

14 décembre 1782 à Annonay (Ardèche), les frères Montgolfier réussissent à faire élever un ballon à air chaud d'une dizaine de mètres.

1852, Michel Loup, ouvrier givordin et lyonnais fut le précurseur de l'aviation lyonnaise. A cette époque, il avait dessiné le premier projet français d'« aéroplane ». C'était une sorte de plan de glissement à profil d'oiseau, incorporant de part et d'autre de l'axe de déplacement, deux propulseurs quadripales emplumés et rotatifs que Loup nomma ses « ailes ». La machine reposait sur deux roues en tandem ou sur un train tricycle. Mais il resta muet sur la nature et l'emplacement de la machine motrice qui aurait pu insuffler aux deux « ailes » l'énergie indispensable. Dans une brochure publiée en 1853, et intitulée « Solution du problème de la locomotion aérienne », Michel Loup a décrit son propulseur. En 1869, Michel Loup prend la direction d'une société d'aviation qui vient de se créer.

1852, Louis-Charles Letur ou Leture déposa un brevet pour une machine volante à ailes battantes, munie d'un parachute. Les essais ne donnèrent guère de résultats. Le 27 juin 1854, à Londres, il fut grièvement blessé dans sa nouvelle tentative et mourut quelques jours plus tard.

Charles Voisin, né le 12 juillet 1882 à Lyon 3^{ème}, et son frère Gabriel sont les pionniers de l'aviation française.

1882, Desportes et Noël, envisagèrent de construire une « maquette à ailes battantes », c'est à dire un « ornithoptère » mû par une petite machine à vapeur. Un manque évident de finance et de technique les arrêta dans leur ambition.

Marius Roche, dans son excellent ouvrage « Des Ailes et des Hommes » (Les pays d'Ain à la Conquête du Ciel), nous précise :*« dès le début de l'année 1912, le principe de la restructuration des activités aéronautiques de l'Ecole d'Ambérieu en Bugey est acquis. La Société aérienne de Lyon-Bron fusionne avec celle d'Ambérieu (Ecole Bressanne d'Aviation). L'une apporte ses larges possibilités financières et ses vastes débouchés, l'autre dépose dans la corbeille de mariée l'installation de son école. Reste à célébrer l'union... ! La passation des anneaux a lieu le 5 février 1912. Le couple qui prend le nom de Société de Navigation Aérienne de Lyon et du Sud-Est (Ecole Deperdussin) est présidée par le Docteur Sicard de Lyon (siège social 353 avenue de Saxe à Lyon). Les élèves seront brevetés par le Commissaire de l'Aéroclub, Monsieur Vermorel de Villefranche sur Saône. La direction sportive de l'école est confiée à René Vidart qui s'adjoint Louis Mouthier et Marius Lacrouze comme chefs-pilotes... »*

1912, une vaste campagne nationale soutenue par les grands journaux nationaux de l'époque qu'étaient « Le Temps » et « Le Matin » aboutissait à la création d'un Comité National d'Aviation présidé par Georges Clemenceau. Une souscription nationale fut ouverte et recueillait, en février 1913, presque quatre millions de francs-or... Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire. Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions.

La promulgation de la loi du 29 mars 1912 constituait l'acte de naissance de l'aéronautique militaire. Elle consacrait, non seulement, l'existence de l'aviation aux côtés des quatre armes de tradition, mais elle définissait également son fonctionnement. C'est alors qu'apparaît la notion d'escadrille : un capitaine ayant sous ses ordres sept pilotes, neuf gradés et trente soldats. Les avions de l'armée sont baptisés « avions » en souvenir de Clément Ader.

30 mars 1912, dans le cadre de la création de la Ligue nationale pour l'Aviation militaire, Védrines donne une conférence au théâtre des Célestins à Lyon. Un nombreux public l'ovationne. Lors de ce passage à Lyon, Védrines survole la ville à bord d'un avion et lance une multitude de petits bouts de papier sur lesquels sont inscrits: «Osez donner votre obole pour les avions militaires».

Avril 1912, la Ligue nationale pour l'Aviation militaire crée le Comité de Lyon. Dans la grande salle de l'amphithéâtre de la Faculté de Médecine de Lyon, sous la Présidence de M. E. Herriot, Maire de Lyon, causeries du Sénateur Reymond et du Docteur Siraud.

Mai 1912, à Grenoble, l'Avio-Club dauphinois et l'Aéro-Club des Alpes organisent un meeting afin de promouvoir la création d'une école d'aviation. A cette manifestation participent : Maurice Tétard, Georges Legagneux, Guillaume Busson de Pau, Henri Bille de Vienne. Le don de la municipalité de Grenoble et les sommes recueillies auprès des Dauphinois lors de la Souscription nationale financent l'achat de l'avion «Ville de Grenoble» destiné à l'aéronautique militaire.

15 juin 1912, la Municipalité de Lyon était chargée par l'Etat Français d'une étude pour la création officielle d'un centre d'aviation militaire à Bron. Une rencontre eut lieu, le 17 juin, entre le Maire de Bron, les représentants de la Municipalité lyonnaise et le Conseil d'Administration de l'Ecole Nationale d'Aviation, afin de définir l'implantation de ce centre d'aviation. Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron.

20 juin 1912, à Aix les Bains, sur le terrain de Marlioz (Savoie), au cours d'un meeting, l'aviatrice Hélène Dutrieux, sur son biplan, entre en collision à l'atterrissage avec un Blériot XI et un Borel. L'aviatrice est indemne, mais les trois appareils sont endommagés.

23 juin 1912, un mécano de Thoissey (Ain), Monsieur Durnerin entreprend de vouloir faire décoller un monoplan, engin de sa fabrication, en demandant à un champion cycliste de la région, Marius Maziller, un jeune bourrelier de Saint-Didier-sur-Chalaronne, de faire tourner l'hélice de l'avion en pédalant très fort, et ceci grâce à un ingénieux système de transmission. En fait, l'engin put s'élever de quinze mètres seulement au-dessus du sol avant de terminer sa course au fond d'un pré dans un mur de bois empilé

15 juillet 1912, quatre aviateurs étaient attendus aux fêtes de l'aviation de Bourg en Bresse : Louis Mouthier, Pierre Béard, Paul Rugère et Gaston Olivares. Ce 15 juillet, la chaleur est caniculaire et cause des dégâts à la voilure en bois du biplan Sommer d'Olivares Il décide néanmoins de décoller et de voler au-dessus de la ville. Soudain son avion s'incline puis dans une chute verticale s'abat vers le sol, à quelques mètres de la route de l'orphelinat de Seillon (Ain). Le corps disloqué du pilote est retiré des débris de l'avion.

En date du 23 août 1912, le Conseil Municipal de Bron décidait à l'unanimité d'appuyer la création d'un centre d'aviation militaire sur le champ d'aviation de Bron. Une somme de 500

francs était versée par la Municipalité de Bron à titre de subvention, renouvelable chaque année.

15 et 16 septembre 1912, à Die (Drôme), manifestations aériennes avec Elie Hanouille sur monoplan Blériot.

21, 22, 23 septembre 1912, à Roanne (Loire), fête d'aviation avec Roland Garros, Audemars et Raoul Garros. Une souscription locale permet d'acheter un aéroplane baptisé 'Ville de Roanne'.

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 à Corcelles en Beaujolais, près de Belleville sur Saône. Un monument commémore sa mémoire.

A l'automne 1912, le Lieutenant-Colonel Estienne, Commandant le 3^{ème} Groupe aéronautique au sein du 14^{ème} Corps d'Armée, installe son Etat-Major au Fort La Mothe (NDLR : de nos jours Caserne Sergent Blandan) à Lyon. De ce Groupe aéronautique dépend:

31^{ème} Section d'aéronautique sous les ordres du Lieutenant Le Bleu ;

7^{ème} Compagnie d'aéronautique commandée par le Capitaine Legardeur avec pour adjoints les lieutenants Chabert et Mouchard ;

une Compagnie de volontaires du Génie destinée à l'aviation.

