ACTIVITES AERONAUTIQUES SUR L'AEROPORT DE BRON

1919-1939

5 avril 1919, le pilote lyonnais, Henri Roget à bord d'un Breguet XIV A2 relie Bron à Rome en 7 heures avec du courrier.

Le décret du 9 juin 1919 qui instituait un Organe de coordination Générale de l'Aéronautique définissait les missions de celui-ci : 'l'organisation générale d'ensemble…d'un réseau général de communications aériennes...le contrôle de la Navigation Aérienne'.
Le Colonel Saconney, Directeur de l'aéronautique civile, définissait son plan : des terrains seraient achetés, des hangars construits, des relais créés avec des mécaniciens à la disposition des «passants de l'air», un plan de jalonnement de T.S.F et de station météo serait établi en fonction de la configuration des routes aériennes, les sociétés de transport aérien qui utiliseraient ces routes pourraient louer les terrains à raison de 50 centimes par mètre carré par an, les mécaniciens et l'essence seraient fournis par l'Etat.

4 septembre 1919, depuis le terrain d'aviation de Bron, l'aviateur Chambaz propose de magnifiques promenades aériennes à bord de son Caudron G 3 pour un prix de 30 à 50 francs.

14 septembre 1919, un règlement publié permettait aux avions civils d'utiliser les terrains militaires moyennant une redevance.
.
30 octobre 1919, le Service de la Navigation aérienne (SNAé) qui relevait du Contrôle de la Navigation aérienne annonçait la création d'un concours pour recruter les postes de chef d'aéro-gare; 22 postes étaient ouverts avec un traitement de 700 à 1000 francs par mois (un niveau nettement inférieur aux traitements les plus bas de la fonction publique actuelle).
Le terme d'aéro-gare doit être compris dans le sens de la nomenclature de l'époque qui distinguait, par ordre décroissant d'importance : l'aéro-port, l'aéro-gare, la station, la halte, le terrain de secours. A chaque vocable correspondait des effectifs et un équipement déterminé. Les terrains ainsi classés en plusieurs catégories, du plus simple au plus aménagé :

les terrains de secours, simple champ dégagé d'obstacles, équipé d'une cuve à essence et d'un outillage sommaire, sous la responsabilité d'un gardien ;

les haltes-aériennes dotées d'un hangar, d'un atelier et d'un dépôt ; la station se distinguait de la halte par un grand hangar ;

l'aéro gare comportait en plus un autre hangar ;

l'aéro port était équipé de deux hangars 'standard' qui servaient d'abri et d'atelier ; les emplacements étaient répertoriés mais non rendus publics, afin d'éviter la spéculation sur le prix du terrain.

Au début de 1920, en France, six terrains étaient ouverts avec un ou deux hangars, avec ou sans ravitaillement et sans personnel puisque le recrutement n'avait pas encore porté ses fruits. Ces terrains étaient Le Bourget, Saint Inglevert (près de Calais), Lille, Bordeaux, Avignon et Nîmes.

Le 1er mars 1920, par suite d'une grève des cheminots, et sur demande du Gouvernement, le Farman F 60 n°3, immatriculé F-HMFU, appartenant à la Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA), est affrété pour réaliser une liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille. Depuis le terrain du Bourget, en présence du Colonel Saconney, Directeur de l'Aéronautique civile, le Farman F-60, piloté par Bossoutrot décolle à 10 h 50 avec 8 passagers et 500 kg de fret et courrier. Après une escale à Dijon,

