

L'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

Vers 1504, Hugues Blériot, d'origine lyonnaise, en religion Frère Boromé à la Grande Chartreuse (Isère), expérimente sur une pente du massif de la Chartreuse un engin planeur fait de toile et de bois.

1874, Jean-Désiré Sival-Laserve construisit un hélicoptère à 2 hélices dans l'atelier paternel, rue Saint Victorien à Villeurbanne. Un dispositif permettait de déplacer le centre de gravité dans le but d'orienter la direction. En outre, le 12 août 1905, à l'âge de 79 ans, il exécutait sa première ascension en ballon libre à bord de l'"Arago", devenant ainsi le doyen de l'époque des aviateurs et aéronautes du Sud-Est.

5 février 1914, Plantier accompagné de son fidèle mécanicien Aimé Trigon, (1896-1974) pose son biplan Farman sur les pavés du bas-port du Rhône, face à l'actuel hôpital Saint Luc à Lyon. Une rue de Bron porte son nom. Louis Plantier, né à Anjou (Isère) en 1890, décède à Villacoublay (Yvelines) en 1920.

10 février 1914, création de la Commission pour le maintien de l'aviation militaire à Lyon, son siège se situe à l'Union Automobile, rue Alphonse Fochier à Lyon. Elle est présidée par les personnalités politiques lyonnaises, le monde universitaire, médical, industriel et commercial y est représenté. Elle a pour but d'étudier et de proposer les meilleures conditions du maintien de l'aviation militaire à Bron : prix de location de l'aérodrome et éventuel rachat par l'Etat de l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, etc...

22 février 1914, une violente bourrasque de vent détruit 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. 1914

Au début de 1914, l'activité de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron prendra fin.

A la déclaration de la Première Guerre mondiale, début août 1914, il n'y a plus aucune activité aéronautique sur le champ d'aviation de 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.

Fin août 1914, devant l'avance des troupes allemandes, il fut décidé le transfert à Lyon du Service des Fabrications de l'Aviation Militaire (SFA) de Chalais-Meudon. Ce transfert était accompagné, pour les mêmes considérations, de l'évacuation des usines de la région parisienne travaillant pour l'aviation. La plupart de celles-ci s'installèrent leurs fabrications à Lyon (maisons H et M. Farman, Esnault-Pelterie, Caudron, Moteurs Gnome et Rhône, Moteurs Renault, Voisin, etc...) en déménageant leur personnel et leur outillage. Les succursales des usines parisiennes créées à Lyon furent maintenues et leur production vint augmenter celle du siège. C'est la surveillance de ces usines lyonnaises qui motiva la création de l'annexe du SFA à Lyon, installée dans de vastes locaux et ateliers situés dans le quartier de La Part Dieu, L'annexe du SFA à Lyon est chargée de surveiller, dans les usines de la région lyonnaise, la fabrication du matériel d'aviation et d'en assurer la réception, conformément aux cahiers des charges. Elle dispose d'un personnel civil et militaire d'agents contrôleurs et réceptionnaires spécialisés (avions, moteurs et voitures). Le matériel fabriqué en région lyonnaise est livré après réception aux magasins de l'annexe. Il est employé à la constitution de nouvelles unités ou à la fourniture de matériel de rechange ou de complément. L'Annexe est chargée de la constitution des nouvelles escadrilles (France, Serbie, Orient,

l'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

Maroc, Tunisie) qui, toutes ont été formées à Lyon, et aussi au ravitaillement de l'aviation en Orient, Serbie, au Maroc et en Tunisie. La région lyonnaise devient un centre très important de l'industrie aéronautique française. Le terrain d'aviation de Bron accueille les ateliers de finition et de réception des constructeurs.

A l'automne 1914, une école de perfectionnement sur avion Maurice Farman fonctionnera quelques semaines sur le terrain de Bron.

5 octobre 1914, Joseph Frantz est le premier pilote français victorieux lors d'un combat aérien. Né à Beaujeu (Rhône) en 1890, décède à Paris en 1979 <https://www.aerosteles.net/stelefr-beaujeu-frantz>

5 janvier 1934, les avions de la Croisière Noire, de retour d'Afrique, font escale à Bron. Le Lieutenant-colonel Girier du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron commandait le 2^{ème} Groupe, la 3^{ème} escadrille et la 6^{ème} cellule de cette expédition.

