

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

19 janvier 1945, à Lyon-Bron, le B 26 Marauder n°42-95995 du Groupe de Bombardement moyen 2/63 «Sénégal», est déclassé en raison des dommages occasionnés par la flak (défense antiaérienne allemande) lors du bombardement des ponts sur le Rhin. Après révision de l'appareil, le chef mécanicien Victor Schoenenberger se porte volontaire pour effectuer un vol de réception le vendredi 19 Janvier 1945. Voici son récit : «Peu après le décollage à 11 heures 21, un grand bruit... comme une explosion eut lieu du côté du moteur droit. Privé d'une partie de ses commandes, l'avion fut désarmé, mais grâce au sang froid et à son adresse, le Lieutenant Duwernell, co-pilote, réussit à atteindre un grand champ enneigé, à proximité de SaintJust-Chaleysin (Isère), mais malheureusement bordé d'une rangée de grands peupliers que le B 26 était incapable de franchir. Au passage à travers la rangée d'arbres, la queue fut arrachée et le reste de l'appareil, train rentré continua sa course dans la neige, en perdant ses moteurs, et pris feu immédiatement !

«Comme j'avais réussi à ouvrir à l'avance, l'issue de secours, nous sommes sortis rapidement, à l'exception du pilote et du co-pilote qui, blessés étaient restés attachés sur leur siège. Nous les avons détachés et sortis le plus vite que nous avons pu, car les munitions des mitrailleuses, encore armées, sautaient dans tous les sens, pendant que la carlingue continuait de se consumer.

«Des habitants du village voisin vinrent spontanément à notre secours, pour nous aider et nous reconforter.

« Le vol qui n'a duré que quelques minutes et l'équipage composé du pilote, Lieutenant Willy Pinhede, du copilote Lieutenant Duwernell, du navigateur Sous-Lieutenant Stouff du radio Adjudant Sagazan, et du mécanicien Victor Schoenberger a eu ce jour-là «la Baraka»

6 février 1945, à 2 heures 47, le B 24 Liberator, codé K, serial 41-29505, du 85^{ème} Bomber Squadron appartenant au 492^{ème} Bomber Group de la 8^{ème} USAAF, s'écrase au lieu dit «Carrière Astier» dans le quartier du Terraillon à Bron (actuellement 57, avenue Pierre Brossolette). L'appareil qui effectue un vol d'entraînement à la navigation de nuit est basé sur le terrain de Harrington en Angleterre. A la suite d'une panne de moteur, l'appareil envisage un atterrissage d'urgence, par visibilité nulle, sur le terrain de Bron. Après avoir longuement tourné au-dessus du terrain, l'appareil tente un atterrissage forcé, mais il s'écrase au sol. Un seul rescapé parmi les huit membres d'équipage.

21 février 1945, ce jour-là, transfert de sept P47 Thunderbolt d'un squadron du 27th Fighter Group USAAF du terrain de Pontedera en Italie vers celui de Saint Dizier, avec escale à Marignane. Lors du survol le Massif du Vercors. dans les nuages, un appareil est porté manquant. Il s'agit du P 47 Thunderbolt, serial 44-20801, piloté par le Lieutenant William T. Russell..

Le 17 mars 1945, la brigade de Gendarmerie nationale de Chabeuil est informée que les débris d'un appareil de nationalité inconnue ont été retrouvés à proximité du Col des Limouches, aux limites des communes de Gigors et de Combovin (Drôme). Il est prouvé qu'il s'agit d'un appareil américain, et que les papiers retrouvés sur le cadavre du pilote sont au nom de Billy Russell.

28 février 1945, en début d'après-midi, le B 26 Marauder, n°32, du Groupe Bretagne décolle du terrain de Bron pour une mission de bombardement sur le sud de l'Allemagne. Suite à un incident technique, l'appareil tente un atterrissage forcé, au nord, de la localité de Saugnieu. (Rhône). Au contact du sol, l'appareil prend feu. A bord de l'appareil, l'équipage suivant : Sous-Lieutenant Hentges, pilote ; Sergent Bourassier, co-pilote ; Sergent Pernot, navigateur ;

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

Sous-Lieutenant Dravert, mécanicien; Sergent Moulard, radio et le Sergent Vesan, mitrailleur. Dravert et Moulard trouvent la mort dans l'accident, les trois autres membres d'équipage sont blessés.