A Bron, les personnels militaires procèdent à l'installation de six hangars d'aviation (appelé couramment « béconard »), approximativement à l'emplacement des deux hangars d'aviation militaires qui subsistent en 2020; et la troupe prend ses casernements dans le Fort de Bron.

15 octobre 1912, à 15 heures, sur le terrain de Bron, le Lieutenant-Colonel Estienne, commandant le 3^{ème} Groupe Aéronautique de Lyon, passe en revue, pour la première fois, les personnels du Centre d'Aviation de Bron qui sont présentés par le Capitaine Carlin, Commandant du Centre. Sont présents : Lieutenants Benoit chef-pilote, Mercier, Rey, Fuzier, Mendès, des Hautschamps, Villa, et Gabriel ; Lieutenants Chabert et Mouchard attachés au Centre ; le Lieutenant Willermoz, victime d'un récent accident à Pau est en civil.

15 octobre 1912, Chabert et Chaix, deux mécaniciens de Romans, font voler une avionnette sur le terrain de manœuvres des Bérauds à Romans (Drôme).

27 décembre 1912, il est présenté en vol, sur le terrain de Bron, par Géo Chemet, sur monoplan Borel doté d'un moteur rotatif 'Cyclone'. Désiré Crayssac, natif de l'Aveyron, est un ingénieur mécanicien qui réside en région lyonnaise en 1909. Le 25 août 1909, il dépose le brevet n° 406473 relatif à la « *Disposition de tiroir de distributeur rotatif* » concernant un moteur rotatif avec cylindre à ailettes en aluminium et chemise dénommé 'Moteur Cyclone'. Ce moteur est expérimenté par les Etablissements Rochet-Schneider à Lyon, mis au point aux bancs d'essais des Aciéries de la Marine et d'Homécourt à Saint Chamond et fabriqué dans les Ateliers de la Buire à Lyon appartenant aux Etablissements Rochet-Schneider.

1912, Benoist Dufour, qui dirige à Villeurbanne un atelier de constructions mécaniques, procède à l'essai des aéroplanes qu'il construit sur les terrains communaux à Loyettes (Ain).

1922, Georges Burlaton fonde avec ses amis Ariste Gignoux, Peix et Velut, la Société Lyonnaise d'Aviation, qui achète un Dorand et deux Sopwith avec lesquels ils donneront de nombreux baptêmes de l'air lors des meetings régionaux.

Avril à octobre 1922, Joseph Portal sur Berline Spad 33 bis de la Compagnie des Messageries Aériennes (CMA) défriche la 'ligne' Paris-Lyon-Marseille. Deux voyages par semaine, 42 passagers transportés, ainsi que 1689 kg de fret et 17 kg de plis postaux. En septembre et octobre 1922, deux voyages hebdomadaires entre Lyon et Genève.

17 mai 1922, les terrains réquisitionnés pour l'établissement du Centre d'Aviation de Bron au cours de la Première Guerre mondiale sont acquis par l'Etat.

2 août 1922, dans le cadre de la Coupe Gordon Bennett organisée à Vernier-Chatelaine, dans les environs de Genève, l'aéronaute français Georges Blanchet et sa passagère Mme. L. Clavel, à bord du ballon sphérique 'La Fernande', participent à l'épreuve du concours de distance. Ils réalisent un vol entre Genève et Turin, donc une traversée des Alpes du nord au sud

Août 1922, l'Ecole d'Aviation suisse en collaboration avec la société suisse Aéro-Lausanne organisent une liaison aérienne entre Ouchy, Evian-les-Bains, Annecy et Aix-les-Bains, à partir d'un hydravion italien 'Savoia'. Deux vols hebdomadaires sont programmés.

Octobre 1922, le 5^{ème} Régiment Aérien d'Observation devient 35^{ème} Régiment aérien mixte.

1922, il est créé, sur l'aérodrome de Bron, un Centre d'Entraînement pour les pilotes de réserve qui prendra le nom de Cercle Aérien de Lyon dans les années 30. Les pilotes militaires de réserve viennent s'entraîner, mais aussi participent à des activités culturelles et de loisir. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, ils constitueront le Groupe Aérien Régional de Chasse 562 qui prendra le nom de Groupe de chasse III/9, et le Groupe Aérien d'Observation 1/514.

1932, Joseph Thoret transfère à Challes-les-Eaux, la Section d'Etudes du vol dans les remous, plus communément appelée 'Ecole des remous', qu'il avait créé le 6 août 1924 à Romanin-les-Alpilles (Bouches du Rhône). Il se consacre presque uniquement à la prospection du massif du Mont-Blanc pour concrétiser ses études aérologiques. Il ouvre une Ecole de vol en montagne, qui est plutôt un camp estival, dépendant du 35^{ème} Régiment d'aviation de Bron. De nombreux pilotes militaires seront formés à la méthode préconisée par Thoret : faire découvrir aux élèves pilotes le principe : "le sol n'engloutit pas le vent, et que pour aussi bas que l'on soit, il est toujours possible d'y trouver une ascendance". En 1938, cette école est fermée par l'autorité militaire.

1932, à l'initiative de l'Aéro-club des Alpes françaises, création du Club Aéronautique savoyard (CAS) à Aix-les-Bains.

1932, la création d'aérodromes dans les Alpes françaises est en bonne voie. Des instances économiques et industrielles constatent que l'absence d'infrastructures aéronautiques nuit à leur développement et à celui du tourisme. Ainsi, Benjamin Bozon-Veduraz, As de guerre 14/18 et industriel savoyard, qui a créé en 1921 l'Aéro-club des Alpes françaises (ACAF) voit

ses projets se concrétiser. Son idée est de parvenir à établir une ligne aérienne entre le Léman et la Méditerranée, via Chambéry, Grenoble et Gap. Sa mission en partie accomplie, la réalisation de certaines plates formes étant en bonne voie, l'ACAF disparaît en 1934.

1932, création d'Air Union qui exploite la ligne Paris-Lyon-Marseille avec un vol quotidien en 4 h 25 pour un prix de 700 francs.

1932, un monomoteur de l'Aéronavale fait un atterrissage forcé sur la commune d'Usson en Forez (Loire).

1932, MM. Clerget et Perrier de l'Aéro-club de La Tour du Pin-Bourgoin à bord de leur Caudron 232 rallient Marrakech en passant par l'Espagne.

14 janvier 1932, la section de Vol à Voile de Villefranche sur Saône (Rhône) 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.

21 février 1932, premier service aérien Lyon-Cannes par Air Union.

25 février 1932, le sergent Cruchant du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron descend en parachute au-dessus du cimetière de Vénissieux (Rhône) tandis que son avion s'écrasait sur le sol non loin de là.

Février 1932, la Section Lyonnaise de vol à voile est créée, sous la présidence de Jean Blain. Son siège se situe à la Brasserie Grôlée à Lyon. Disposant d'un planeur Chapeaux et d'un Sellier en construction, elle fait évoluer ses appareils, au cours des week-ends, sur un terrain militaire à Sathonay.

14 mars 1932, à Chamonix (Haute Savoie), capotage d'un avion militaire doté de skis, piloté par le Capitaine Ruby du 35^{ème} Régiment d'aviation.

17 mars 1932, à l'occasion du III^{ème} Congrès International de Technique Sanitaire et d'Hygiène qui s'est tenu à Lyon, les Amis de l'Aviation sanitaire ont organisé, la semaine dernière, à l'aérodrome de Bron, une présentation d'appareils aménagés pour le transport de blessés.

Avril 1932, à Scintrieb (Haute-Savoie), atterrissage d'un Potez suisse n°864, piloté par Henri Hafer, au lieu-dit « Viviers ».

3 juin 1932, un appareil du 29^{ème} Régiment d'Aviation de Nancy atterrit assez brutalement près de Vaulx en Velin (Rhône). Le pilote, l'adjudant-chef Dauphon, deux mitrailleurs et un mécanicien sont indemnes, mais l'appareil est détruit.

30 juin 1932, un appareil du 29^{ème} Régiment d'Aviation de Nancy atterrit assez brutalement près de Vaulx en Velin (Rhône). Le pilote, l'adjudant-chef Dauphon, deux mitrailleurs et un mécanicien sont indemnes, mais l'appareil est détruit.

