre 1951, mais il est détruit avant son immatriculation officielle. Le Piper Cup, immatriculé F-BFBG au nom de F. Dulac est basé à Belleville sur Saône depuis décembre 1948.

31 juillet 1949, sur l'aérodrome de Belleville sur Saône, un meeting dans un but de propagande aéronautique au cours duquel participent les pilotes de l'aéro-club du Rhône (Burlaton, Gignoux et Berrard), de Villefranche sur Saône (Branciard) et les pilotes locaux (Cothenet et Blanvillain), etc.. et le parachutiste Henocque. Pierre Boisson est toujours le Président et le Colonel de Réserve Nique, le moniteur-pilote

18 janvier 1950, sur la pente du Mont Thou, à une dizaine de kilomètres au nord de Lyon, sur un Castel-301 de l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais, Margerie chef-pilote du club et l'un de ses élèves, Edouard Durand (18 ans) décollent à 14 h 07 dans la neige au sol. La nuit tombe, le ciel s'éclaircit, la température chute, le vent devient fort, la radio tombe en panne. Au sol, sur la piste du terrain du Colombier à Anse, l'appareil se pose à 9 h 33 du matin après avoir volé 19 heures 26 minutes. Ils avaient à leur portée le record national, mais aussi mondial de 50 heures 26 minutes.

vers 1950, l'Aéro-club de Villefranche-sur-Saône connaît une forte activité de vol à voile. Le Président Charles Germain, bien secondé par des hommes de terrain tels que Branciard, Tremblay, Margerit, Durand et Nique, redonne une dynamique à l'activité du vol à moteur

1950, à l'Aéro-club de Villefranche-sur-Saône, 798 heures de vol ont été effectuées sur les trois avions du club, à savoir, Piper Cup, Stampe et Norécrin. Neuf brevets 1^{er} degré et six brevets 2^{ème} degré ont été passés. Deux boursiers ont été formés pour l'armée et deux anciens boursiers admis au concours d'élèves-pilotes de l'Armée de l'Air.

1^{er} juillet 1951, le club connaît un drame : le Norécrin n°15, immatriculé F-BSSJ, s'écrase au sol lors d'un vol à Fareins (Ain), trois membres du club trouvent la mort : Edmond Cornil, Marie-Louise Tremblay (fille de Louis Tremblay) et Jean-Marie Lefort.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-fareins-norecrin>

14 octobre 1951, l'Aéro-club Charles Voisin sur le terrain de Belleville sur Saône a baptisé son Bébé-Jodel construit par Passot-Aviation à Chalon sur Saône. Madame Desthieux, marraine de l'appareil, a apprécié la démonstration d'Edouard Joly aux commandes de ce Jodel biplace D 11, moteur Salmson de 40 cv.

1^{er} mars 1952, l'Aéro-club Charles Voisin de Belleville sur Saône qui comptait déjà un Jodel réalisé à Mâcon par Passot-Aviation, vient d'augmenter son parc par la construction d'un Bébé Jodel réalisé par Henri Sornin, membre du club, qui habite Beaujeu en Beaujolais. Henri Sornin qui est viticulteur a débuté la construction de son appareil en août 1950. Après 1.200 heures de travail (seul), il l'a essayé en vol le 1^{er} mars sur le terrain du club à Pizay, près de Belleville sur Saône. Pour les soudures, il a fait appel M. Desthieu, pilote du club, proche parent de Frantz, ainsi que du mécanicien du club M. Fayollet. L'Aéro-club Charles Voisin est animé par MM. Boisson et Cothenet.

17 mai 1953, le Président Cothenet de l'Aéro-club Charles Voisin sur son aérodrome de Belleville-sur-Saône (Rhône) a organisé un rassemblement de constructeurs amateurs qui a réuni de nombreux pilotes.

1^{er} et 2 août 1953, l'Aéro-club Charles Voisin organise son Rallye des Vins du Beaujolais. Les deux premiers classés seront intronisés avec le cérémonial d'usage 'Compagnons du Beaujolais'. Le vainqueur recevra 100 bouteilles des meilleurs crus locaux. La première femme classée recevra 50 bouteilles, le plus vieux pilote 25 bouteilles et le plus jeune 25 bouteilles également.

