

Monsieur Jean-Paul Gensies a mis en ligne, le 19 avril 2021, un film présentant l'activité aéronautique sur l'aérodrome de Bron lors d'une manifestation aérienne, probablement en 1927.

<https://memoire.ciclic.fr/11773-meeting-aerien>

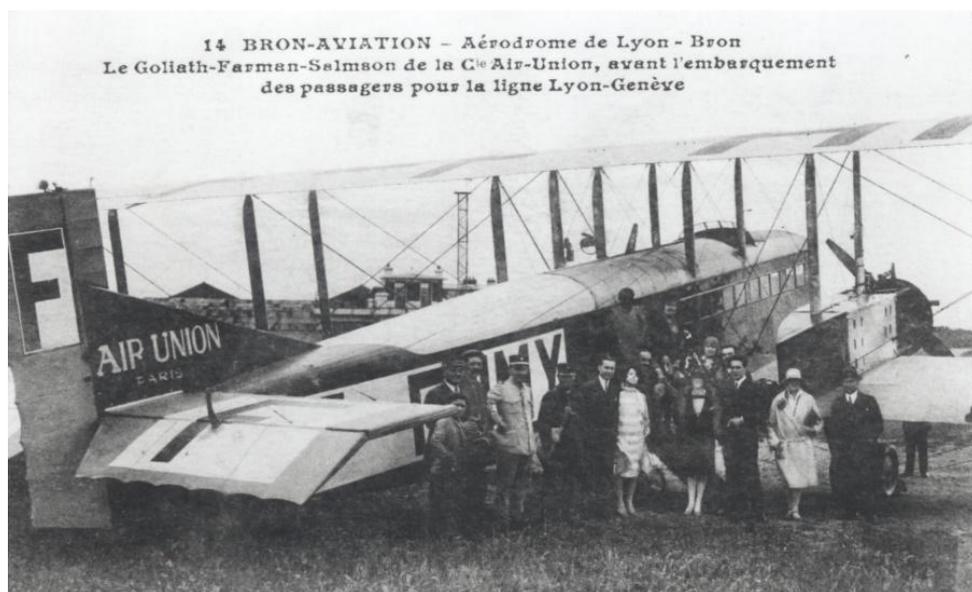
Tout d'abord, sortie du hangar du sesquiplan italien Caproni Ca 73, mis en service en 1926, immatriculé I-BAUP, en version avion de ligne pouvant transporter une dizaine de passagers. A l'origine, ce type d'appareil servait comme bombardier avec une disposition d'aile unique qui était une caractéristique des gros avions Caproni de cette époque : sesquiplan inversé.

Lors de la sortie du Caproni Ca 73, on aperçoit dans le fond du hangar, un appareil dont l'immatriculation serait F-AFAG. Il s'agirait du Caudron C 61, biplan de transport propulsé par trois moteurs, destiné à la compagnie des Lignes Aériennes Latécoère.

Issu d'un programme de bombardier lourd mis en service en 1918, le F 60 'Goliath', est aménagé, au lendemain de la Première Guerre mondiale, en appareil de transport pour douze passagers et deux membres d'équipage. Ses dimensions sont imposantes pour l'époque. Ce biplan à structure en bois recouverte de toile avec un fuselage de section carré muni de hublots rectangulaires, est propulsé, à l'origine, par deux moteurs Salmson Z 9 de 230 cv. Ces avions de transport les plus appréciés de l'immédiat après-guerre sont titulaires de plusieurs records mondiaux d'altitude et de distance. Toutes les compagnies européennes de quelque importance l'adoptèrent.

Le Farman 60 n°8, immatriculé F-GEAC, qui reçoit son Certificat de Navigabilité le 4 février 1920 est enregistré à la Compagnie des Grands Express Aériens. L'appareil est affecté à la liaison Paris-Londres.

En 1923, le F-GEAC est transféré à la compagnie Air Union à la création de la nouvelle compagnie. Toujours basé au Bourget, il est baptisé "Artois". En juillet 1929, il subit un atterrissage forcé et sera réparé. L'appareil sera réformé le 7 décembre 1932.



L'activité aéronautique filmée sur l'aérodrome de Bron en 1927

En 1926, le Breguet 19 'Limousine' ayant montré son potentiel, Breguet construit deux prototypes d'une berline de transport pour six passagers, quise présente sous la forme d'un biplan d'envergure inégale construit en bois entoilé et Duralumin. Equipé d'un moteur Gnôme et Rhône de type Jupiter 9 Ab de 420 cv à neuf cylindres en étoile refroidis par air, l'appareil avec une charge utile de 830 kg peut voler à 185 km/h sur une distance de 600 kilomètres. Le décollage et l'atterrissage se font sur 180 mètres. Sur un fuselage d'un blanc immatriculé est peint l'indicatif de l'appareil. Six passagers trouvent place à l'intérieur de la cabine, alors que le pilote est à l'air libre au droit du plan supérieur. Le poste de pilotage se trouve surélevé du fait de sa présence au-dessus de la soute à bagages. Une autre soute à bagages se situe à l'arrière du fuselage



Le n°01 qui obtient son Certificat de Navigabilité en mai 1927, mis en service par Air-Union sur Paris – Lyon – Marseille, est immatriculé F-AIIIJ.

Le 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.



L'activité aéronautique filmée sur l'aérodrome de Bron en 1927 (C) CALM 09/2022