20 juillet 1932, à Randens (Savoie), atterrissage d'un avion en panne d'essence. Le pilote, William Atvader, de nationalité américaine, parti de New York, le 12 mai, effectuait un Tour de l'Europe. Il repart à 17 h 30 en direction de Lyon-Bron.

20 juillet 1932, à Saint Martin de la Porte (Savoie), vers 14 h 30, un Hanriot-Lorraine H 431, n°43 appartenant au 35^{ème} Régiment d'aviation de Bron parti de Challes les Eaux se fait plaquer au sol par un rabattant. L'avion est détruit. Deux aviateurs blessés : Lieutenant René Faure, pilote et sergent-chef Armand Molière, originaire de Beaufort sur Doron (ce dernier fera une carrière dans l'Armée de l'Air, en 1944, il servira au sein des unités de Maraudeurs B 26 à Bron).

30 juillet 1932, lors des fêtes aériennes de Bourg en Bresse, le Potez 36/13, n°2720, immatriculé F-ALTY, «Ville de Bourg», appartenant à l'Aéroclub de l'Ain s'écrase dans la forêt de Seillon, à proximité de Bourg en Bresse (Ain). Le pilote Geiger et son passager Parpillon sont indemnes.

Août 1932, vers 15 h 15, un Gourdou-Lesseure de la 5^{ème} Escadre de chasse de Bron, piloté par le sergent-chef Payen, s'écrase dans la cour de l'usine de soie artificielle à Saint Maurice de Beynost, (Ain), à la suite d'une perte de vitesse. L'appareil est complètement détruit, mais le pilote est indemne.

7 août 1932, au lieu-dit 'Les Essarts' sur la commune d'Ouches (Loire), organisation par l'Aéro-club du Roannais d'un meeting international d'aviation.

18 septembre 1932, à Viry (Haute-Savoie), le pilote Diod, venant de Lyon-Bron, à bord du Hanriot HD 32, n°01, immatriculé F-AGCG, est surpris par la tempête. En se posant, l'appareil est dévié de sa trajectoire et se retrouve sur une voiture. Le pilote est indemne.

24 octobre 1932, est créé le Club de Vol à voile d'Annecy sur un terrain à la Combe de Silingy (Haute Savoie). La formule du Pou du Ciel se développant en 1934 au sein du Club, celui-ci trouve un autre terrain à la Balme de Silingy au début de 1935. Le 25 mars 1935, le Club de vol à voile d'Annecy fusionne avec l'Aéro-club de la Haute-Savoie pour former le Club d'Aviation légère d'Annecy (CALA). Une dissidence au sein de ce club donne naissance à Annecy-Aviation. A Poisy, localité située à proximité de la Combe de Silingy, s'est créé le 4 novembre 1935, le Club de vol à voile de Poisy. Les vélivoles d'Annecy-Aviation rejoignent celui de Poisy.

29 octobre 1932, un avion anglais DH 16910 A assurant une liaison entre Cannes et Lyon, s'écrase par temps de brouillard à La Balme de Rencurel, dans le Massif du Vercors (Isère). Les deux occupants de l'appareil, d'origine italienne, sont tués : il s'agit du pilote Maurice Natan et de Georges Montefiore, Consul du Guatemala à Rome.

Octobre 1932, un hangar d'une surface de 2000 m², d'une conception hardie due à l'Ingénieur Caquot, est utilisé pour abriter les appareils de l'ACRSE et d'Air Union sur l'aéroport de Bron.

20 novembre 1932, par suite d'un important enneigement, Monsieur Julliard, par ailleurs, directeur d'une entreprise d'autocars, survole en avion, à basse altitude, des communes de Haute Maurienne (Savoie) pour y distribuer des prospectus. Cela lui donne l'idée d'étudier une liaison aérienne Chambéry-Modane pour distribuer du courrier et du ravitaillement.

23 décembre 1932, la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés est déclarée en Préfecture du Rhône. On peut considérer que cette dernière association a absorbé celle créée en février 1932. Elle a pour siège la Brasserie Grôlée à Lyon, son président actif est Jean Blain, et dispose du même matériel. Le président d'honneur de cette association est Monsieur Cantournet, directeur de la Société Cotelle et Foucher, fabricant de l'eau de Javel La Croix à Sathonay. Parmi les membres du conseil d'administration de la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés, Frémion, mécanicien à la Société Cotelle et Foucher, en est la cheville ouvrière. Il est à l'origine du développement des sports aéronautiques au parc Genevrey.

29 décembre 1932, création à Lyon, siège 114 rue Tête d'Or, de l'Association Française de Propagande Aérienne.

1^{er} janvier 1942, aménagement des lignes aériennes pour économie d'essence : Vichy-Lyon-Marseille-Toulouse-Vichy devient Vichy-Lyon-Marseille et pour Vichy-Toulouse-Marseille-Lyon-Vichy, suspension du service postal et seulement en passager trois jours sur sept.

30 mai 1942, à environ 3 kilomètres au sud de Thoissey (Ain), parachutage à l'aveugle pour BCRA/SOE, à partir d'un Halifax du 138 Squadron de la RAF piloté par F/L Frank 'Bunny' Rymills, de Maurice de Chevigné alias Salm W alias Eel, radio de Jacques Soulas alias Salmon alias Salm, alias Palm.

1^{er} juin 1942, à proximité d'Anse, à 5/6 kilomètres de Villefranche sur Saône (Rhône), 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.

3 juin 1942, dans un champ proche à l'est d'Uchizy, à 5,5 kilomètres de Pont de Vaux (Ain), parachutages pour SOE RF/BCRA, à partir d'un Halifax du 138 Squadron de la RAF piloté par P/O Anderle, à la réception François Chatelain et Louis Richard alias Michel Ronsard, de Pierre Brossolette alias Pedro alias Paul Briant et Capitaine Jacques Robert alias Arthur Rewez alias Molécule alias Denis.

24 juillet 1942, proche de Boisset les Montrond, au sud de Montrond les Bains (Loire), sur la DZ Milan, message 'Reçu bonnes nouvelles d'Emile et Camille', parachutages pour SOE RF, à partir d'un Halifax du 138 Squadron de la RAF piloté par P/O Frank 'Bunny' Rymills, à la réception Gaston Tavian alias Collin alias Tir, du radio Jean Orabona pseudo Philippe Sera alias Grimaldi alias Brill alias Lor W (radio destiné à la Corse), d'Henri Bertrand alias Bar alias Crayfish et du radio Xavier Rouxin alias Bar W alias Crayfish W. Jean Orabona se blesse mortellement à l'atterrissage.

10 août 1942, les Championnats d'Athlétisme de l'Armée de l'Air d'armistice ont lieu au stade municipal de Gerland à Lyon

27 août 1942, à proximité de Valence (Drôme), parachutage pour SOE F, à partir d'un Halifax du 161 Squadron de la RAF, de John Ashford Renshaw Starr alias Emile.

28 août 1942, le DC 3 (ex DC 3, immatriculé OK-AIG de la CSL, ligne d'Etat tchécoslovaque, loué à la Deutsche Lufthansa), immatriculé D-AAIG, appartenant à la Deutsche Lufthansa, venant de Stuttgart avec 16 passagers, signale à l'aéroport de Bron que la roue gauche du train d'atterrissage ne sort pas et demande assistance. Au toucher du sol, l'appareil fait un cheval de bois d'un demi-tour et l'aile gauche touche le sol. L'équipage et les passagers sont indemnes.

28 août 1942, à 30 kilomètres au nord de Grenoble (Isère), parachutage pour SOE F, à partir d'un Halifax du 138 Squadron de la RAF piloté par F/O Wodzicki, du radio Adolphe Rabinovitch alias Arnaud, alias Catalpha.