octobre 1953, sur son terrain du Colombier, l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais ne perçoit pas de taxe d'atterrissage. Présidé par Charles Germain avec pour vice-présidents Etienne Margerit qui vole depuis 36 ans (il fut breveté en 1917 sous le n°2783 et a appartenu à la SPA 167 au Groupe des Cigognes, et plus récemment breveté D de vol à voile) et Jean Tremblay durement touchée par la mort de sa fille dans un accident d'avion. Les secrétaires sont au nombre de trois : Michel Dupont, Fontanelle et Mme. Durand. Le couple Durand, ils n'ont guère plus de 40 ans à eux deux. Edouard Durand est l'animateur de la Section Vol à Voile, il fut le co-équipier de Gabriel Margerit dans la tentative de record de durée en planeur biplace, tentative qui se termina après 19 heures de vol, à la suite, non d'une défaillance de l'équipage, mais d'une panne de radio. Il y a deux trésoriers : Pierre Battu qui gère les finances du club depuis 11 ans et Simone Parnière, la 'remorqueuse' attitrée du club. Il y a aussi Pierre

Teyton qui répond avant que l'on l'appelle ; Marcel Couturier, Commissaire de l'Aéro-club de France ; M. et Mme. Colmant ; l'Abbé Pradel ; le Docteur Fontes, spécialiste du vol à voile et occasionnellement à moteur, en enfin, le chef-pilote Pierre Nique 6.000 heures de vol largement dépassées.

Depuis le début de l'année, l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais a totalisé 600 heures de vol dont 170 dans le seul mois d'août, formant 5 élèves au brevet du 1^{er} degré et 3 au second degré, entraînant une trentaine de pilotes sur Piper, NC-853, Stampe, Tiger-Moth et Starck. Dans le domaine du vol à voile animé par M. Durand où quatre planeurs sont en service : C800, Emouchet, Castel et Nord 2000, cinquante jeunes s'entraînent.

1955, à Villefranche sur Saône, Edouard Durand prend en main l'activité de vol à voile, puis du vol à moteur, et de la section para-club. L'activité du club se poursuit : en 1960, 4 Jodel sont mis en chantier par des bénévoles, des performances nationales sont réalisées en vol à voile, un Champion de France en parachutisme. L'aéro-club de Villefranche en Beaujolais est classé en 1962, 12^{ème} club de France.

1957, à l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais, sous la direction du moniteur Edouard Durand (2500 heures de vol dont 2.000 en planeur), il a été effectué 999 heures de vol à voile et 909 heures de vol à moteur. Pour le vol à voile, on a enregistré, 11 brevets B, 14 brevets C, 8 épreuves d'altitude, 6 de distance, 3 de durée et 6 brevets D complets. Pierre Brément sur Nord -2000 a passé l'épreuve d'altitude du brevet E en vol de nuage. Pour le vol à moteur, 14 brevets du 1^{er} degré et 4 brevets du 2^{ème} degré ont été passés. Une section Parachutisme vient d'être créée.

1957, l'Aéro-club Charles Voisin, sur son terrain de 'Pizay', présidé depuis de longues années par Raymond Cotheret, a vu sa piste (1.000 mètres Nord/Sud) complètement refaite. Le club possède : un Bébé-Jodel, un Piper, un Jodel, un NC 853 et un Tiger Moth. Trois nouveaux brevets enregistrés et un vol vers la Suède par Henri Sornin du RSA à bord d'un Jodel

mars-avril 1959, l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais a entrepris une étude méthodique de l'onde dans le Massif du Pilat, des Monts du Forez et du Lyonnais. Le personnel de l'aérodrome de Saint Etienne-Bouthéon et l'Aéro-club Stéphanois ont apporté leur contribution, ainsi que M. Seyne de l'Aéro-club de Saint Chamond.

1959, installé sur le terrain du 'Colombier', l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais dispose de 9 avions (dont un quadriplace, cinq biplaces, deux monoplaces, 1 MS 315 remorqueur et un 'Javelot'). L'activité d'ensemble du club pour 1959 se traduit par un total de 2.500 heures de vol, dont plus de la moitié 1.132 ont été accomplies par la Section Vol à Voile et ses résultats : 8 brevets B, 9 épreuves d'altitude, 7 de durée, et 10 de distance du brevet D, 2 vols de distance du brevet E et 1 brevet E terminé, 4.582 kilomètres en vol

31 janvier 1960, Pierre Nique, ancien pilote d'essais, moniteur de vol à voile et de vol à moteur dans différents clubs de la région, titulaire de 8.000 heures de vol a reçu la Médaille de l'Aéronautique dans le club-house de l'Aéro-club Charles Voisin sur le terrain de 'Pizay' à Belleville sur Saône. C'est le Général Ruby, son ancien chef militaire qui avait tenu à lui remettre cette distinction.

dans les années 1960, sur le terrain de 'Pizay' à Belleville su Saône, les parachutistes du Centre Inter-Club de Lyon sautent fréquemment.