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

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

avril 1945, création du Centre national de Challes-les-Eaux (Savoie), important centre de formation pour le vol à voile. Avec l'essor de l'aviation de montagne, du fait des besoins de l'Armée de l'Air ou encore de l'aviation commerciale, à partir des années 1960, le Centre national prend en charge la formation des instructeurs de vols à moteur. Le Centre de Challes les Eaux est transféré sur l'aéroport de Saint Etienne-de-Saint-Geoirs en 1976. En 1945 est créé le Service de l'aviation légère et sportive (SALS), dont la vocation consiste essentiellement à mettre à disposition des aéro-clubs des avions et des instructeurs. En 1955, le SALS devient Service de la formation aéronautique et des sports aériens (SFASA), puis en 1959 le Service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports (SFATAT), en 1964 c'est le Service de la formation aéronautique (SFA) et enfin le Service de la formation aéronautique et du contrôle technique (SFACT) en 1976. Le Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique (SEFA) est créé en 1993, regroupant dans une même structure tous les moyens nécessaires à l'accomplissement des missions confiées par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

dès la fin des hostilités en 1945, grâce à ses relations au Ministère de l'Air, le Colonel Ruby obtient que le terrain de Belleville-sur-Saône/Pizay (Rhône) soit homologué 'terrain de secours' après avoir été nivelé. De plus, il se voit attribuer un hangar métallique à récupérer sur un terrain militaire, ainsi que deux baraques en bois du type Adrian. Les activités anti-grêle sur les vignobles du Beaujolais et du Maconnais, qui sont animées par le Colonel, devenu Général Ruby, depuis le terrain d'aviation de Macon-Charnay, viennent s'installer sur le terrain de Pizay. La lutte anti-grêle dispose d'un Fieseler, moteur Potez, piloté par Nique, fidèle compagnon du Général Ruby. L'avion est abrité dans le hangar et l'une des baraques en bois sert de club-house. Un Stampe est attribué par l'Etat à l'aéro-club au titre d'école de pilotage. Catheret, vice-président de l'Aéro-club Charles Voisin, achète à titre personnel un Norécrin. Une vingtaine d'élèves fréquentent le terrain d'aviation. Pour donner plus d'animation, le terrain de karting situé sur le champ de foire de Belleville-sur-Saône s'installe en bordure du terrain de Pizay. Le 31 juillet 1949, un grand meeting réunit les principaux pilotes régionaux du moment : Burlaton, Gignoux, Nique, Catheret, Berard, Beau, Simon, Haeglen, Blanvillain et Branciard de Villefranche sur planeur Caudron C 800, et le saut en parachute de Henocque. Pierre Boisson assure les fonctions de président jusqu'en 1954, et

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

Jean Courbouleix, celles de trésorier de 1937 à 1949. Ultérieurement, le terrain de Pizay devient un terrain privé fréquenté par les ULM.

mai 1945, des transports aériens sont organisés par le Ministère de l'Air pour le rapatriement des prisonniers de guerre et des déportés les plus atteints. Depuis l'aéroport de Bron, des vols sanitaires sont assurés par les DC 3 du groupe de transport 2/5 'Anjou' basé temporairement à Bron. Des vols sont effectués depuis la Tchécoslovaquie, de la Suède et du Danemark. Un centre d'accueil avec service médical les reçoit à Bron.

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

30 mai 1945, René Mansuy et René Védrines qui volaient par temps favorable sur planeurs Avia 40 P et sur Castel Mauboussin C 301 S sont entrés en collision sur les pentes du Mont Saint Michel à Challes les Eaux (Savoie). Les deux pilotes sont morts dans cet accident

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

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

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

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

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

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

7 juillet 1945, l'Arsenal VB 10-01, premier avion de chasse français de l'après-guerre étudié et conçu pendant l'occupation dans l'Atelier d'Etudes Aéronautique (A.E.A) à Villeurbanne (Rhône), décolle pour la première fois depuis l'aéroport de Bron

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

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

27 juillet 1945, vers 19 heures, lors d'un orage violent sur la région, un bimoteur s'écrase au sol sur la commune de Chonas l'Amballan (Isère) Il s'agit d'un Vickers Warwick C III du 301 Squadron polonais de la Royal Air Force qui a décollé de la base de North Weald en Angleterre, le 24 juillet, pour une mission de liaison vers la Grèce, et qui était de retour à sa base.