31 août 1942, à 1, 8 kilomètres au nord-ouest d'Arbigny (Ain), sur la DZ Marabout/Faisan, atterrissage pour SOE RF/BCRA, opération 'Boreas II-Mercure', du Lysander Mk IIIA V9597 piloté par F/L W.G Lockhart, à la réception Jean-Louis Tangre alias Tarn alias Lot, J. Latour alias Langlois, Gauthier, Henri Morier alias Legrand alias Furet alias Jean Petit du réseau Ebene/Phalanx, du radio Pierre Delaye alias Joseph alias Var avec 3 postes émetteurs à destination du réseau Phalanx. L'appareil se pose dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre, plusieurs versions divergent, soit à l'atterrissage ou au décollage, le train d'atterrissage ripe sur les bords d'un fossé en immobilisant l'appareil : train d'atterrissage et hélice brisés. N'étant pas en mesure de décoller, le Lysander est incendié. Le pilote regagnera l'Angleterre après un embarquement en Méditerranée. Pierre Delaye sera tué par la Gestapo à Loyettes (01), le 11 mai 1943.

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

22 novembre 1942, à la ferme Ducarre, près de Saint Romain la Motte, à 8 kilomètres au nord-ouest de Roanne (Loire), parachutages pour SOE RF /BCRA, à partir d'un Whitley du 138 Squadron de la RAF piloté par le F/Sgt Smith, du saboteur Gilbert Mus alias Frot A alias Whale alias Marius et du radio Georges Denviolet alias Frir W alias Gudgeon Minor alias Joe, de 2 postes émetteurs et d'une balise Eureka Perch 3.

23 novembre 1942, les Groupes de bombardement I/38 et II/38, dotés de LeO 45, font mouvement d'Istres vers Bron.

Nuit du 26 au 27 novembre 1942, la Base aérienne de Bron est occupée par l'armée allemande. Tout le personnel militaire est consigné sur la base. Dans les jours qui suivent, ce personnel est renvoyé dans ses foyers.

27 novembre 1942, à la suite du décollage du terrain d'Ambérieu en Bugey (Ain) dans des circonstances assez obscures, un LeO 45 s'écrase sur le terrain.

28 novembre 1942, ordre de dissolution et de démobilisation des forces armées françaises.

Nuit du 11 au 12 décembre 1942, le bombardement de la région d'Annecy (Haute Savoie) par les Alliés n'est pas expliqué. Il s'agit, très probablement, d'une erreur de localisation. Vers 21 heures, des fusées éclairantes suivies de bombes incendiaires tombent sur le quartier de Loverchy. On estime à 400, le nombre de bombes larguées, des cratères de 3 mètres de diamètre sont constatés. Dans les environs, d'autres dégâts sont constatés à Copponex, Viry, Saint Roch et à La Balme de Sillingy. On relève 5 morts et des funérailles solennelles sont faites aux victimes.

Décembre 1942, le commandement de la Nachtjagdraumführer 109 (NJRF 109) est créé à Bron et sera dissout en février 1944.

1^{er} mars 1952, l'Aéro-club Charles Voisin de Belleville sur Saône (Rhône) 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.

30 mars 1952, un Stampe de l'Aéro-club de Rive de Gier frôle les arbres et heurte deux barrières à son atterrissage à Bouthéon. (Loire) L'appareil était piloté par Bonjour avec pour passager Huc. Ce jour-là avait lieu l'inauguration du Bébé Jodel, immatriculé F-PBOI, d'Yvan Rivière et de Pierrot Clavier, avec les représentants de la Société Jodel de Beaune, Monsieur Joly et son gendre Monsieur Delemontez.

Mars 1952, à l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE) : Henri Olive, breveté pilote militaire en 1918, brevet de Transport Public en 1930, depuis cette date moniteur à l'ACRSE, moniteur-adjoint de vol à voile et titulaire du brevet C depuis 1942, il totalise 4.200 heures de vol ; Ernest Delrieu, brevet de pilote militaire en 1930, brevet de transport public en 1937, brevet C de vol à voile en 1947, de 1935 à 1939 instructeur technique et moniteur aux écoles Caudron de Royan et d'Ambérieu en Bugey en 39/40, moniteur à l'EAP n°16 à Agen, il totalise 3.000 heures de vol.

Mars 1952, la compagnie Air Algérie met en service le Breguet Deux Ponts sur le parcours Lyon-Alger.

23 avril 1952, Joseph Garnier, membre de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est, à bord du 'Norécrin', immatriculé F-BEBL, bat le record de vitesse en circuit fermé sur 2.000 kilomètres à la moyenne de 228, 620 km/h sur le circuit Lyon-Montélimar-Lyon.

18 mai 1952, un BB Jodel à la Croix de Savoie a été inauguré par l'Aéro-club de Haute-Savoie sur l'aérodrome d'Annecy-Meythet. Cet appareil, construit par MM. Davoine et Jeantet pour la partie mécanique et par M. Dunoyer pour la partie bois, avait été commencé en 1950.

22 mai 1952, meeting à Grenoble-Eybens (Isère) organisé par l'Aéro-club du Dauphiné.

15 juin 1952, sur l'aéroport Jean Mermoz de Grenoble-Eybens (Isère), les 45 brevetés de vol à voile de l'année 1951 de l'Aéro-club du Dauphiné ont reçu les insignes de la Promotion Michel Cellier tandis qu'il était remis au Président Matussière la Première Coupe des Aiglons. Michel Cellier avait adhéré en 1939 à l'Aéro-club du Dauphiné et avait débuté le modèle réduit. En 1942, il débute le vol sans moteur sur planeur 15-A, puis rallie le Maquis. A la Libération, en septembre 1944, il revient rapidement au club, et fait un stage de moniteur à Beynes, puis à Grenoble en 1946. En deux ans, il arrive à constituer au sein du club une Section de vol sans moteur, l'une des toutes premières en France. Michel Cellier prospecte le Dauphiné et les Alpes à la recherche de terrains ou de pentes pour développer le vol sans moteur. Il réussit l'épreuve de distance du brevet D avec son premier élève. C'est aussi vers le vol à moteur qu'il se dirige en effectuant un stage de moniteur à Saint Yan et fait une demande d'incorporation à Air France. Sa nomination fut reçue le lendemain de sa mort.

16 juin 1952, un S.I.P.A à moteur Minié 75 cv s'est écrasé en bordure de l'aérodrome de Satolas. Le pilote, Georges Troche, 32 ans, industriel, et son passager Raphaël Fournier, 56 ans, chef de service, ont trouvé la mort. Georges Troche, breveté à l'âge 16 ans à Lons le Saulnier laisse trois enfants en bas âge, Fournier, pilote et moniteur en 14/18 était père de famille de 5 enfants. Tous deux étaient domiciliés à Loyettes (Ain).

26 juin 1952, Air France assure les liaisons Lyon-Marseille-Bône et Lyon-Marseille-Constantine en Languedoc.

6 juillet 1952, en fin d'après-midi, lors du Meeting National de l'Air de Bron, après son décollage, le prototype Nord 2501-02 «Noratlas», immatriculé F-WFUN, s'écrase au sol et explose en bout de piste sud de l'aéroport, sur la commune de Saint Priest. A bord de l'appareil, six membres d'équipage : Georges Pernninckx pilote ; Etienne Griès, radio ; Albert Tisseur, mécanicien d'essais au CEV ; Alcide Lequien, technicien SNCAN ; Pierre Landeau, technicien SNCAN ; Jean-Louis Frignac, technicien SNCAN, tous les six trouvent la mort, ainsi que la seule passagère, Maryse Bastié, pilote légendaire et grande Dame de l'aéronautique française. Une stèle sur l'aéroport de Bron commémore leur mémoire.

16 juillet 1952, Air France assure la liaison Lyon-Marseille-Alger en Languedoc et Lyon-Alger en DC 4. Le 26 octobre, ces deux services sont assurés en DC 4.

Septembre 1952, la soufflerie de Modane-Avrieux fonctionne depuis juillet.

26 octobre 1952, 62 pilotes ont pris part au classique concours de pilotage organisé par l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est qui s'est déroulé sur l'aéroport de Bron. Les deux plus malchanceux ont reçu, en matière de consolation, l'un un canard et l'autre un cochon de lait...!