3 octobre 1964, vers 18 heures, collision en vol entre deux appareils, à Saint Jean d'Ardières, au sud du terrain d'aviation de Belleville sur Saône. Deux appareils de l'Aéro-club Charles Voisin se heurtent en vol : dans le Jodel D 120, immatriculé F-BCBK, le pilote Courbouleix, blessé à la face restera aveugle, son passager est gravement blessé ; dans le Jodel D 112, le pilote et son passager sont tués.

14 avril 1967, sur l'aérodrome du 'Colombier', premier vol du planeur CXD-18 conçu par MM. Chapeaux et Durand et réalisé par SECMA à Trévoux. Ce planeur d'une conception originale, immatriculé F-CRRD, réalisé qu'à un seul exemplaire est conservé au Musée Régional de l'Air à Angers.

https://www.j2mcl-planeurs.net/dbj2mcl/planeurs-machines/planeur-fiche_0int.php?code=388

1969, l'aérodrome du 'Colombier' de par sa proximité des bords de Saône a un sol mou et de plus fréquemment inondable, ce qui est fort préjudiciable aux activités aéronautiques. Il est acquis qu'Edouard Durand, chef-pilote de l'Aéro-club de Villefranche sur Saône et André Cornax, architecte et pilote, ont découvert sur la commune de Frontenas un terrain de 60 hectares dans un environnement favorable à l'implantation d'un aérodrome

7 octobre 1972, M. Bajard, maire de Claveidolles et officier de l'Armée de l'Air en retraite, procède à l'inauguration de l'altisurface au col de la Croix-Rozier (altitude 750 mètres) sur la commune de Claveisolles. C'est sur l'initiative de M. Jean-Baptiste Gelay, propriétaire du terrain et pilote de montagne, que cette altisurface a été aménagée en vue de permettre aux pilotes locaux de s'entraîner à la qualification de pilote de montagne. Une piste de 200 mètres de long et 20 de large, une pente de 23%. Une altisurface réservée aux atterrissages et décollages sur laquelle le Rallye Socata 150 ST, immatriculé F-BXTS, a connu un accident le 3 avril 2009. D'un entretien coûteux et à la demande de la propriétaire, la fille de Jean-Baptiste Gelay, cette altisurface est fermée le 21 mars 2016.
<https://www.aerosteles.net/stelefr-croixrozier-gelay>

25 décembre 1973, décès de Gabriel Voisin (1880-1973), originaire de Belleville sur Saône, est à l'origine de la construction de la première usine d'aviation en région parisienne. Une plaque sur sa maison natale à Belleville sur Saône.
<https://www.aerosteles.net/stelefr-belleville-gvoisin>

9 juin 1974, vers 17 heures, le Pilatus Porter d'Air Alpes, immatriculé F-BJSZ, basé sur le terrain de Belleville sur Saône, s'écrase au sol en bordure des localités de Pizay /Saint Jean d'Ardières. L'appareil piloté par René Jaubert, participe normalement à la lutte anti-grêle, mais donne également des baptêmes de l'air. Lors d'un de ces vols, l'appareil est accidenté : deux morts et six blessés

1976, ouverture de l'aérodrome de Villefranche-Tarare à la Circulation Aérienne Publique
Aérodrome de Villefranche-Tarare sur la commune de Frontenas à 10 kilomètres au sud-ouest de Villefranche sur Saône Code LFHV Cordonnées 45° 55' 12" N -04° 38' 06" E altitude 328 mètres, à l'origine : orientée sud/nord une piste bitumée longue de 1 040 mètres et large de 30, dotée d'un balisage diurne et nocturne (feux basse intensité), et d'un indicateur de plan d'approche (PAPI) pour chaque sens d'atterrissage Gestionnaire de l'aérodrome Chambre de Commerce et d'Industrie de Villefranche et du Beaujolais.

