

<p style="text-align: center;">LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES</p>

dans les années 1880, quelques lyonnais se passionnent pour les 'expériences aérostatiques'. Jean-Claude Pompéin-Piraud a construit un aérostat de 1500 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.

10 octobre 1890, Extraits du journal L'Echo de Lyon :

«Deux officiers en ballon. Grenoble. Deux officiers du Génie, le commandant Allote de la Fuye et le capitaine Zobel, viennent de faire une curieuse ascension. Partis à 8 heures 30 de Grenoble, dans le ballon militaire « l'Obiou », du parc aérostatique de Grenoble, ils ont traversé les montagnes de Luz-de-la-Croix-Haute, le col de Veynes, et sont allés atterrir, à 3 h. 30, sans accident, près de Manosque (Basses Alpes), après s'être élevés à une hauteur de 3.000 mètres. C'est la première fois qu'un ballon militaire atteint une pareille hauteur. Les courageux officiers ont fait pendant l'ascension, d'intéressantes expériences. »

1910, Raymond de Montgolfier expérimente sur le lac de Paladru (Isère) un aéronef de sa conception, le R de M 1. Deux autres appareils suivirent, le dernier construit en 1914 était de réalisation très moderne pour l'époque.

du 7 au 16 mai 1910, organisation de «Lyon Aviation» ou «Grande Semaine d'Aviation de Lyon». On attend 100.000 spectateurs. A Villeurbanne, 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 de Lyon. 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 postale temporaire, etc...

La Grande Semaine d'Aviation de Lyon est dotée de 200.000 francs de prix. Sur les 15 pilotes engagés, 8 seulement participeront : René Metrot sur biplan Voisin, Charles Van den Born sur biplan Farman, Hubert Latham sur monoplan Antoinette, Léon Molon sur monoplan 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 monoplan Antoinette qui trouvera la mort lors de cette manifestation, Emile Dubonnet sur Tellier, Howard Harding sur monoplan 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 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), aériennes (présentation en vol d'appareils) et fluviales (attractions nautiques, aviron).

Juin 1910, 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,

LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES

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.

juillet 1910, Armand Dufaux réalise sur le terrain de Viry (Haute-Savoie) un vol en aéroplane de 31 minutes en 18 tours de piste.

14 août 1910, le terrain d'aviation de Viry, près de Saint Julien en Genevois (Haute-Savoie) est inauguré lors d'une fête aérienne organisée par la Société anonyme de l'aérodrome de Viry. A l'initiative de l'Aéro-club Genevois, une école de pilotage est créée sur le terrain. Elle est dirigée par le pilote suisse Emile Taddeoli. L'aérodrome de Genève-Cointrin ne sera ouvert à la circulation aérienne qu'en septembre 1920.

été 1910, sur les recommandations de Roger Sommer, il 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'Aéro-club du Rhône. Le 28 septembre, 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.

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

12 et 13 novembre 1910, inauguration officielle du champ d'aviation de Bron 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. De nombreuses présentations d'aéroplanes eurent lieu. A 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 8 novembre 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 Bill, brevet n°205 du 16 septembre 1913, 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.

LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES

novembre 1910, 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, visitèrent les terrains qui pourraient convenir à l'installation d'une école militaire d'aviation dans le sud-est de la France.

1920, pendant une vingtaine d'années, les escadrilles d'observation du 35^{ème} régiment d'Aviation, puis de la Base aérienne 105, stationnées sur le terrain de Bron prendront des clichés photographiques du Massif alpin. Sous les ordres de l'officier Fleury Seive, l'adjudant-chef Suspène à la tête d'une équipe d'observateurs-photographes compétents photographiera sous tous les angles les Alpes. Il s'établira une relation avec l'université de Grenoble qui débouchera par l'édition de divers ouvrages, dont 'Les Alpes à vol d'oiseau' et 'Le Mont Blanc aérien'.

1^{er} janvier 1920, le 5^{ème} Groupement d'aviation devient le 5^{ème} Régiment Aérien d'Observation.