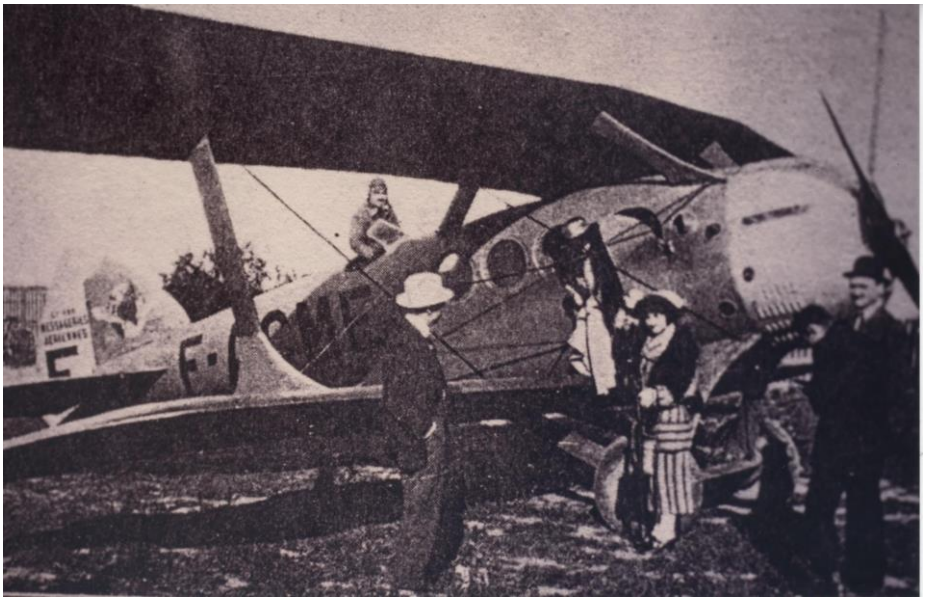
l'appareil se pose à Bron à 18 h 15. Le vol a été rendu pénible suite à un vent violent et la poursuite du vol vers Marseille est reporté au lendemain. Le 2 mars, l'appareil décolle de Bron pour Marseille, mais devant la violence du vent, il rebrousse son chemin à Vienne, et repart pour Paris

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 Publique, le 4 mars 1920.
A Bron, fans un premier temps, les avions civils se posent sur le terrain militaire, sans problème, mais sous le contrôle de l'autorité militaire. Les entrées et sorties des équipages et des passagers sont soumises à un poste de garde militaire, et de là de nombreuses restrictions d'accès. Une gare aérienne provisoire est installée, à l'est du terrain d'aviation, dans l'entrée d'une baraque en planches du terrain militaire qui servait pendant la guerre de poste de police. M. Hébert est nommé 'chef d'aéro-gare'. Les Ponts et Chaussées du Rhône assurent, pour le compte du Service de la Navigation aérienne (SNAé), les aménagements nécessaires au fonctionnement des installations et à l'accueil des vols civils

Décembre 1920, en France, ce sont treize ports, gares, stations ou haltes, et sept terrains de secours disponibles étaient disponibles, vingt-huit terrains en cours d'acquisition, sept phares lumineux la nuit et dix postes radiotélégraphiques jalonnaient les routes aériennes, vingt postes météorologiques diffusaient leurs prévisions quatre fois par jour.

A la fin de l'année 1921, l'État pouvait mettre à la disposition des compagnies aériennes et des particuliers : trente terrains, soixante-treize hangars, treize ateliers de réparation, douze phares, vingt et un postes de T.S.F, onze stations météo. Tous ces moyens étaient servis par deux cent soixante-treize agents de l'État.

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 1.689 kg de fret et 17 kg de plis postaux.
En septembre et octobre 1922, deux voyages hebdomadaires entre Lyon et Genève.: en 12 vols, 5 passagers et 2 kg e marchandises. Dans l'esprit de la CMA, l'ouverture de cette ligne a été trop tardive dans l'année pour être organisée en correspondance avec la ligne suisse venant de Berlin et aboutissant à Genève.



Portal aux commande de la berline Breguet Spad 33, immatriculée F-ACME, de la C.M.A en septembre 1922

1er janvier 1923, création de la Compagnie Air Union qui résulte de la fusion des compagnies aériennes françaises.