De janvier à fin octobre 1952, la section de vol à voile de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est a réalisé 1811 heures de vol avec 5500 lancers. Plusieurs pilotes ont fait des stages dans les centres nationaux Mlle Vianney, MM. Favier, Geoffre, Jeoffre, Canetos, Navas, Maximoff, Ravit, Charrin, J. Borgé et Hastoy. Quatre sont brevetés B : Mlles Fèrejean et Gired et MM ; Bérard et Zylhermann, Le brevet C a été décroché par Mlle Rousse MM Ponsin, Pradet, Cassin, Richard, Alimant, Humbert, seine, Loreau, Brocaz, Conrad, Duquesnel, Bonnefois, Laplace, Monet et Maurette. Six ont terminé le brevet D: MM Canetos, Navas, Chassin, Barbier, Cadet et Benoit. Et le brevet E obtenu par René Mourier. Ces résultats ont les doit au moniteur Martinaud qui exerce ses fonctions depuis plus de 16 ans.

Octobre 1952, Air France relie par un service hebdomadaire le Maroc à la Suisse et à l'Allemagne en inaugurant la ligne Casablanca-Lyon-Genève-Francfort en Constellation. A la même date, ouverture de la ligne Lyon-Marseille-Rabat en Constellation.

Novembre 1952, l'Aéro-club de La Tour du Pin (Isère) a été créé en 1929 par Louis Clerget, breveté pilote en 1930, industriel dans la chaussure à La Tour du Pin, et Présidé par Paul Perrier et secondés par Clément Guillaud, Joseph Guiguet (as de l'escadrille des Cigognes), Boulud, Mauran, Cochard, Emile Gros, etc. On volait sur Caudron Phalène, Caudron-60, et Caudron 632. Le vol Tour du Pin-Marrakech réalisé par Louis Clerget sur Caudron 232. En mai 1947, René Marty, moniteur, s'emploie à former des élèves au vol à voile sur C 800. Le SALS affecte Nord 1300, 301-S, SG-38. Après le départ de Marty pour le Centre de Challes les Eaux, c'est René Bouvard, issu du club, qui assure la formation des élèves-pilotes.

12 décembre 1952, aux environs de 12 heures 30, par un épais brouillard, un appareil s'écrase sur les premiers contreforts du Massif des Coirons, aux environs de Sait Bauzille (Ardèche), à quelques centaines de mètres, à peine, du lieu de l'accident survenu à l'avion anglais le 13 mai 1948. Il s'agit du bimoteur amphibie Nord 1402 « Noroit », numéro 14, immatriculé F-ZJYB, convoyé du terrain de Marseille-Marignane vers celui de Melun-Villaroche. Cet appareil appartient à la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN), et vole aux couleurs de l'Aéronavale (cocarde tricolore contenant l'ancre de marine). L'équipage est composé de quatre «As» du Département des Essais en Vol de la SCAN, et d'un des meilleurs metteurs au point de l'Arsenal de l'Aéronautique, qui a trouvé la mort dans cet accident.

1952, à l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est sous la présidence de M. Pierre Génin, il a été réalisé 2372 heures de vol à moteur avec les moniteurs Delrieu, Olive, Rongeat, Francillon et Perret associés aux mécaniciens Frison et Dubost. Le parc du club : un Bébé-Jodel 25 cv, quatre Piper-Cub, deux Stampe, un Auster, un Morane 230, un Boisavia 185 cv, un Miles 'Messenger', un Jodel biplace 75 cv en remplacement du SIPA 901 et un biplace Brochet en cours de finition. Au cours de l'année, 155 pilotes ont utilisé les avions du club, il y eu 1.100 baptêmes de l'air et 27 traitements de coqueluche. L'école de pilotage a reçu 77 élèves, obtenus 26 brevets 1^{er} degré et 14 brvets 2^{ème} degré

1952, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air prend la décision d'installer des moyens de détection et de contrôle aériens très performants en région lyonnaise. Le site du Mont Verdun dans les Monts d'Or, près de Poleymieux (Rhône), abritera un centre souterrain.

1952, le Ministère des Transports émet un avis très favorable pour la création d'un aérodrome commercial sur la commune de Saint-Hélène-du-Lac (Savoie). Les cultivateurs et les élus locaux se mobilisent contre le projet, L'Etat ne trouve pas les soutiens souhaités auprès de collectivités locales, aussi le projet est abandonné, alors que l'Aéro-club d'Albertville utilise une bande en herbe pour ses activités aéronautiques.

1952, la desserte de l'aéroport de Bron est assurée par: la société des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) à partir des autobus de la ligne 24, onze fois par jour; par Air France, à partir d'un service de cars de la compagnie.

25 janvier 1962, la 28^{ème} Caravelle d'Air France qui est la 100^{ème} construite dans les usines de Sud Aviation, immatriculée F-BJTE, est baptisée 'Ville de Grenoble' sur le tarmac de l'aéroport de Bron, en présence de nombreuses personnalités

29 janvier 1962, l'altiport de Meribel (Savoie) est officiellement inauguré par le Haut-commissaire à la Jeunesse et aux Sports Maurice Herzog.

31 janvier 1962, premiers atterrissages d'appareils sur la future piste de Méribel. Les pilotes du Service de la formation aéronautique, Marcel Collot et Jean Delparte, entreprennent l'élaboration de la réglementation des altiports, altisurfaces et glaciers.

22 février 1962, un F 84, appartenant à la base aérienne de l'Armée de l'Air de Saint Dizier, percute le sol, vers 8 heures, à proximité du hameau de Malgoutte sur la commune de Saint Bonnet des Quarts (Loire). Le pilote, le Capitaine Jean-Pierre Lastic, originaire de Nohanent dans le Puy de Dôme, trouve la mort dans cet accident.

5 mai 1962, la garde du drapeau de la 12^{ème} Escadre de l'Armée de l'Air est confiée à la Base Aérienne de Défense 10/94 de Bron

5 mai 1962, Air Inter assure la liaison Lyon-Marseille en prolongement de Paris-Lyon, cinq jours sur sept, en Viscount.

30 juillet 1962, dans le Massif du Mont Blanc, un hélicoptère de la Protection civile de type Alouette III, immatriculé F-ZBAL, piloté par l'équipage Jean Le Gac, pilote et Louis Bovier, mécanicien, venue de la Base de Grenoble-Eybens, décolle de Chamonix avec un sauveteur pour l'Envers des Aiguilles afin de récupérer un alpiniste blessé à la jambe. Au retour du secours en rejoignant Chamonix, au-dessus de la mer de la Glace, la porte gauche de la soute à bagages, mal verrouillée, s'ouvre en se relevant et percute les commandes (bielles) du rotor principal. L'hélicoptère devenu incontrôlable plonge vers le glacier, rebondi et glisse sur le côté. Miraculeusement, aucun blessé pour ce crash.

Automne 1962, création et homologation des pistes de Méribel et Courchevel (Savoie), début d'aménagement pour l'accueil des clients en bout de piste, suivi des premières déposes de skieurs sur les glaciers.

Novembre 1962, jusqu'à ce jour, les avions d'aviation légère utilisaient l'aire gazonnée trapézoïdale située à l'ouest de l'aérogare de Bron (seule piste d'envol et d'atterrissage avant la mise en service de la piste en dur). A compter de ce jour, seule une piste gazonne de 800 mètres de long par 100 mètres de large est utilisable pour l'aviation légère.

11 décembre 1962, dans le Massif du Mont Blanc, un hélicoptère de type Alouette II de l'Armée de l'air venant de la Base Ecole 725 au Bourget-du-Lac fait un posé "dur" au Dôme du Goûter. A son bord, le lieutenant Didier Potelle et son élève. Les deux hommes passeront la nuit au refuge Vallot et seront récupérés le lendemain avec une autre Alouette II pilotée par le maréchal des logis-chef Jean Ladhuie.

15 décembre 1962, lors de l'inauguration de la piste de Méribel, Joseph Szydlowski déclare : 'Méribel est un port d'altitude ; pourquoi ne l'appellez-vous pas Altiport ? ». Deux liaisons

régulières sont ouvertes : Courchevel-Méribel-Genève et Courchevel-Méribel-Bron. Des vols inter-stations et déposes de skieurs sur les glaciers sont proposés à la clientèle.

28 décembre 1962, la société Air Alpes inaugure la liaison Lyon-Méribel-Courchevel, vol réalisé à partir d'un Pilatus.