<https://araf.jimdofree.com/documents-d-information-g%C3%A9n%C3%A9rale-sur-l-a%C3%A9rodrome-et-son-usage/carte-a%C3%A9ronautique-officielle-de-l-a%C3%A9rodrome-villefranche-tarare/>

1977, l'Aéro-club de Villefranche sur Saône avec son activité 'vol moteur' quitte l'aérodrome du 'Colombier' pour celui de 'Frontenas'. L'activité 'vol à voile' restant en place.

février 1979, sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare, l'Héli-club du Beaujolais est fondé par Michel Billom, pilote d'avion depuis 1962. C'est à l'école de pilotage de Transair que Michel Billom a été breveté et de pouvoir acquérir la première machine du club, un Bell 47. En 2020, l'Héli-club du Beaujolais sur l'aérodrome de Villefranche-Frontenas, se consacre à l'école de pilotage, baptêmes de l'air et vol d'initiation sur hélicoptère, c'est le plus important club d'hélicoptères de France : 150 adhérents sont pilotes, 2000 heures de vol par an, sept hélicoptères.

<http://www.heliclub-beaujolais.com/content/historique-de-lheliclub-du-beaujolais>

<https://www.leprogres.fr/beaujolais/2016/07/05/le-premier-heliclub-francais-forme-30-eleves-a-l-annee>

1980, la section vol à voile de l'Aéro-club de Villefranche sur Saône devient un club indépendant sous le nom de Centre de Vol à Voile du Beaujolais (CVVB), tandis que la section vol à moteur prend le nom d'Aéro-club du Beaujolais (ACB).

1981, l'aérodrome du 'Colombier' disparaît pour faire place à une gravière qui deviendra ultérieurement un plan de loisirs. Le Centre de Vol à Voile du Beaujolais (CVVB) s'installe sur l'aérodrome de 'Frontenas', si cela ne coûte rien à la CCI... ! Une piste en herbe longue de 1100 mètres et large de 80, accolée à la première, réservée aux planeurs, est aménagée.

L'association compte une cinquantaine d'adhérents et possède deux planeurs autonomes, un planeur catégorie ULM, quatre biplaces, six monoplaces et un avion remorqueur. Des planeurs privés sont stationnés au club. Le club totalise 1 500 à 1 700 heures de vol par an.

1981, création de la Fédération Française de Planeurs Ultra-légers Motorisés (FFPLUM).

30 octobre 1982, vers 16 heures, un ULM s'écrase au lieu-dit 'Bois des Filles' sur la commune de Frontenas. Le pilote, propriétaire de son appareil, et sa passagère trouvent la mort dans cet accident.

1982, le Model Air Club Beaujolais (MACB) loue des terrains sur la commune de Ville sur Jarnioux et de Theizé pour la pratique du vol de pente.

depuis 1983, plus de 100 stagiaires par an, venus de toute la France, s'initient au vol des ULM pendulaires et multiaxes au Centre ULM du Beaujolais à Belleville sur Saône dirigé par Alain Teffaud.

18 juillet 1986, le Groupe Pourprix, affaire familiale lyonnaise spécialisée dans la chaudronnerie industrielle, reprend un site industriel à Villefranche sur Saône.

La carrosserie Déthieux créée en 1910, rue de la République à Villefranche sur Saône, devient en juin 1914 les Chantiers du Beaujolais suite à l'association de Déthieux et sa vingtaine de menuisiers en carrosserie avec du personnel des Etablissement Vaquier de Lyon, spécialisé dans la fabrication des voitures de chemin de fer et autobus. Ultérieurement cette entreprise se

scinde ; d'une part, la fabrication des voitures de chemin de fer passe sous le contrôle de la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer, d'autre part, les frères Sulitzer construisent en 1925 des remorques et les premières semi-remorques sous la marque 'Titan'. Après une série de restructurations et de changements de dénomination : Frangéco, Titan-Frangéco, Titan, Titan-Coder, le site industriel de Villefranche sur Saône au 472 rue Paul Claudel qui fabrique des appareils avitailleurs est repris le 18 juillet 1986 par le Groupe Pourprix qui crée Titan-Aviation. Avec ses sites de Villefranche sur Saône et d'Aix les Milles, Titan Aviation est leader mondial dans le domaine de l'avitaillement en carburant des aéronefs civils et militaires. Juin 2020, Titan Aviation s'installe sur un nouveau site à Arnas, au nord de Villefranche, mais est inquiet sur l'avenir suite à la pandémie du COVID qui touche tout particulièrement l'aviation commerciale

1986, la Société d'Entretien et de Réparations Maconnaises (SERMA) créée à Macon en 1981, s'implante sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare où elle effectue la maintenance d'aéronef du transport public et d'avion turbopropulseur. 1997, SERMA est agréé Atelier d'Entretien Aéronautique. 2004, absorption d'Aéromat spécialisée en avionique et radio. SERMA s'oriente vers la vente et la location de multiaxes. SERMA est radiée du Registre du Commerce en juin 2019

1986, création de l'Association des Riverains de l'Aérodrome de Frontenas (ARAF) pour les représenter auprès des pouvoirs publics et des instances gestionnaires de la plateforme aéronautique.