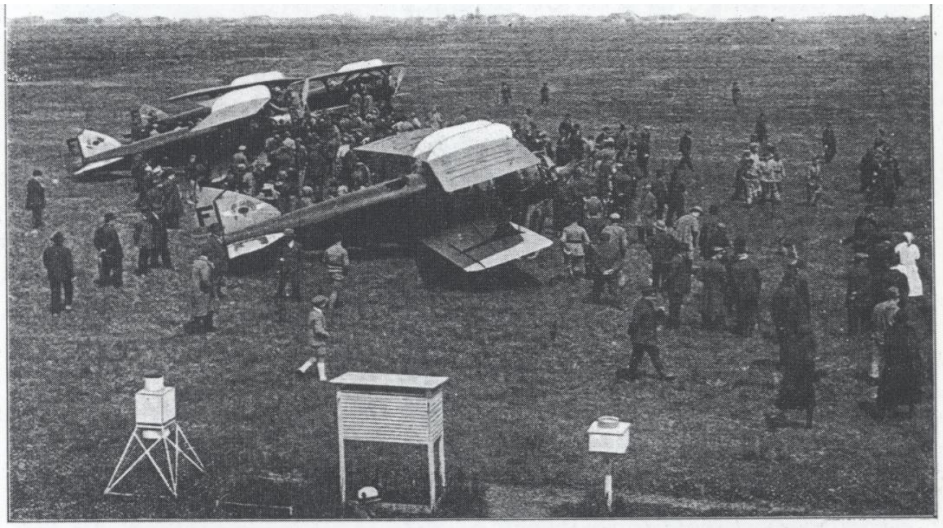
Entre 1923 ert 1924, à partir de Bron, quelques vols se poursuivent au cours de l'été sur Lyon-Genève.

Juin 1924, la société suisse Aéro-Lausanne met en service, pour les mois d'été, une liaison aérienne entre Lyon-Genève et Lausanne, qui est assurée en Breguet XIV transformé en cabine à quatre places en plus du siège du pilote.

1925, sous l'impulsion de la Chambre de Commerce de Lyon, de la compagnie Air-Union et de la compagnie suisse Green Sa, la liaison Lyon-Genève est reprise pour les mois d'été. La durée du vol est de 1 heure, alors qu'il faut 5 heures en train...!.
Bron : départ à 7 h 30 arrivée à 8 h 30
Genève : départ à 15 h 45 arrivée à 16 h 45

25 mai 1926, la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. La mise à disposition du public débutera le 1er juin 1926. La liaison Lyon-Genève sera assurée de mai à septembre. Le port aérien de Lyon-Bron devient l'aérodrome de Bron.

Le lundi 25 mai 1926, sur ordre du SNAé, la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. Cette liaison doit s'effectuer, en principe, sans changement d'équipage, ni



L'inauguration de la ligne Paris-Lyon-Marseille, le 30 mai 1926.
Les Berlines venant de Paris viennent d'atterrir à Bron.

d'avion à l'escale de Bron.

C'est par beau temps, avec un vent de nord assez vif, que le 25 mai 1926 a lieu à Bron, l'inauguration de la liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille. Les personnalités lyonnaises attendent les cinq berlines Blériot Spad 33, de couleur jaune et blanc, qui ont quitté Paris-Le Bourget à 8 h 40. Elles arrivent à Bron vers 11 h 45, après un vol d'environ trois heures pour parcourir les 715 kilomètres du trajet, à l'altitude d'environ 3.000 mètres. L'appareil conduisant Monsieur Laurent-Eynac, Sous-secrétaire d'Etat à l'Air, ayant eu des difficultés au décollage du Bourget, c'est à bord d'un Farman 170 piloté par Bossoutrot, que le Sous-secrétaire d'Etat accompagné par Monsieur Cammermann, Directeur du Service de la Navigation aérienne (SNAé), arrive à à Bron à 15h 20. Une de des cinq berlines repart pour Marignane à 15 h30. Peu après l'arrivée des appareils officiels, un Fokker, jaune et bleu, affrété par la Compagnie Air Union à la Compagnie suisse Balair, piloté par Wullschleger, s'envole pour effectuer la liaison Lyon-Genève.

https://memoire.ciclic.fr/11768-inauguration-ligne-aerienne-lyon-paris

La liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille est mise à la disposition du public à compter du 1er juin 1926. Cela nécessite une organisation importante, au niveau de l'escale lyonnaise, par la Compagnie Air Union :

- mise en place d'un service de piste avec atelier d'entretien et un service du trafic placé sous la responsabilité d'un chef d'escale ;
- création d'une agence commerciale, à la disposition des clients qui déposent du fret et des passagers, au Palace Hôtel, 5 place Jules Ferry à Lyon 6ème, face à la gare des Brotteaux. MM. Menard, Bastar, Loubry et Nottard en assurent le fonctionnement.