A la suite du décret d'avril 1933, publié le 2 juillet 1934 : le terme d'Armée de l'Air se substitue à celui d'Aéronautique Militaire, les régions aériennes sont créées. les Régiments d'Aviation se transforment en Escadres, le terme de Base Aérienne apparaît. La 4^{ème} Région Aérienne sera installée à Bron en 1934, sous les ordres du Général Picard, puis du Général Poli-Marchetti, avant son transfert à Aix en Provence en 1936. Le 35^{ème} Régiment d'Aviation donne naissance à trois escadres homogènes regroupées au sein de la 5^{ème} Brigade Aérienne dont l'Etat-Major est installé sur la Base Aérienne 105 à Bron : les quatre escadrilles d'aviation de chasse du 35^{ème} Régiment d'Aviation sont détachées pour former le premier et deuxième Groupe de la 2^{ème} Escadre de chasse qui deviendra la 5^{ème} Escadre de chasse basée à Bron. Toutes les escadrilles conservent leurs insignes et traditions , sauf l'escadrille 'les Aigles' qui reprend les traditions de la SPA 102 'Soleil de Rhodes', mais en fait c'est l'insigne de la Spa 75 le 'Charognard d'Or' qui deviendra l'insigne effectif de cette escadrille; les autres escadrilles de reconnaissance et de d'observation du 35^{ème} Régiment d'Aviation restent en place jusqu'en septembre 1934, date à laquelle, elles sont réorganisées en 35^{ème} et 55^{ème} Escadre, à deux groupes de deux escadrilles chacune.

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

19 novembre 1934, est créée à Lyon, l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon, premier groupement organisé d'amateurs qui dispose d'un atelier de constructions à Villeurbanne, rue Francis de Pressensé. et d'un siège social Café Moderne au 138 Cours Lafayette à Lyon. La réalisation du 'Fellot-Lacour n°1' et de son premier vol sur le terrain du Colombier à Villefranche sur Saône sont un succès. Mais à moins de 50 heures de vol, l'appareil se retrouve sous forme de débris. Mais, il faut trouver un terrain. C'est à Reyrieux, au quartier des Bruyères, dans l'Ain, qu'un terrain privé est aménagé : piste de 350 mètres de long sur 50 mètres de large, un hangar et une cabane pompeusement baptisée 'club-house'. Le 21 juillet 1935, une grande fête d'aviation est organisée sur le terrain avec la participation des as de l'aviation lyonnaise. Jusqu'à la guerre, Reyrieux connaît une période faste et mérite le titre de premier terrain privé amateur de France... sur lequel évoluent le Fellot-Lacour n°2, les poux du ciel de Layat et Tribollet, les Henri Mignet de Lemaire et Coulaud.

Dès 1934, des maquettes de planeur en vol libre sont présentes sur le terrain de Bron. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, l'activité de l'ACRSE se réduit au vol à voile et au modèle réduit. De ce fait, création de la Section locale de modèles réduits au sein de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est (ACRSE). En 1941, un local acquis par l'ACRSE, au 135 Grande Rue de la Guillotière, permet d'organiser des cours et des ateliers de maquettisme et modélisme sous la responsabilité d' Emile Renouard. Suite à une sensibilisation des jeunes dans les écoles lyonnaises, la section enregistre jusqu'à 800 adhésions.

l'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

Année 1944, voir le tiré à part '1944-2024, il y a 80 ans, les évènements aéronautiques en région lyonnaise'

9 juillet 1954, vers 20 h 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.

16 au 25 avril 1954, 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.

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.

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} juillet 1964, à Bron et Satolas, la Base Aérienne de Défense 10/942 devient Base Aérienne 942.

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.

Fin novembre 1964, une unité de l'Aviation de l'Armée de terre aménage une importante structure comportant des cantonnements, des services administratifs et techniques et des hangars. Diverses dénominations sont données à cette unité en fonction de sa dotation en matériel : des avions Piper et Cessna aux hélicoptères Djinn, Bell, Alouette. Le 5^{ème} Groupe d'hélicoptères légers de l'Aviation légère de l'Armée de terre est créé à Corbas, le 1^{er} août 1977. Dans le cadre du redéploiement de l'Armée de terre, cette base est supprimée au cours de l'année 2000.

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, 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

l'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

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.). En 1968, le CAALB fusionne avec l'aéro-club du Grand Lyon sur l'aéroport de Bron.

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.

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 (Rhône). 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.

24 juin 1974, vers 11 h 15, Rachid, un adolescent de seize ans s'introduit dans le hangar de l'Aéro-club 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 '2^{ème} niveau' : Air Champagne Ardennes, Air Limousin et Air Rouergue.

4 septembre 1974 vers 19 h 15, le Jodel 119, immatriculé F-PMXG, heurte une ligne à haute tension à proximité de la localité de Solaise (Rhône). L'appareil, qui a décollé de Bron pour un vol local, est piloté par son propriétaire Naiko, avec pour passager Chaudek. Les deux occupants de l'appareil trouvent la mort dans cet accident.

14 novembre 1974, la base-vie de la Base Aérienne 942 du Mont Verdun est inaugurée. Ultérieurement, le 16 mai 1982, elle prendra le nom de son 'parrain' le Capitaine Jean Robert.

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, sorti du film L'Horloger de Saint Paul, coécrit et réalisé par Bertrand Tavernier. Ce film tourné entièrement à Lyon, avec une séquence du film réalisée sur l'aéroport de Bron.

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.

6 septembre 1984, au plateau de Saint Appolinaire sur la commune de Larajasse (Rhône), inauguration d'un monument commémoratif rappelant les parachutages sur le terrain 'Vinaigette' 4 octobre 1984, première messe télévisée retransmise par TF 1 en direct de l'aérogare de Lyon-Satolas.