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

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 Générale, 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)

décembre 1920, création de l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air (ULCA), siège social à la Brasserie de la Coupole, place des Terreaux à Lyon.

1930, cette année-là l'Aéro-club du Beaujolais à Belleville sur Saône dépose ses statuts. Il dispose d'un planeur XI A, mais son activité principale est le modèle réduit, car son activité aéronautique n'est pas significative. Dans l'esprit du Front Populaire en 1936, sous la Présidence de Pierre Boisson, l'Amicale Laïque de Belleville sur Saône, sur le champ de foire de la localité, anime des activités à l'attention des jeunes : foot-ball, hand-ball, boules, photos, cinéma, cours d'anglais et d'espéranto, etc. Une activité de modélisme aéronautique est lancée. Elle sera animée par André Ducroux et Jean Courbouleix avec la participation de Jammot, instituteur. Un garage vide dans la maison Dubost, rue du Moulin, sert de local pour cette activité, avec Cure pour moniteur. Sous la présidence de Soisson, une Section d'aviation rattachée à l'Amicale Laïque voit le jour. Des cartes de membres actifs et honoraires sont souscrites pour apporter des liquidités à cette section. Une cellule d'avion sans moteur, appelé couramment «pingouin ou rouleur» permet aux adhérents de s'initier aux manèges des gouvernes. Ultérieurement, la section fait l'acquisition d'un moteur du type Morgan, d'une hélice de 'pou du ciel' à pas variable, d'une magnéto, de quoi faire rêver pour la construction éventuelle d'un avion. La Guerre de 1939 met fin à ce rêve.

LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES

de 1930 à 1939, dans la plaine de Corbas, sur un terrain dénommé Saint Symphorien/Chaponnay, des 'poux du ciel' ou 'avionnettes' s'essayent à voler dans ce pré de la commune où le 5 juin 1911, les aviateurs, Legagneux et Laurens avaient posé leur appareil. Lemaire, Lacour et Fellot font des 'sauts de puce'.

1930, François Durafour, un franco-suisse entreprend les démarches pour la construction d'un aérodrome permanent à Annemasse. En 1935, un vague terrain prend le nom de 'terrain d'aviation de Voirons-Salèves'. Ce n'est qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale qu'un aérodrome prend forme à Annemasse.

printemps 1930, se rendant de Marseille à Londres, le Prince de Galles fait escale à Bron.

1930, l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE) s'installe dans un nouveau siège social au Palace Hôtel, Place des Brotteaux à Lyon.

16 mai 1930, vers 16 heures, lors d'un violent orage, un bimoteur militaire s'écrase au lieu dit «Les Aiguillons» sur la commune de Valsonne. Il s'agit d'un Farman Goliath F 63 de la 2^{ème} escadrille du 22^{ème} régiment d'aviation de bombardement de nuit qui rejoint sa base à Chartres, après des exercices avec les appareils de la base aérienne de Bron. Les membres d'équipage: sergent Paul Devos, pilote, et les sergents Louis Delhomme et André Caristan, mécaniciens, sont indemnes. Les deux premiers ont sauté en parachute et le troisième est resté dans la queue de l'avion. Ce dernier, par son origine guyanaise, relate la fâcheuse méprise dont il est l'objet de la part des personnes qui le secoururent...

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

21 et 22 juin 1930, grandes journées aériennes de Lyon organisée par l'ACRSE et l'association des journalistes de la presse quotidienne lyonnaise.

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, sous l'impulsion de Monsieur Givaudan, vice-président de l'Aéro-club du Rhône, il est créé un groupement de jeunes gens sous le nom de «Pupilles de l'Aéro-club du Rhône». L'initiation se fera, tant par des conférences, que par la pratique du vol sans moteur.

13 novembre 1930, un Farman de la Compagnie Air Union, piloté par Lechallier, qui assure la liaison aérienne de Paris à Lyon, a des problèmes de moteur. Vers 12 heures 40, il se trouve dans l'obligation de se poser en catastrophe, sur la Saône à l'île Barbe. Le pilote et son passager, un photographe du journal «Le Petit Parisien» qui vient à Lyon pour un reportage sur la catastrophe du Chemin Neuf, en sont quittes pour un bain glacé. L'appareil est ramené sur la berge.