- un service d'autobus fonctionne entre l'agence commerciale et Bron, et vice-versa.

Autobus assurant la liaison entre Bron et l'agence commerciale.

M. Tournier, chauffeur de l'autobus

Avec la mise en service de cette liaison aérienne commerciale sur Paris-Lyon-Marseille, le terme de 'port aérien de Bron' remplace celui de 'halte aérienne de Bron-Chassien'.

19 juin 1926, M. Baudel, directeur technique de la Compagnie Air Union, explique au cours d'une conférence organisée par l'Aéro-club du Rhône au cinéma Gloria à Lyon, que Lyon devient un centre aéronautique important depuis la création des premiers réseaux aériens commerciaux « *l'avenir de l'aéroport de Bron dépend de l'exploitation des lignes commerciale*s».

La route aérienne Paris-Lyon-Marseille, longue de 675 kilomètres, avec escale à Bron, est constituée de deux tronçons :

- Paris-Lyon, 415 kilomètres parcourus en 3 heures pour un prix de 500 francs (en 1926, une voiture de tourisme de type Talbot ou Delage couvrait le parcours en 8 heures, à une moyenne de 65 km/h, (1 franc de l'année 1926 vaut 45 centimes d'Euro en 2005).
- Lyon-Marseille, 260 kilomètres parcourus en 2 heures de vol pour un prix de 400 francs.

Les passagers disposent à Paris de correspondances vers Londres et les pays du Nord et de l'Est de l'Europe.
Les vols sont quotidiens, sauf le dimanche. Du 1er juin au 31 décembre 1926, 917 passagers, 10.926 kg de messagerie et 1.426 kg de plis postaux sont acheminés sur cette ligne. A noter qu'à compter du 1er octobre, la liaison n'a fonctionné que trois jours par semaine dans chaque sens.

- Lyon-Genève est assurée en 1926 de mai à septembre, chaque jour, sauf le dimanche, pour un prix de 150 francs.

A Genève, les passagers disposent de correspondances vers Bâle, l'Allemagne et l'Europe centrale.

D'après un commentateur de l'époque, les passagers appartiennent à 'toutes les classes suffisamment aisées'. Ce sont principalement les hommes d'affaires qui utilisent le trafic aérien pour gagner du temps.

La journaliste Louise Faure-Favier édite un 'guide des voyageurs aériens' qui permet aux passagers de suivre sur chaque trajet aérien le déroulement du vol en se référant aux paysages survolés.

Deux lignes de la Compagnie Air Union disposent d'un régime particulier : les pilotes affectés à celles-ci assurent les vols et le poste de représentant de la compagnie. Il en est ainsi sur la ligne Lyon-Genève pour René Charpentier, et, ultérieurement sur la ligne Lyon-Cannes pour Jean Denis et Henri Roth

Les premières liaisons aériennes sont assurées :

- par des berlines Blériot Spad 33 à moteur Salmson de 250 cv transportant quatre passagers avec leurs bagages à l'intérieur de la cabine. Le pilote est à l'air libre à l'avant de la cabine des passagers, la tête à l'air ;
- par des berlines Blériot Spad 56/3 à moteur Gnôme et Rhône du type Jupiter de 380 cv ou Blériot Spad 56/4 avec un moteur de 420 cv pouvant transporter six passagers. Les cabines des appareils entièrement tendues de cir fauve et garnies de six fauteuils de cuir bleu, donnant une impression de grand luxe. La position de la cabine à l'arrière d'une coque-fuselage très solide, met les passagers à l'abri en cas de capotage, ainsi que de toute odeur désagréable provenant du moteur de l'appareil. Le poste d'équipage, situé à l'intérieur de l'appareil, est à deux places : l'une pour le pilote et l'autre pour le mécanicien.

A titre d'anecdote, Edouard Herriot, Maire de Lyon et Homme d'Etat de l'époque, utilisait très fréquemment les appareils d'Air Union. Homme d'une forte corpulence, il avait des difficultés lorsqu'il s'agissait de monter à bord des berlines Blériot. En effet, sur cet appareil, la porte d'entrée de la cabine des passagers n'était pas très large, il fallait donc aider Edouard Herriot à pénétrer de biais, ce qui n'est pas très aisé lorsqu'un pied repose sur l'escabeau extérieur.