1984, sur l'aéroport de Bron, construction du hangar 4 destiné à abriter les compagnies d'aviation d'affaires et leurs appareils

l'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

1984/1985, sur l'aéroport de Bron, les activités d'aviation d'affaires de Transair sont déplacées vers le nouvel hangar 6 de 1200 m² d'ateliers de maintenance et 300 m² de bureaux, construit à l'extrémité nord du nouveau front aéroportuaire. A cette époque, l'infrastructure aéroportuaire a été rebaptisée : tous les hangars côté piste ont des chiffres et tous les bâtiments coté ville ont des lettres (exemple : le seul hangar d'origine militaire qui subsiste à Bron qui était le hangar 6 et devenu le bâtiment G).

Janvier 1994, lors de son passage sur l'aéroport de Bron, l'hélicoptère SA-330 K 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, Premier Salon d'aviation d'affaires en France(EBAS).

26 et 27 mai 1994, sur l'aéroport de Bron, vente aux enchères d'avions et d'hélicoptères par l'Etude Conan et Auclair.

28 Juin 1994, inauguration de la gare ferroviaire de Lyon-Satolas par M. Edouard Balladur, Premier Ministre. Cette première gare aéroportuaire en France ouvre le 3 juillet 1994 pour accueillir les TGV contournant Lyon en direction des Alpes et de la Méditerranée. C'est un ouvrage en béton armé couvert d'un toit en acier et perçu comme un oiseau prenant son envol. La gare comprend cinq voies en tranchée et s'étend sur 400 m de long, 40 m de large et 40 m de haut. Les deux voies centrales sont isolées dans le « tube 300 » et sont parcourues par les trains pouvant être à pleine vitesse (300 km/h), les trois voies latérales desservent deux quais disposés de part et d'autre du tube central. Du côté ouest, une liaison ferrée avec le centre de Lyon a été créée pour accueillir le tramway express Rhônexpress. L'ensemble est recouvert sur toute sa longueur d'un toit cylindrique en béton (400 m de long sur 53 m de large) muni de nombreuses verrières en forme de pyramides pour l'éclairage naturel. Le hall central situé transversalement à cet ensemble est recouvert d'une grande structure métallique formant deux ailes évasées de part et d'autre. En 2015, 1.264,521 passagers ont transité dans cette gare.

28 juin 1994, vers 20 heures, le biturbopropulseur Gruman G 159 Gulfstream, immatriculé F-GIIX, appartenant à la Compagnie Air Provence et affrété par la Compagnie Régional Airlines, qui assure une liaison aérienne commerciale entre Rouen et Lyon, est victime d'un incident technique à son atterrissage à l'aéroport de Satolas. Il s'ensuit un incendie qui détruit partiellement l'appareil et endommage 2600 m² de revêtement de la piste. Parmi les 24 passagers et 3 membres d'équipage, deux sont blessés légèrement.

Été 1994, ouverture d'une pharmacie dans le bâtiment central de l'aérogare de Lyon-Satolas

Juillet 1994, arrivée du téléphone portable Bip-Bop .Entreprise dans l'aéroport de Lyon-Satolas. Réservé aux clients raccordés au réseau de l'aéroport de Lyon-Satolas, c'est un service de téléphonie sans fil qui permet aux utilisateurs d'émettre et de recevoir des appels en toute liberté. L'abonnement est de 250 francs, et le coût des communications est identique aux tarifs en vigueur sur le site.

Septembre 1994, à Bron, au Carrefour des Maraudeurs, dans le cadre du 50^{ème} anniversaire de la Libération de la région lyonnaise, inauguration d'une stèle en Mémoire des aviateurs de Bron, œuvre de Joseph de Joux.

1^{er} et 2 octobre 1994, sur l'aéroport de Bron, Salon de l'Aviation ancienne.

1994, sur l'aéroport de Lyon-Satolas, début de la construction d'un nouveau bâtiment radar plus au sud en bordure de l'autoroute A 432 avec une antenne portée par une tour béton en forme d'aile d'avion d'une hauteur de 30 mètres, car l'ancien radar était gêné par le toit de la gare TGV. Ceci a également permis d'en moderniser la technologie et de passer du magnétron aux transistors de puissance et à la compression d'impulsion.

22 mai 2004, en région lyonnaise, création de l'Union Régionale des Association

l'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4

Aéronautiques (URAA), en remplacement de l'Union Régionale des Groupements
Aéronautiques (URGA) créée en février 1958.

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

Été 2014, sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, début des travaux d'agrandissement
du Terminal T1 pour un coût de 215 millions d'euros

12 septembre 2014, à l'initiative de M. Philippe Treillet, ancien Directeur de
l'exploitation de l'aéroport de Bron, en remplacement de la plaque dérobée, inauguration dans
le square au pied de la tour de contrôle de l'aéroport de Bron d'un monument en hommage
aux forces aériennes françaises, polonaises, américaines et anglaises stationnées sur le terrain
de Bron au cours de la Deuxième Guerre mondiale . <https://www.aerosteles.net/stelefr-bron-aviateurs>

L'Aviation en Région lyonnaise dans les années en 4 (C) CALM 12/12/2023