28 novembre 1930, création à Annecy de l'Aéro-club de Haute-Savoie qui a son siège à la brasserie de la Couronne. Il ne possède pas d'aérodrome, mais seulement une bande en herbe pour des essais d'aviation.

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.

<p style="text-align: center;">LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES</p>

décembre 1930, création par M. Claude Givaudan de la section vol à voile de l'ACRSE.

dans les années 30, la Coopérative Lyonnaise d'Aviation avait son siège social situé au 7 rue Sainte Catherine à Lyon 1^{er}. Elle disposait d'un atelier et d'un hangar au 26 rue du Niger (aujourd'hui rue Doyen Caillemer) à Villeurbanne. Cette coopérative avait pour but «d'acquérir, de fabriquer, de modifier, de vendre, d'échanger ou de répartir à ses adhérents et à toute personnes étrangères à la société, des appareils de navigation aérienne, et à opérer toutes opérations commerciales relatives à l'aviation. D'instruire et éduquer moralement et pratiquement les jeunes à la profession de mécanicien ou de pilote d'avion».

3 janvier 1940, l'escadrille de chasse de nuit 2/562 fait mouvement de Montpellier à Bron avant de rejoindre le terrain de Loyettes (Ain), le 23 janvier 1940. Cette unité prend le nom d'escadrille de chasse de nuit V/13.

24 janvier 1940, ce sont plus de 3.000 aviateurs polonais qu'il faut loger à Bron, dans diverses localités de l'est lyonnais et au Palais de la Foire internationale de Lyon. Création du Dépôt d'Instruction de l'Aviation Polonaise de Bron (DIAP).

28 février 1940, le sergent pilote Sauze du GARC 562 sort vivant de l'accident de son Bloch.

16 mars 1940, lors d'un exercice de combat, deux appareils du GARC 562 se heurtent en plein vol au-dessus de la plaine dauphinoise. Le sous-lieutenant Mottard qui a sauté en parachute est sauf, son camarade l'adjudant Viossat trouve la mort.

10 mai 1940, la base aérienne mixte de Bron est bombardée par l'aviation allemande ; des dégâts matériels peu importants ; une vingtaine de morts et trente cinq blessés parmi les militaires français et polonais, un Heinkel 111 de la Luftwaffe touché par la DCA s'écrase à Chavagnieu, près de Pont de Chérury (Isère). En cours de journée, les appareils du groupe de chasse III/9 quittent Bron pour le terrain de desserrement de Satolas, et les appareils polonais pour celui de Corbas (appelé à l'époque Saint Symphorien/Chaponnay ou Mions).

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».

1^{er} juin et 2 juin 1940, intenses activités des aviations françaises et allemandes dans le ciel de la région. Une nouvelle fois, la base aérienne de Bron est bombardée, les dégâts sont importants.

juin 1940, le Potez 631 n°161, avion de commandement du GC 1/1, se pose en catastrophe à Bron.

17 juin 1940, devant l'avance allemande, l'ordre de repli des formations aériennes est donné. Le GC III/9 décolle de Satolas pour le terrain de Vinon, puis du Luc ; les aviateurs polonais, estimés à 3.500, sont évacués vers le sud de la France en vue d'un embarquement à Port Vendres.

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 Bron.

LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES

10 juillet 1940, mise en place à l'aérogare de Bron d'une Commission d'Armistice germano-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, voir le Portugal. Les personnels réquisitionnés d'Air France assurent l'avitaillement des appareils.

fin juillet 1940, l'Armée de l'Air reprend progressivement de l'activité sur la base aérienne de Bron.

août 1940, sur la base aérienne de Bron, création de la base dite 'de stockage' où sont employés les militaires de l'Armée de l'Air mis en congé d'Armistice. Cette unité deviendra la pépinière de l'Armée Secrète, unité de la Résistance.