- par des Farman 60 'Goliath' équipés de deux moteurs Salmson de 260 cv qui transportent douze passages et leurs bagages, deux membres d'équipage, ainsi que du fret et des plis postaux.

- par des berline Breguet 26 T qui ont obtenu le certificat e navigabilité en mai 1927. Equipée d'un moteur Gnôme et Rhone de type Jupiter 9 Ab de 420 cv à neuf cylindres en étoile refroidis par air, l'appareil avec une charge utile de 830 kg peut voler à 185 km/h sur une distance de 600 kilomètres. Le décollage et l'atterrissage se font sur 180 mètres. Sur un fuselage d'un blanc immatriculé est peint l'indicatif de l'appareil. Six passagers trouvent place à l'intérieur de la cabine, alors que le pilote est à l'air libre au droit du plan supérieur. Le poste e pilotage se trouve surélevé du fait de sa présence au-dessus e la soute à bagages. Une autre soute à bagages se situe à l'arrière du fuselage. Cet appareil ne fera qu'une brève apparition.

- par des limousines Breguet 280 à moteur Renault ou Breguet 281 à moteur Lorraine, mises en service en 1929. Ces appareils aux couleurs de la Compagnie Air Union : ventre, moteur et haut du fuselage blanc, voilure et bas du fuselage bleu, dérive et gouvernail peint de bandes alternées blanches et bleues avec le nom d'Air Union. Le nom de la flotte de ces appareils 'Rapid Azur' est peint en blanc sur bleu au-dessus des deux fenêtres centrales de l'appareil. La limousine Breguet est un sesquiplan à conduite intérieure de construction métallique à revêtement mixte. Les câbles de commande des dérives et du gouvernail sont à l'extérieur, facilitant ainsi la surveillance et l'entretien. Le poste de pilotage situé à l'avant de l'appareil est équipé de deux sièges pour le pilote et le mécanicien. Il est séparé de la cabine es passagers par une porte capitonnée. Huit passagers trouvent place dans la cabine, des deux côtés d'un couloir central, en deux rangées de quatre fauteuils Pullman face à l'avant. A chaque fauteuil correspond une fenêtre en forme d'arc roman où l'air est distribué par une glace coulissante de haut en bas commandée par un système à manivelle. La cabine des passagers, qui est chauffée et insonorisée, comporte un compartiment toilette à l'arrière. Les soutes à bagages sont situées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière de l'appareil. Le réservoir à carburant d'une contenance de 640 litres d'essence peut être largué en vol. L'appareil est en liaison avec le sol par radio en graphie, et les passagers sot informés, par un haut-parleur installé à chaque rangée de sièges, de la position de l'appareil sur sa route. Ce type d'appareil est favorablement accueilli par la clientèle. La moyenne journalière sur la ligne Paris-Lyon-Marseille est de cinq passagers dans chaque sens. On enregistre des journées avec huit passagers.

19 août 1926, un décret officiel rend obligatoire l'usage d'un appareil de radiotélégraphie à bord des aéronefs de transport public.

Le 16 mai 1927, une liaison postale de nuit reliant Londres à Marseille, avec escale à Paris et Lyon, est mise en service. Sur Farman 60 'Goliath' piloté par Bajac avec Agnus comme mécanicien, la liaison est assurée en 12 heures à la vitesse de croisière de 150 km/h.