5 juillet 1987, l'aéro-club Charles Voisin à Belleville sur Saône organise le Deuxième Salon Aéronautique et de l'Espace du Beaujolais

9 janvier 1993, un Piper Twin Comanches piloté par Monsieur Bimes décolle de Bron pour se rendre sur le terrain de Frontonas à proximité de Villefranche en Beaujolais. Surpris par les bancs de stratus bas qui traînent sur les reliefs au-dessus d'Anse, l'appareil s'écrase au sol, vers 16 heures, aux limites des communes de Lachassagne et de Marcy sur Anse. Le pilote décède dans les minutes qui suivent l'accident.

dans les années 2000, sur l'aérodrome de Belleville-Villié Morgon, évolue des ULM de tous types au sein de : AeroCréation, Flylighy, Flysynthesis, Adventure, mais aussi la présence des Montgolfières représentées par Lindstrand.

Aérodrome de Belleville-Villié Morgon sur la commune de Saint Jean d'Ardières à 4 kilomètres au nord-nord-ouest /est-sud- est de Belleville sur Saône Codé LFHW Coordonnée 46° 06' 28''N 04° 42' 50'' E altitude 215 mètres piste en herbe de 250 de long par 20 de large orientée sud-sud-est/nord-nord-ouest aérodrome à usage restreint.

22 septembre 2002, le Jodel D-92, immatriculé F-PBOI, construit par Yvan Rivière et Pierrot Clavier, et piloté par Raymond Martin de l'Aéro-club du Forez de Feurs, suite à un arrêt moteur, manque son atterrissage en campagne, près de Pizay. 1 blessé.

octobre 2001, création d'Air Calade sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare. Cette entreprise est spécialisée dans la maintenance des appareils Robinson, et particulièrement des R22 et R44, hélicoptères à moteurs à pistons 2 et 4 places. Air Calade est radiée du Registre du Commerce en mai 2020.

septembre 2002, sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare, création par Dominique Bessenay de

l'atelier Horus Aérotech spécialisé dans l'entretien des avions monomoteur, particulièrement les Robin et quelques Piper et Socata, ainsi que la maintenance des menuiseries aéro en bois et composites

9 mai 2003, Air Beaujolais a été fondé à Ternand par M. Franck Veron (fondateur de la Société Lyonnaise Norev, marque Majorette). Son chef-pilote, M. Durand, était ancien chef-pilote de l'aéro-club de Villefranche sur Saône. Cette compagnie a exploité un Piper Cheyenne III qui était basé sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare. La principale activité de cette compagnie était sa mise à disposition de la société 'Norev'. Les pilotes étaient Christian Adamo qui a fait ensuite carrière chez Britt Air où il était Commandant de bord sur Fokker 100 et Philippe Bourdon qui pilote chez Air Littoral. Il avait été envisagé la création d'une ligne aérienne Frontenas-Bordeaux, mais l'activité n'était pas rentable. Les rêves d'aviation d'affaires s'envolent avec le choc pétrolier de 1973, la création du TGV en 1981 et l'expansion de l'autoroute. Air Beaujolais a cessé toute activité le 1^{er} octobre 2007.

1^{er} juillet 2005, vers 7 h 45, un ATR 42-500, immatriculé F-GPYK, avec trois membres d'équipage et 25 passagers en descente vers l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, et un Robin DR 400-160, immatriculé F-GMXI, qui a décollé d'Epernay à destination du Castellet, avec son pilote et deux passagers, se croisent à la verticale de l'aérodrome de Villefranche sur Saône. Il y a eu un risque sérieux d'abordage.

14 septembre 2007, le Socata Gardan GY 80, immatriculé F-BNQV, décolle du terrain de Brindas, à 9 h 15, pour un vol à destination de Villefranche sur Saône, à 40 kilomètres. A son retour, l'appareil heurte le sommet d'une colline et prend feu au lieu-dit 'Chatanay' sur la commune de Lentilly. Le pilote trouve la mort dans cet accident.