13 août 1940, dans le cadre de la mise en place de l'Armée de l'Air d'armistice, le Groupe de chasse GC 1/1 fait mouvement du terrain d'Agen vers celui de Bron.

de septembre 1940 à novembre 1942, en zone libre, un embryon de liaisons aériennes postales est mise en service par l'Etat. Des personnels d'Air France sur des avions d'Air Bleu assurent dans notre région une liaison quotidienne entre Vichy, Limoges, Bergerac, Clermont-Ferrand, Saint Etienne Lyon et Vichy, ainsi qu'une liaison Lyon, Marseille et Toulouse.

25 septembre 1940, le Junkers 90, immatriculé D-ADLH, appartenant à la Deutche Lufthansa, doit se poser à Bron. Venant de Stuttgart par temps de brume, prend son terrain trop long à 11 h 30. 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 hommes d'équipage et les dix-neuf passagers sont indemnes.

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.

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.

en 1950, en annexe de ses activités, la Société Française d'Etudes et de Constructions de Matériels Spéciaux de Villeurbanne procède sur le terrain d'aviation de Satolas à l'installation d'une station d'essais et de réception de pulsoréacteurs construits dans ses usines. Ces appareils sont dérivés du moteur du V1 allemand et servent à propulser les avions-cible.

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, vers 19 heures, sur le terrain d'aviation de Satolas, 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.

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,

<p style="text-align: center;">LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES</p>
--

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 l'aéroport de Bron, établissement dirigé par MM. Fohanno et Mirmand, chef de cuisine.

1960, sur l'aéroport de Bron, un projet de construction d'une piste de 3.000 mètres est lancé dans le cadre de Lyon, 'ville 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.

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, vingt-six hôtes, 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.

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.

1980, sur l'aéroport de Bron, l'aviation d'affaires, de tourisme, de loisirs, des services de l'Etat remplacent les activités des compagnies aériennes commerciales et des charters. Les servitudes deviennent moins contraignantes et permettent aux communes voisines de l'aéroport de développer des programmes immobiliers. La surface de l'emprise aéroportuaire est ramenée progressivement à 185 hectares, au début des années 1990. L'aéroport est réaménagé en conséquence : l'aérogare est louée à une grande enseigne du bricolage, le magasin 'Californie', puis 'Castorama' ; la longueur de la piste est réduite à 1820 mètres ; il n'y a plus d'activités aéronautiques au sol, au-delà du front des installations aéroportuaires, car les appareils des aéro-clubs sont regroupés, en 1980, dans l'ancien hangar du tri postal ; en 1980, construction du hangar 5, d'une surface de 1987 m², destiné à abriter les avions de propriétaires.

<p style="text-align: center;">LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES</p>

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.

2 mai 2000, le Learjet 35 A, immatriculé G-MURI, appartenant à la Northern Executive Aviation Ltd, assure un vol entre Farnborough et Nice. En cours de vol, l'équipage détecte une panne sur le réacteur gauche et décide d'effectuer un atterrissage sur l'aéroport de Lyon-Satolas, vers 14 h 30. Lors de son approche en face nord, l'appareil alors qu'il franchit le seuil de la piste, embarque à gauche, l'aile touche le sol, il s'écrase et prend feu. Les deux pilotes trouvent la mort, parmi les trois passagers blessés, le pilote de Formule 1, David Coulthard.

29 juin 2000, afin de commémorer le centenaire de la naissance du grand écrivain et pilote, d'origine lyonnaise, l'aéroport de Lyon-Satolas prend le nom de Lyon-Saint Exupéry. Un grandiose meeting honore cette commémoration.

2010, l'ACRSE est toujours implanté sur l'aéroport de Bron. François Schmitt en assure la Présidence. Les 160 membres du club disposent d'une flotte d'une dizaine d'appareils.

2010, Marc Poncin assure la Présidence du Cercle Aéronautique de l'Aéroport de Lyon-Bron (CAALB). Les 30 membres du club disposent d'une flotte qui se compose: de deux appareils.