1962, le seuil sud de la piste de l'aéroport de Bron est allongé de 200 mètres, la longueur de la piste est ainsi portée à 2.030 mètres.

1962, sur l'aéroport de Bron, le hangar 6 construit dans les années 1925/27 est le seul hangar d'aviation militaire qui subsiste à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Depuis la fin de la guerre, il accueille les avions des aéro-clubs, les appareils des propriétaires, la société de maintenance aéronautique Sauze et Ginoux, puis les avions des unités de réservistes, et enfin les hélicoptères de la gendarmerie. En 1962, ce hangar est destiné à accueillir les avions en transit d'Air Inter.

les années 1962 et 1963, sont des années charnières dans l'évolution des liaisons d'Air France, suite à l'indépendance de l'Algérie et à la redistribution du réseau Afrique et Océanie entre Air France et UTA.

1962, le Groupe Dassault Aviation construit un ensemble industriel à Argonay, près d'Annecy, pour la fabrication d'équipements mécaniques, hydrauliques et électriques. Pour répondre à de nouveaux défis techniques, est créé en 1984, le Centre technique d'Innovations et Automatismes.

1962, création de l'Aéro-club d'Albertville.

7 février 1972, en cours d'après-midi, alors qu'un épais brouillard recouvre la région, un avion percute la montagne, au lieu-dit Le Roux, sur la commune de Devesset (Ardèche). Personne n'a entendu d'explosion, car l'abondante couche de neige au sol a amorti le bruit. L'alerte est donnée par les habitants d'une ferme voisine, qui trouvent une roue de l'avion dans leur cour, et qui aperçoivent l'avion qui brûle. Il s'agit d'un avion de tourisme, du type Robin DR 253 Regent, n°120, immatriculé F-BPKV, appartenant à l'Aéro-Club d'Angoulême. Les deux occupants de l'appareil, René Clément et André Galloux, qui ont trouvé la mort dans cet accident, se rendaient de Valence à Angoulême.

23 avril 1972, vers 17 heures, un Piper PA 30 Twin Comanche, immatriculé G-AVSJ, appartenant à la Société CSE basée à Oxford Airport, par un temps très médiocre, percute le flanc nord du Mont Verdun, sur la commune de Limonest. (Rhône) L'appareil qui vient d'Angleterre, après escales à Beauvais, Persan-Beaumont et Troyes, se rend à Bron, afin de poursuivre son voyage vers Florence. Le pilote, Wallis, et ses deux passagers trouvent la mort dans cet accident.

25 juin 1972, deux avions de tourisme se télescopent au-dessus de la commune de Bois-Combray, près de Roanne (Loire) : une pilote tuée

19 Juillet 1972, à proximité de la localité de Saint Naaire les Eymes, dans la Vallée du Grésivaudan (Isère), vers 15 heures, le Jodel D 112, n°349, immatriculé F-BHKP, appartenant

à l'Aéroclub du Dauphiné, décolle de l'aérodrome de Grenoble-Le Versoud. A bord de l'appareil, le pilote Yvon Posypanko et son passager Paul Prette font un vol local. L'appareil s'écrase au sol, à proximité de la localité de Saint Nazaire les Eymes.

27 octobre 1972, à Aulan, dans le sud du département de la Drôme, un bimoteur Fairchild C 119 K, serial 82-5936, appartenant au 907th TAL Group de la Garde Nationale des Etats Unis, s'écrase au sol, vers 13 h 30, au Col du Devès, au nord de la localité d'Aulan (Drôme). Un fort vent du sud souffle et le temps est à l'orage. L'appareil a quitté la base de Lockbourne dans l'Ohio pour une mission de convoyage vers Amman en Jordanie. Après avoir fait escale au Labrador, puis en Islande, l'appareil arrive à Wiesbaden en Allemagne. Il quitte cette base, dans la matinée du 27 à 8 h 48, à destination d'Athènes, via Marseille. A bord de l'appareil : Major Francis T. Durkin, pilote, Lt Cl Dale R. Anderson, copilote, Major Marion R. Meckstoth, navigateur, T/Sgt William R. Barbor, mécanicien et T/Sgt William L. Champion. Une plaque commémore leur mémoire sur le Monument aux Morts d'Aulan.

Compte tenu de la présence de cet appareil dans une zone hautement stratégique (usines nucléaires de Pierrelatte et de Marcoule et du site du Plateau d'Albion) et des circonstances inexplicables de l'accident, celui-ci a été peu relaté dans la presse et est resté relativement confidentiel. A noter, que les autorités militaires américaines ont récupéré, sur les lieux de l'accident, la totalité des débris de l'appareil et que celui-ci a été reconstitué afin d'enquête dans un hangar de la base américaine de Wiesbaden.

27 octobre 1972, le Vickers Viscount, immatriculé F- BMCH, d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Clermont Ferrand s'écrase près de Noirétable, dans les Monts du Forez (Loire). Le bilan de la catastrophe est de 60 victimes et de huit rescapés.

1972, la section vol à voile de l'Aéro-club de Savoie devient Centre savoyard de vol à voile alpin à Challes les Eaux.

1972, l'innovation sur la liaison Paris-Lyon par Air Inter, est la desserte de Paris Charles de Gaulle à raison de six services quotidiens, alors que vingt-quatre sont maintenus sur Orly-Ouest.

1972, ouverture par Air Inter des liaisons Lyon-Metz et Lyon-Saint Etienne Bouthéon, assurés par Fokker 27 ou Beechcraft 99.

1^{er} avril 1972, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Marrakech en Caravelle.

1^{er} avril 1972, Air Inter ouvre une ligne Metz-Lyon, six jours sur sept, en Beechcraft 99.

1^{er} février 1982, la région Rhône-Alpes est quadrillée par un réseau souterrain de pipelines (gaz naturel, produits pétroliers, éthylène, etc..), pour assurer la sécurité de ce réseau, des reconnaissances aériennes sont effectuées très régulièrement, et cela non sans danger. Le 1^{er} février 1982, le Cessna FR172J Rocket n°0524, immatriculé F-BURA, piloté par Bernard Lafay stagiaire pilote de ligne, avec comme observateur René Emeriat, effectue une reconnaissance sur le tracé du pipe-line de trans-éthylène entre Pont de Claix et Lavera, via le col de Lus la Croix Haute. Les conditions météorologiques sont mauvaises : les nuages

traînent le long du rebord oriental du massif du Vercors à l'approche du Col de Lus la Croix Haute. C'est alors que l'appareil s'écrase sur les pentes nord du Mont Barral à quelques kilomètres de Saint Maurice en Trièves. L'équipage trouve la mort dans cet accident. Une plaque commémorative inaugurée le 5 avril 2015 sur la façade de la mairie de Saint Maurice en Trièves leur rend hommage.

Mars 1982, un hélicoptère de l'ALAT de type SA 330 Puma venant de Phalsbourg s'écrase au col du Glandon en Maurienne (Savoie), lors des manœuvres Gentiane. Pas de blessés.

16 juillet 1982, Gilles Dubois, qui depuis novembre 1971, participe aux activités de l'aviation d'affaires sur l'aéroport de Bron au sein de diverses compagnies, crée sa compagnie aérienne, Dubois Air Service. Cette dernière cessera ses activités en novembre 1987 par l'embauche de Gilles Dubois à la Pan Européenne Air Service.

18 et 19 septembre 1982, à l'initiative de MM. Alain Bliez, Marc Bally et Marius Quenet, membres de l'Araplum (club ULM et avions légers basé à Bron), organisation du premier Salon Européen de l'Ultra Léger Motorisé sur l'aéroport de Bron. Un succès populaire qui attira entre douze et quinze mille visiteurs.

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

octobre 1982, sur l'aéroport de Bron, la base de la Sécurité Civile devient opérationnelle avec construction de son propre bâtiment de bureaux et hangar abris pour son Alouette 3.