2007, l'Aéro-club du Beaujolais qui regroupe environ 150 adhérents actifs a réalisé 2337 heures de vol.

octobre 2009, Michel Jacinto délocalise sur l'aérodrome de Villefranche -Tarare la société Air Expert qui avait été créé à Poitiers. L'activité principale d'Air Expert est l'expertise technique industrielle pour les compagnies d'assurances et sociétés industrielles. M. Michel Jacinto présente une spécialité aéronautique et intervient suite à des sinistres ou litiges (clients, fournisseurs, non-conformité de produits) dans l'aéronautique et de l'aviation générale à l'aviation d'affaire

2010, Emmanuel Grarre assure la Présidence de l'Aéro-club de Villefranche. La flotte du club se compose : Robin DR 400-140 B immatriculé F-GMKX, Robin DR 400-140 B immatriculé F-GJZI, Robin DR 400-140 B immatriculé F-GSBU, Robin DR 400-140 B immatriculé F-HBEG, Rallye 150 ST immatriculé F-BXTS.

septembre 2015, Médaillé de l'Aéronautique, Médaillé de la Jeunesse et des Sports, Edouard Durand s'éteint à l'âge de 84 ans.

2015, Jean-Louis Gougnaud, à l'origine des entreprises Seram/Aéromat et d'Air Calade, bénéficiant de 42 ans d'expérience dans le secteur aéronautique offre ses services de conseils en créant JLG Partn'Air

2015, sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare, ce sont 70 aéronefs basés et 20.000 mouvements.

2016, Duc Hélices s'installe dans une nouvelle structure sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare. Cette entreprise fondée par Vincent Duqueine en 1988 à Lentilly développe une gamme de rotors et de pales pour hélicoptères, des cônes d'hélices et différentes pièces mécaniques. DUC Hélices avec seize collaborateurs dont deux ingénieurs de bureau d'études produit 1.500 hélices par an. La société a la maîtrise complète de sa chaîne de fabrication 'De la conception au service après-vente',

mars 2018, amoureux de Beethoven, le chef d'orchestre Maurice Musso assure les fonctions de chef-pilote professionnel à l'Aéro-club du Beaujolais..

7 août 2018, un planeur fait un atterrissage d'urgence à proximité de l'aérodrome de Frontenas.

26 août 2018, sur l'aérodrome de Villefranche sur Saône, en cours d'après-midi, lors du treuillage du planeur ASW 17, ce dernier décoche et tombe d'environ 200 mètres, le pilote est tué sur le coup.

23 septembre 2018, à l'initiative de la Fédération Française des Pilotes de Montagne, création de l'altisurface du Parasoir (altitude 686 mètres) sur la commune de Vaux en Beaujolais. Piste en herbe de 230 mètres de long et 18 de large avec une pente de 20%.

2019, Saïd Hadid, consacré champion d'Europe de Voltige en 2009 rejoint l'équipe des six instructeurs pilotes de ligne ou pilotes professionnels de l'Aéro-club du Beaujolais qui compte 195 adhérents dont une cinquantaine d'élèves-pilote.

2019, à l'Aéro-club du Beaujolais qui regroupe plus de 200 membres, l'activité a été particulièrement importante : 2.300 heures de vol, dont 1.100 heures de formation Avion et 170 heures de formation ULM.

du 17 mars à 12 heures au 11 mai 2020, suite à la pandémie du Covid 19, un confinement total est imposé en France.

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.

du début novembre au 15 décembre 2020, deuxième confinement.

10 novembre 2020, une grande figure du monde aéronautique local nous quitte. Alphonse Cadière, 20.000 heures de vol sur hélicoptère décède du Covid.

novembre 2020, Jean-Jacques Pertus, gérant et animateur du Bistrot d'Hélices qui était un lien entre tous les acteurs de l'aérodrome de Villefranche-Tarare, décède du Covid. En 2012, Jean-Jacques et Ghislaine Pertus ont ouvert le Bistrot d'Hélices sur l'aérodrome. Ancien propriétaire de L'épicerie à Villefranche, Jean-Jacques Pertus est accompagné en cuisine par Claude Branchet, ancien propriétaire du Restaurant, à Villefranche. Le Bistrot d'Hélices, avec

sa belle terrasse en bordure du tarmac, est rapidement devenu une escale gourmande en Calade. Auparavant, Emmanuel Grarre, pendant une dizaine d'années, avait tenu le Restaurant-bar de l'aérodrome de Frontenas.