4 août 1945, un élève de l'Aéro-club de Savoie, Jean Boisson vole sur un planeur biplace Castel avec Prest, moniteur du Centre de Challes les Eaux (Savoie). Le Castel était remorqué par l'avion Fieseler-Storch piloté par Dird. Au moment du largage, le planeur n'a pu se libérer de l'avion et la traction du câble arracha l'avant du planeur et provoqua la rupture des ailes. Le moniteur fut éjecté et réussit à ouvrir son parachute, l'élève également éjecté s'écrasa au sol sans avoir pu ouvrir son parachute. Le pilote de l'avion réussit à s'en sortir.

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

10 août 1945, vers 11 heures, un Morane 500 de l'Armée de l'Air s'est écrasé au lieu dit «Saint Corps» sur la commune de La Côte Saint André (Isère). Cet appareil qui effectuait une mission de liaison était piloté par le Lieutenant Lelandais et comme co-pilote le Sergent-Chef Mollaret. Tous deux furent légèrement blessés. Madame Lucette Mogenier qui gardait ses bêtes à proximité du lieu de l'accident a été blessée, et quelques unes de ses bêtes tuées.

dimanche 12 août 1945, inauguration du terrain d'aviation le plus haut de France à l'Alpe de Mont de Lans à 1.700 mètres (Isère). Sa construction a été entreprise sous l'occupation par les maquis de l'Oisans et a été achevée par l'initiative privée et par la station de sports d'hiver locale. Une piste de 1.100 mètres orientée nord-sud dans le sens des vents dominants est aménagée en terrain de secours pour le tourisme aérien. Lors de l'inauguration, le Centre national des sports aériens de Challes les Eaux et les aéro-clubs du Dauphiné et de Savoie étaient présents. Un planeur du type 'Minimoa' venu de Challes les Eaux a été présenté en vol et a atteint 3.700 mètres dans le Massif de la Meije. Ce terrain servit à Henri Giraud, chef-pilote de l'Aéro-club du Dauphiné, lors de ses vols sur le Massif des Ecrins. La création du Parc naturel des Ecrins en 1973, interdit le survol de ce massif et mit fin à ce terrain d'aviation, que nous appellerions aujourd'hui 'altisurface', la première dans les Alpes.

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

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

21 août 1945, vers 9 heures, un flight (formation en vol) de cinq bimoteurs B 26 Maraudeurs de l'Armée de l'Air, qui participe au pont aérien humanitaire mis en place pour les rapatriements entre la France et l'Afrique du Nord, survole la vallée du Rhône à une altitude d'environ 3.000 mètres. Parti de la base aérienne de Lyon-Bron, parmi les appareils, le B 26 Marauders n°32 appartenant au Groupe 'Gascogne, piloté par le Capitaine Saiget connaît des ennuis mécaniques au moment du survol du Massif des Coirons, au sud de Privas. Perdant rapidement de l'altitude, l'appareil s'écrase au sol en explosant, en bordure de la localité de Melas, à proximité du Teil (Ardèche).

21 août 1945, à Chambéry (Savoie), création du Comité d'Etudes des possibilités aériennes des Alpes françaises.

28 août 1945, un B 26 Marauders du Groupe de bombardement moyen 2/63 «Sénégal» qui effectue une mission de rapatriement entre Bron et Alger fait un atterrissage forcé en bordure sud du terrain de la Trésorerie, au quartier des Sylvains sur la commune de Chabeuil (Drôme). Au contact du sol, l'appareil se partage en deux. Les quatre membres d'équipage sont indemnes, mais parmi les seize passagers, six sont blessés dont un grièvement.

été 1945, sur le terrain d'aviation d'Annecy,-Meythet (Haute Savoie), le Douglas C 47, codé 9 Q du 61st Troop Carrier Squadron appartenant au 52nd TCW, venant probablement d'Italie, se pose trop long sur le terrain et se crash en emboutissant le Noorduyn UC 64 A ND Norseman, serial 44-70451. Les deux appareils sont irrécupérables. Pas de blessé..

1945, le Morane Saulnier MS 502, n°544, immatriculé F-BBUI, s'écrase à Rumilly (Haute Savoie).. Pas de blessé.