1982, création d'une Section Sports aériens au sein du personnel de la Communauté Urbaine de Lyon, section qui se rattache à l'Aéro-club du Centre Laïc d'Aviation Populaire 69 (CLAP69). Au 1^{er} avril 1985, cette section devient Section Sports aériens de l'Association sportive et culturelle de l'Université de Lyon (ASCUL) pour devenir, le 22 septembre 1992, l'Aéro-club du Grand Lyon avec la naissance de la Métropole lyonnaise.

1982, création de la société Centrazur Aviation sur l'aéroport de Bron. En 1985, cette société crée un service de location et de vente d'avions de l'Aéropostale, ainsi que la 16^{ème} école de pilotage d'Aéropostale avec une méthode d'enregistrement basée sur l'audio-visuel.

1982, Marillet Aviation s'installe sur l'aéroport de Bron. En 1976, Marillet, savoyard d'Albertville, créé sur l'aérodrome local Marillet Aviation. Sa clientèle se compose d'avions de montagne qu'il faut équiper de skis. En 1982, il s'installe sur l'aéroport de Bron avec cinq mécaniciens et trouve une clientèle plus vaste, il s'agit d'entretenir la flotte des aéro-clubs et des avions-école locaux, principalement des monomoteurs et bimoteurs à piston, mais aussi des travaux de maintenance et de chaudronnerie aéronautique.

8 février 1992, le Vice-Président des U.S.A, Don Quayle, décolle en hélicoptère de l'aéroport de Bron pour l'ouverture des jeux Olympiques à Albertville (Savoie).

1^{er} avril 1992, création sous le nom 'Les Vieilles Plumes' d'une association qui a pour but la restauration d'un Fouga Magister abandonné à l'Aéro-club d'Annecy. Quelques années plus tard, cette association prend le nom de 'Ailes Anciennes de Haute-Savoie' au sein de la

Fédération Française des Ailes Anciennes. Cette association basée à Thonon-les-Bains (Haute-Savoie) pérennise le patrimoine aéronautique.

13 mai 1992, pour la deuxième année consécutive, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon a accueilli, dans les locaux de l'Aéroport de Lyon Bron, les enseignants et les élèves de divers établissements scolaires de l'Académie de Lyon pour la remise des diplômes du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique et du Brevet d'Initiation à l'Aéronautique, en présence des autorités académiques et aéronautiques.

18 mai 1992, passage sur l'aéroport de Bron des concurrents de l'Aéro-club National des Electriciens et Gaziers dans leur Tour de France aérien.

21 mai 1992, à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, sur l'aéroport de Bron, à lieu la première journée professionnelle de l'aviation d'affaires et de loisirs.

24 mai 1992, un planeur monoplace JP 15/36 P 26 de la section Air de vol à voile de la base d'Ambérieu en Bugey s'écrase à Maillat (An), à la suite d'une vrille incontrôlée. Le pilote, le sergent Philippe Rideau a été tué sur le coup.

26 mai 1992, Pascal Brun crée la société Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères (CMBH) connue aussi sous le nom d'Air Chamonix, Héli Air Chamonix ou Héli, à Chamonix (Haute-Savoie). Pascal Brun est né à Chamonix en 1960. A 16 ans, il passe son brevet de pilote, puis s'engage à 20 ans dans l'armée pour devenir pilote d'hélicoptère. Il est breveté pilote d'hélicoptère en 1981 dans l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT). En 1984, il rejoint le Secours Aérien Français (SAF) à Courchevel. Il devient pilote de l'hélicoptère du SAF détaché à Chamonix, puis il crée CMBH. Avec plus de 23.000 heures de vol en 30 ans de métier, Pascal Brun a connu dans sa carrière des moments douloureux, mais aujourd'hui, la qualité de service de sa société est reconnue aussi bien dans le secours en montagne que dans le travail aérien. CMBH possède une base de secours permanente sur l'hélistation d'Argentière, près de Chamonix. L'appareil vient en complément des effectifs Sécurité civile et Gendarmerie sur le massif du Mont-Blanc, et à la demande du Centre 15 (SAMU), qui est seul à déclarer l'intervention urgence vital. Par convention avec certaines stations de ski, cet hélicoptère peut être utilisé pour des secours de confort à la demande des pisteurs secouristes

CMBH, comme toutes les sociétés exécutant des travaux aéronautiques, a connu des drames : 14 septembre 2011, quatre personnes sont décédées dans le crash d'un hélicoptère AS 350 B3+ de CMBH à Vallorcine (Haute Savoie) après que l'engin a heurté un câble du téléphérique du barrage d'Emosson. Quatre morts dont Sébastien Brun, fils du Directeur de la CMBH ; 14 janvier 2004, le pilote et l'un de ses deux passagers ont trouvé la mort mercredi matin dans l'accident de leur appareil AS 350, immatriculé F-GTRK, de CMBH à Lognan sur le domaine skiable des Grands Montets à 2.600m d'altitude, au-dessus de Chamonix (Haute-Savoie). Le pilote, Daniel Pujol, 59 ans, est mort sur le coup. L'un de ses passagers, Gérard Croz, un pisteur de 38 ans, est décédé des suites de ses blessures peu de temps après l'arrivée des secours. Le second passager, Jean-Bernard Petit, 55 ans, également pisteur, blessé au dos, à la cuisse et à la tête a été transporté à l'hôpital de Sallanches où ses jours ne sont pas en danger. Toutes les victimes de cet accident vivaient dans la vallée de Chamonix. L'appareil, un Ecureuil AS 350 B3 appartenant à la société Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères, effectuait du déclenchement préventif d'avalanches à l'aide d'explosifs lorsqu'il a heurté, pour une raison inconnue, les câbles du téléphérique des Grands Montets. La remontée mécanique était à l'arrêt au moment de l'accident en attendant que les pisteurs aient fini leur travail de purge des avalanches.

13 juillet 1992, le Lucas L 5 n°03, immatriculé F-PRCK, s'écrase au décollage sur le terrain de Seyssel-Corbonod (Ain). Le pilote est indemne.

7 août 1992, à Tignes (Savoie), un Robin DR 400 de l'Aéro-club de Megève est accidenté : deux blessés.

21 novembre 1992, une montgolfière du type Chaize 2002 F12 se pose en catastrophe, vers 17h 10, après avoir heurté une ligne électrique, au lieudit «Platon» sur la commune de Saint Chamond (Loire). Les trois occupants de la nacelle qui se dégagent par leurs propres moyens sont : Serge Zuin, pilote et moniteur, et ses deux élèves, Etienne Jouve et Roger Bonnefoy.

1992, à Courchevel (Savoie), le Christen Eagle 2, n°02, immatriculé F-WRFZ de Michel Gumery s'écrase au sol. Le pilote est indemne.

2002, à l'aéroport de Bron, création de la compagnie aérienne commerciale 100% réunionnaise Air Bourbon qui établit son siège social sur l'aéroport de Bron. Devant les difficultés financières, cette société dépose son bilan, le 26 novembre 2004.

2002, Carole Soufflet, devient sur l'aéroport de Chambéry (Savoie), la première femme en France directrice d'aéroport.

2002, création de l'Aéro-club de Challes-les-Eaux (Savoie).

25 janvier 2002, à Meribel Les Allues (Savoie), le Jodel D 140 «Mousquetaire», immatriculé F-BKSR, lors de son décollage, vers 10 h 30, de l'altiport de Méribel les Allues, rebondit sur la piste puis se retourne. De l'épave de l'avion, on retire le corps du pilote et de ses trois passagers.

19 février 2002, à Flaine (Haute-Savoie), un hélicoptère s'écrase lors d'une mission de secours sur le domaine skiable : quatre morts. Un hélicoptère Ecureuil, immatriculé F-GRDM, appartenant à la société MBH (Mont Blanc Hélicoptères) en mission de secours venait d'embarquer une touriste néerlandaise blessée pour la transférer au poste de secours. Au décollage, l'appareil a heurté un câble utilisé pour transporter des charges explosives servant à provoquer les avalanches. Il s'est écrasé à une dizaine de mètres d'un restaurant d'altitude bondé et à proximité de trois réservoirs de gaz. Le pilote a tout tenté pour ne pas s'écraser sur le bâtiment. Les quatre occupants de l'hélicoptère ont été tués.

mars 2002, sur une partie du site de l'ancienne base aérienne de Bron est aménagée l'Ecole du Service de Santé des Armées, à l'entrée de celle-ci, inauguration d'une plaque commémorative rappelant la présence de l'Armée de l'Air de 1912 à 1972.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-bron-aa>

1^{er} avril 2002, la gestion courante de l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs est confiée à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. 1^{er} avril 2004, l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs prend le nom de Grenoble-Isère. 1^{er} janvier 2009, l'aéroport de Grenoble devient la propriété du Conseil Général de l'Isère qui en confie la gestion pour quatorze années à la société d'Exploitation de l'Aéroport de Grenoble-Isère constituée par la Société Vinci Airports.