La Vie Aérienne en Calade et dans le Val de Saône © CALM 12/2020

Ce texte est présenté par le Cercle Aéronautique Louis Mouillard (CALM), du nom d'un précurseur de l'Aéronautique d'origine lyonnaise. Le CALM se doit sur son site Internet

<https://calm3.jimdofree.com/>

de pérenniser la mémoire des personnes, des faits et événements aéronautiques en Rhône-Alpes

Ne les oublions pas... !

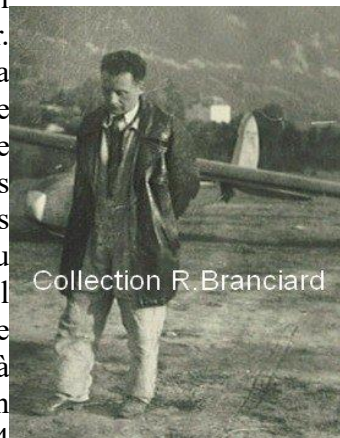
Edouard VERMOREL est né le 31 août 1884 à Villefranche sur Saône. Edouard Vermorel ne cesse de s'intéresser au développement de l'aviation naissante et, dès 1906, il entreprend dans ses usines de Villefranche sur Saône la construction de matériels d'aviation. Edouard Vermorel est inscrit à l'Aéro-club du Rhône depuis 1905, membre du Comité de Direction depuis 1906 et vice-président depuis 1910. En 1909, il fonde l'Aéro-club du Beaujolais à Villefranche sur Saône et le dote d'un important parc à ballons. Il participe activement à l'organisation de la Semaine d'Aviation en mai 1910 sur le terrain de La Poudrette à Villeurbanne. Il sera président de l'Aéro-club du Rhône de 1927 à 1931. Edouard Vermorel, membre des Vieilles Tiges, décède le 2 novembre 1956, à Paris XVI^{ème}

Charles GERMAIN est né le 4 novembre 1909 à Villefranche sur Saône. Sorti en 1928, à l'âge de 19 ans de l'Ecole Professionnelle de Voiron exploitée à Villefranche, il exploite en 1936 une affaire familiale d'électricité. Attiré dans sa jeunesse par l'aviation, il passa vite son brevet de mécanicien avion ce qui le conduisit, en 1930, au 37^{ème} Régiment d'Aviation au Maroc où il accomplit son service militaire. A son retour à Villefranche, Germain fut le premier élève-pilote de l'Aéroclub naissant. À Challes les Eaux. Germain passait en 1934 son brevet de pilote du premier degré sur Caudron G 3. En 1939, Germain est mobilisé au Groupe de Chasse III/9 à Bron. 1947, Charles Germain prend la présidence de l'Aéro-club de

Villefranche. Maire de Villefranche sur Saône de 1958 à 1977, Chevalier de la Légion d'Honneur, Charles Germain est décédé le 14 avril 1979 à Beauregard (Ain).

Pierre NIQUE est né le 19 octobre 1901 à Montmerle sur Saône (Ain). Affecté comme élève-pilote en 1921 à l'Ecole de pilotage d'Istres, il est breveté pilote militaire le 21 mai 1921. Pilote-moniteur à l'Ecole Hanriot de Mourmelon, puis à la Cie France-Aviation, il est nommé Directeur de l'Ecole de pilotage Hanriot à Chalon sur Saône en octobre 1924. En 1932, il assure la Direction de l'Ecole de pilotage Hanriot à Bourges et la mise au point et réception des avions Hanriot construits sur ce site. Il participe à la mise au point d'avions munis de skis sur des sites du Briançonnais et à Chamonix. En 1939/1940, il est affecté spécial à la SNCAC en tant que pilote d'essai. A la Libération, le Lieutenant Nique reprend du service dans l'Armée de l'Air au sein du Groupe 1/35 sur le Front des Alpes, comme pilote personnel du colonel Ruby. Pendant l'année 1946, à partir du terrain de Macon-Charnay, il assure le pilotage des appareils du Centre National de Défense contre la Grêle. Sur le terrain de Belleville sur Saône, à l'Aéroclub Charles Voisin, il est chef-pilote de 1947 à 1951, à Villefranche sur Saône de 1951 à 1957 et à Bourg en Bresse en 1958. Pierre Nique prend sa retraite à 58 ans avec un total de 20.000 heures de vol. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n°15 en date du 13 juin 1946. Il décède le 5 décembre 1968 à Montmerle sur Saône.