2010, Jean-Luc Dubois assure la Présidence de l'Aéro-club de l'Ouest sur le terrain de Brindas. Le club dispose de six appareils.

2010, André Guasco assure la Présidence des Ailes Lyonnaises à Bron. Les 200 membres du club dispose d'une flotte qui se compose de cinq appareils..

2010, l'Aéro-club des Amis du CLAP 69 est sous la "Présidence de Michel Durieux. Les 50 membres disposent de trois Robin. Le CLAP 69 est avant tout un club où les voyages au long terme sont privilégiés. Peu d'avions en France n'ont visité autant de pays étrangers que ceux du CLAP 69.

2010, Armand Billaux assure la Présidence de l'Amicale aéronautique Tango, Charlie, Lima). Les 40 membres du club disposent d'une flotte de deux appareils L'Amicale Aéronautique des Transports en Commun Lyonnais (Amicale aéronautique Tango Charlie Lima), section aéronautique du Comité d'Entreprise des transports en commun lyonnais, a été créée en mai 1987. A cette époque, l'Amicale était associée avec la section aéronautique du Comité d'Entreprise du Crédit Agricole du Sud-est. Les premiers décollages, à partir d'un Morane Saulnier MS 880, ont lieu sur le terrain de Corbas. Peu après, l'Amicale rejoint la section aéronautique du Comité d'Entreprise de Renault Véhicule Industriel sur l'aéroport de Bron.

2010, Bernard Daval assure la Présidence de l'Aéro-club du Comité d'Entreprise Renault Trucks. Les 50 membres du club disposent d'une flotte de trois appareils. En 1966, création de la section des sports aériens au Stade Auto Lyonnais (SAL). La section, tout d'abord intégrée au sein de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est, se développe en se rendant acquéreur d'un Jodel 65 cv, immatriculé F-PINE, puis ultérieurement d'autres appareils. Une sous-section de vol à voile permet aux amateurs de cette spécialité de pratiquer à Corbas au sein de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est. Le 21 mars 1981, la section du SAL devient l'Aéro-club Renault

<p style="text-align: center;">LES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DES ANNEES EN 0 DANS LA REGION RHÔNE-ALPES</p>
--

Véhicules Industriels qui a pour but de promouvoir la pratique des sports aériens au sein de l'entreprise. Cet aéro-club s'installe sur l'aéroport de Bron. En mars 2009, changement de nom, Aéro-club CE Renault Trucks.

2010, Madame Corinne Chailloux assure la Présidence du club Les Ailes Anciennes de Corbas qui dispose d'une flotte de cinq appareils. Cette Association, officiellement fondée en 1992, est implantée sur le terrain de Corbas. Une vingtaine de membres passionnés d'aviation restaure des avions anciens français afin de les remettre en état de vol et de promouvoir l'aviation lors de manifestations aériennes.

2010, Emmanuel Garre assure la Présidence de l'Aéro-club du Beaujolais sur le terrain de Villefranche-Tarare. La flotte du club se compose de six appareils.

2010, de création plus récente, sont installés à Bron, deux nouveaux aéro-clubs : Aero-club Aerosports, 20 membres, avec pour Président Pierre Quintat, et Heli Club Copt'Air, 80 membres, qui dispose de quatre hélicoptères.

début 2010, sur l'aéroport de Bron, ouverture du restaurant panoramique L'Assiette. Ce restaurant dispose d'une capacité de 150 couverts et d'une salle privée VIP.

2 avril 2010, sur l'aéroport de Bron, inauguration du hangar 8, qui peut accueillir neuf avions d'affaires sur 3000 m², et 270 m² sont réservés aux bureaux d'entreprise à vocation aéronautique. Tout au long de ces dernières années se sont poursuivis sur l'aéroport de Bron, des travaux de rénovation des aires de stationnement des avions, de modernisation des installations de navigation aérienne et de procéder au rainurage de la piste afin d'augmenter sa capacité opérationnelle par temps de pluie.