28 avril 2002, l'ULM Humbert Tattras B effectue un vol de Chambéry à Clermont-Ferrand avec son pilote et un passager. Lors de son survol dans le voisinage de l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, vers 9 h 50, l'appareil est probablement pris dans les turbulences du sillage d'un DC 8 qui effectue son approche. L'ULM part en vrille et s'écrase au sol, aux environs de Saint Blaise du Buis, proche de Tullins (Isère). Les deux occupants trouvent la mort.

24 mai 2002, le Jodel D 113-3 L, n°1609, immatriculé F-POEM, appartenant à son constructeur Monsieur Gérard Comte décolle du terrain de Corbas, vers 17 h 20. Connaissant quelques difficultés en vol, l'appareil s'écrase sur un hangar agricole, au lieu-dit «Sorisiat» dans la commune de Chaponnay. (Rhône) Le pilote Jacky Poulet trouve la mort dans cet accident, ainsi qu'une personne qui se situait dans ce hangar et un blessé dans ce même hangar.

11 juin 2002, l'ULM Urban FM 10 SAMBA, n°8, immatriculé F-JGCA (ex : F-WAAH), devenu 3 PQ, se rendait de Bourg en Bresse à Annecy, lorsque vers 15 h 15, alors qu'il survolait l'altiport de Courchevel, l'appareil s'écrase au sol au lieu-dit «le bois des Frasses» sur la commune de Meribel les Allues (Savoie). Le pilote Monsieur Curtelin et son passager trouvent la mort dans cet accident.

13 au 16 juin 2002, organisation du Premier Salon International d'Aviation Générale et des Sports Aériens en France (AVIAEXPO), conjointement sur l'aéroport de Lyon-Bron et sur le site d'Eurexpo.

6 septembre 2002, le Caudron C 635 Simoun, immatriculé F-AZAM, piloté par son propriétaire, Monsieur Albert Plost décolle de l'aérodrome de Roanne-Renaison, vers 9 h 30. Lors de son décollage, l'appareil heurte un pylône météorologique, s'écrase au sol et prend feu. Le pilote trouve la mort dans cet accident. L'accident s'est produit sur le territoire de la commune de Saint Romain la Motte (Loire).

12 septembre 2002, un hélicoptère du type Robinson 22 biplace appartenant à la société Hélicoptère, basée sur l'aérodrome d'Andrézieux-Bouthéon, s'écrase au sol, vers 9 heures, au lieu-dit «Les Grenouillats», sur la commune de Saint Martin la Sauveté, au sud de Roanne (Loire). Les deux occupants de l'appareil trouvent la mort : Christophe Colas, pilote et propriétaire de l'appareil, et Christophe Minault, photographe à la société Lynx. Les circonstances exactes de l'accident ne sont pas connues, il semble que l'appareil qui se dirigeait vers Chartres aurait rencontré un épais brouillard alors qu'il survolait la région roannaise.

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 sur le terrain de Pizay (Rhône), 1 blessé.

13 octobre 2002, vers 18 heures, à la limite des communes de Fabras et de Jaujac, (Ardèche), à la suite d'un incident technique, un ULM s'est écrasé au sol. Le pilote, instructeur confirmé, Alain Bonneton décède sur le coup, sa passagère Brigitte Gaubert est grièvement blessée.

20 octobre 2002, l'hélicoptère Robinson R 44, immatriculé F-GXAT, de la société Rectimo Air Transport s'écrase au lieu-dit «Montaimont» près de Pralognan la Vanoise. (Savoie). Trois morts dans cet accident, dont Michel Desmurs, patron de Rectimo-Aviation à Chambéry.

2002, sur l'aéroport de Bron, Journées Rêves de Gosses et des Ailes du Petit Prince.

décembre 2002, MM. Eric Lazarus, Bertrand Rivet et Philippe de Bournonville créent Air Bourbon, une compagnie réunionnaise capable d'assurer une liaison régulière entre la Métropole et l'île de la Réunion à un tarif unique (950 euro le vol aller et retour). Le siège social et les bureaux se situent sur l'aéroport de Bron. Air Bourbon qui assure ses liaisons, à partir d'un unique appareil, un Airbus A 340-200, immatriculé F-OITN, loué auprès d'Airbus. Le vol inaugural entre Saint Denis de la Réunion et Paris a lieu le 7 juin 2003, c'était la première liaison vers la métropole par une compagnie 100% réunionnaise. L'appareil assurait quatre liaisons par semaine entre Paris (3 liaisons par semaine), Lyon (une liaison par semaine, Marseille (une liaison par semaine) et Saint Denis de la Réunion. Dès avril 2004, Air Bourbon desservait aussi Milan et pendant quelques mois Moroni.

Le 26 novembre 2004, Air Bourbon, en proie à des difficultés financières, dépose son bilan.

2012, sur l'aéroport de Bron, à défaut de pouvoir allonger la piste d'atterrissage, il est choisi de procéder au rainurage de la piste selon la norme américaine ; 25 juin, inauguration de la nouvelle caserne de sapeurs-pompiers et fin de la démolition du hangar Caquot ; fin 2012, mise en service du hangar H10. L'aéroport de Lyon-Bron est devenu, en 2012, membre de la NBAA, l'association de l'aviation d'affaires américaine. Il est aussi le premier aéroport français à adopter cette démarche, le gestionnaire Aéroports de Lyon estime que c'est là un moyen pour la plate-forme dédiée au trafic affaires, d'être clairement identifiée par les opérateurs nord-américains comme porte d'entrée en Europe.

2012, sur l'aéroport de Bron, création de la compagnie aérienne Jetcorp spécialisée dans la gestion d'avions de propriétaires et de vols à la demande. Les appareils basés sur les aéroports de Lyon-Bron et Toulouse-Francazal sont aménagés pour des vols sanitaires ou pour le transport de fret urgent. Jetcorp a été créée par M.M Rodolphe Deveaux, PDG de la société textile Armand Thierry, Thierry Schmitt, ancien PDG de NCF, et de Franck Alpanès, gérant de Skytech Multiservices, société de suivi de gestion et de navigabilité d'avions.

2012, la Société Nouvelle Trans Hélicoptère (SN THS), qui a repris le flambeau de THS, devient Aero Jet Corporate. Elle est dirigée par Pierre-Marc Dreyfus, et dispose d'un Dassault 10 et d'un Falcon 50. L'exploitation des hélicoptères est abandonnée en 2014. Le 20 mars 2013, alors qu'il s'apprêtait de décoller, de l'aéroport de Punta Cana en République Dominicaine, le Falcon 50, immatriculé F- GXMC, est immobilisé sur le tarmac par le service des douanes de ce pays. Ce Falcon 50, type FA50, c/n 190, a été construit par Dassault Aviation en 1989. De mars 2005 à juillet 2007, il est immatriculé CS-TMJ ; du 5 juillet 2007 au 3 avril 2013, il est immatriculé F-GXMC, basé sur l'aéroport du Bourget, et c'est par l'intermédiaire de Mascaralain EURL, dont il est le gérant qu'Alain Affelou loue, depuis 2007, cet appareil à Lixxbail (du groupe Crédit Agricole), spécialiste de la location et du leasing aérien en France. Le 3 avril 2013, le Holding AA-OC remplace Lixxbail, l'appareil est géré par Aero Jet Corporate (ex SN THS, à Bron), société de transport aérien, au capital de 3.000 Euro, inscrite au Tribunal de Commerce de Lyon. Ainsi débute, l'affaire Air Cocaïne.