René BRANCIARD est né le 14 avril 1911 à Villefranche sur Saône. Comme pilote-boursier, René Branciard est breveté pilote militaire n°23017, le 18 Août 1930, à l'Ecole Caudron d'Ambérieu en Bugey. Il apprend à piloter un planeur sur le terrain du Colombier à Anse où il officie comme moniteur avion jusqu'en 1938. A cette époque, il revient à l'école Caudron à Ambérieu comme moniteur. Démobilisé, il part en stage de moniteur de vol à voile à la Montagne Noire où il réalise le 50 kilomètres de son insigne d'argent. En février 1945, René Branciard est moniteur au Service des Sports Aériens de la Montagne Noire, puis au Centre de Challes les Eaux, où il restera 31 ans, dont 18 comme chef-pilote. Depuis ce centre, il effectuera de nombreux vols en planeur, dont le vol du 14 Avril 1955 sur Breguet 900 en survolant le Mont Blanc en vol d'onde à 5.950 mètres. René Branciard adhère aux Vieilles Tiges, le 20 décembre 1973, avec le n°419. En 1976, il prend sa retraite, à l'occasion du transfert du Centre de Challes les Eaux sur le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Il s'éteint à Chambéry, le 24 Novembre 2006, à l'âge de 95 ans.



Gabriel MARGERIT est né le 8 octobre 1912 à Fareins (Ain), dans un petit village, proche de Villefranche sur Saône. Fils de Gabriel Laurent Margerit, propriétaire et négociant 46 ans et de Jeanne Marguerite Amélie Caillot 41 ans. Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote à l'Ecole de pilotage Caudron d'Ambérieu en Bugey (Ain), où il est breveté pilote sous le n°23344 le 18 juillet 1931. Démobilisé en 1935, il est à nouveau mobilisé en 1939 et sert au Maroc. Marié à Lyon 1^{er} le 6 juin 1942 avec Raymonde Chefdeville.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il effectue un stage aux Etats Unis et au Canada et termine la guerre en Tunisie au Coastal-Command (à confirmer) en 1942, sergent-chef au groupe de chasse 2/3 à Alger, puis adjudant.

En mars 1946, il est de retour dans son village à quelques centaines de mètres de l'aérodrome du Colombier à Anse où l'Aéro-club de Villefranche sur Saône est installé. Devenu chef-pilote de ce club, il le dynamise et forme les futurs cadres de celui-ci

Le 18 janvier 1950, sur un Castel-301, du terrain du Colombier, Margerit chef-pilote du club et l'un de ses élèves, Edouard Durand (18 ans) décolle à 14 h 07 dans la neige au sol. La nuit tombe, le ciel s'éclaircit, la température chute, le vent devient fort, la radio tombe en panne. Au sol, sur la piste du terrain du Colombier, on attend, l'appareil se pose finalement sur la pente du Mont Thou (Rhône), à une dizaine de kilomètres au nord de Lyon, le lendemain à 9 h 33 du matin après avoir volé 19 heures 26 minutes. Ils avaient à leur portée le record national, mais aussi mondial de 50 heures 26 minutes. Edouard Durand deviendra quelques années plus tard, chef-pilote de l'Aéro-club de Villefranche.

En 1951, Margerit part dans les Centres Nationaux d'Aviation de Saint Yan, Challes les Eaux et Saint Auban. Dans ce dernier centre, il bat le record de France de vitesse en planeur : 17 août 1955, Gabriel Margerit, établit le record de vitesse sur triangle de 300 km : Saint Auban-Die-Mont Genève-Saint Auban, à bord d'un Air 102, à la vitesse de 39, 707 km/h. Il fallait un dépaysement à cet homme d'action. Il part en Indochine, en tant que pilote dans des compagnies privées où il accomplit des missions très dangereuses de liaison et de ravitaillement des postes militaires. C'est à Nouméa que Gabriel Margerit, pilote de ligne, sillonne le Pacifique avant de retourner au Laos, puis en Algérie en 1958.

Le 9 octobre 1961, lors du décollage d'In Amenas, au cœur du Sahara, à destination d'Alger, Gabriel Margerit aux commandes du Dragon Rapide DH 89Z, immatriculé F-BFVM, de la Compagnie Générale d'Affrètement Aérien, avec comme mécanicien Rousseau et sept pétroliers en tant que passagers, trouvent la mort.

Gabriel Margeit était à trois mois de prendre sa retraite, il totalisait près de 12.000 heures de vol, la plupart du temps sur monomoteur au-dessus de la jungle ou du Pacifique. Il laisse une veuve et deux enfants : un fils de 17 ans et une fille de 11 ans. Gabriel Margeit repose dans le cimetière du village de Saint Bernard (Ain).