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

été 1945, la section vol à voile de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE) reprend ses activités sur le terrain de Corbas (Rhône).

dimanche de fin septembre 1945, à Grenoble-Eybens (Isère), l'Aéro-club du Dauphiné a organisé un meeting qui a attiré 50.000 personnes. De belles présentations : 3 Piper Cub du 69^{ème} Régiment d'artillerie pilotés par les lieutenants Durand, Delpastet Scaykowsky ; des P 47 Thunderbolt pilotés par l'adjudant-chef Veyron et le sergent Beynard ; un Stampe piloté par

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

le lieutenant Guidot ; un Kingcobra piloté par le Capitaine Maurin; 4 Yak du Groupe Normandie pilotés par le Commandant Matras, les lieutenants Loiillon, Perret et Tabaret ; 1 Dauntless A-24 de l'Aviation embarquée, Guyard, chef-pilote du Centre de Challes les Eaux, fit la présentation d'un planeur et le Commandant Garde donna des baptêmes de l'air à bord d'un Ju 52. Maryse Hisz était présente sur le terrain. La semaine précédente, à Grenoble, la Royal Air Force organisait dans un grand magasin de la ville une exposition intéressante avec projections et présence d'un Spitfire IX.

septembre 1945, au centre de Challes les Eaux (Savoie) : Lacasse chef de Centre, Guyard chef-pilote, Chabanne, Diard, Branciard et Notteghem moniteurs.

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

16 octobre 1945, un Morane 500 du E.P.P.N de Vichy qui effectue une mission de liaison entre Vichy et Chambéry fait un atterrissage forcé, par temps de brouillard, au lieu dit «Les Michels», sur la commune de Saint Igny de Vers. (Rhône). L'appareil redécolle mais une défaillance du moteur le fait chuter à 300 mètres du départ. Les trois membres d'équipage sont contusionnés.

23 octobre 1945, sur l'aéroport de Bron, le Junkers 52 AACI, immatriculé F-BAJB, appartenant au Gouvernement provisoire de la République française, équipage (Capitaine Libert, Lieutenant Sire, Lieutenant Cariolle), assurant la liaison régulière avec 16 passagers, 1048 kg de courrier et 293 kg de fret, roule sur la voie de circulation après son atterrissage et heurte un camion citerne en stationnement devant la soute à essence. Quelques dommages à l'appareil, mais c'est le troisième accident de ce genre depuis plus d'un an à Bron.

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

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

10 décembre 1945, vers 18 heures 15, le quadrimoteur B 17 Forteresse Volante, serial 43-39236, baptisé «What's cookin doc ? » du 546^{ième} Bomb Squadron appartenant au 384^{ième} Bomb Group qui effectue un vol de liaison est en contact avec la tour de contrôle de Bron en vue d'atterrir. Par suite du brouillard givrant sur la région, et de mauvaises liaisons radio,

1945 – 2020 IL Y A 75 ANS
AGENDA DU PASSE DE L'AERONAUTIQUE EN RHÔNE-ALPES

l'appareil s'écrase au sol, au lieu dit «Chatel» sur la commune de Saint André la Côte (Rhône). Après avoir touché le sol, l'appareil prend feu. Parmi les huit membres d'équipage, cinq trouvent la mort : 2nd. Lt. Désiré Massicotte, navigateur ; S/Sgt. Alexander Andrews, radio ; 1st. Lt. John Blagg, passager ; 2nd. Lt. John Tarro, passager ; 1st Lt. Norman de Clarks, passager, et trois blessés graves : 1st. Lewis Ahner, pilote ; 2nd. Wilton Bragg, co-pilote ; S/Sgt. Frederick Mier, mécanicien. Une plaque commémore leur mémoire.

décembre 1945, cette première saison au Centre National de Vol à Voile de Challes les Eaux vient de prendre fin. Ouvert en avril, le Centre totalise 2.531 heures de vol sur trois planeurs 15-A, un 242, un 301 et un 40-P

1945, création du Club Aéronautique d'Annemasse (Haute Savoie) par François Durafour.

1945, l'Aéro-club de Savoie s'installe sur le terrain de Chambéry-Voglans (Savoie), et son siège social à Chambéry.

1945, création à Viry (Haute-Savoie), de l'Aéro-club de Saint-Julien-en-Genevois.

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