10 novembre 1927, le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, Monsieur Louis Pradel adresse une lettre au Ministre du Commerce et de l'Industrie : «*...l'aviation commerciale a pris un essor définitif...il devient opportun pour le développement des lignes aériennes que les Chambres de Commerce soient déclarées concessionnaires des travaux publics ou chargés de services publics. C'est à ce titre que la Chambre de Commerce de Lyon demande son exploitation et sa création complète selon les derniers principes techniques modernes de l'aviation.*»

1er mars 1928, la ligne Paris-Lyon-Marseille est prolongée jusqu'à Cannes. La liaison aérienne commerciale de Londres à Cannes avec escales à Paris, Lyon et Marseille, récemment créée, est inaugurée. Ce jour-là, trois appareils évoluent sur la ligne : les pilotes Bodin, Corsin et Denneulin assurent des vols auxquels participent neuf voyageurs, trois passagers à bord de chaque appareil, dont le Président de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), en la personne du Comte de la Vaulx. Le premier appareil décolle de Londres à 7 h, les deux autres appareils s'envoleront du Bourget à 10 h 15. Le pilote Bodin dans son approche de l'aéroport de Lyon-Bron, en début d'après-midi, connaît un souci mécanique, le moteur de son appareil tombe en panne et se doit de faire un atterrissage en urgence, à trois kilomètres à l'est de Bron. Le pilote Bodin et les trois journalistes qui sont à bord de l'appareil connaîtront un moment de frayeur lors de cette inauguration de ligne aérienne qui tourne mal.

19 avril 1928, la Chambre de Commerce de Lyon demande officiellement au Ministre du Commerce et de l'Industrie, la concession de l'exploitation de l'aérodrome de Bron. Dans le cadre de la concession, le principal but de la Chambre de Commerce est de réaliser une aérogare symbolisant la fonction commerciale de l'aéroport de Bron.

31 octobre 1928, vers 9 heures 30, à Sécheras, près de Tournon (Ardèche), vers 9 heures 30, par temps de brouillard, un appareil réalise un atterrissage forcé à deux cents mètres de la localité de Sécheras. Il s'agit d'un monomoteur biplan, du type Blériot Spad 56/4, n°4381/9, immatriculé F-AIMN, de la Compagnie Air Union. Cet appareil effectue la liaison régulière commerciale entre Paris, Lyon et Marseille. En touchant le sol, il brise son train d'atterrissage, et le plan inférieur s'enfonce dans le terrain détrempé par la pluie. Le pilote, Maurice Bodin, projeté hors de l'appareil, est relevé inanimé. Transporté dans la maison du Maire de la localité, il décède quelques instants après. Le passager, un médecin anglais, Monsieur Seguel, est indemne. C'est le premier accident grave depuis la mise en service, trois ans plus tôt, de la liaison aérienne commerciale entre Paris, Lyon et Marseille.

Dans le cadre de la sécurité des routes aériennes, il est mis en service, le 15 avril 1929, le phare du Mont Cindre qui est implanté sur la commune de Saint Cyr au Mont d'Or, au lieu-dit 'Le Replat du Mont Cindre'. Ce phare consiste en une structure métallique d'une quinzaine de mètres surmontée d'une plate-forme sur laquelle est implantée la source lumineuse. La base du foyer lumineux se situe à 430 mètres d'altitude et la hauteur du foyer lumineux est à 15 mètres au-dessus du sol. Le phare électrique d'intensité lumineuse de8000 bougies, un éclat blanc toutes les 5 secondes, a une portée de 50 kilomètres

1929, Air Union met en service le premier de ses dix LeO 213, 'Golden Ray' à bâbord, 'Rayon d'Or' à tribord et Casque gaulois à l'avant. Le LeO 213 fut le premier avion-restaurant et sans doute le seul avion dancing au monde. En service sur Paris-Londres et Paris-Lyon-Marseille, il transporte 18 passagers, 12 en version avion-restaurant à 175 km/h. La cabine est sobrement décorée et éclairées par de grandes baies. Une série de tables à quatre couverts est bordée de fauteuils biplaces, en vis à vis. Le 'service de bouche', assuré par un steward, est confié à la Compagnie Internationale des

Wagons-Lits. Utilisé sur la ligne Paris-Londres en temps normal, mais seulement en cas d'afflux de passagers sur la ligne Paris-Lyon-Marseille.

.
Juin 1929, début de construction de l'aérogare de Bron.

La Chambre de Commerce de Lyon assure les obligations de gestion de l'aéroport, à savoir: contrôle de la navigation aérienne, l'application des règlements, la surveillance des contrats des compagnies subventionnées, la police du terrain, les consignes de piste, etc…La gestion de l'aéroport est assurée par M.J. Ruty, assisté de M. Lafond, directeur-adjoint
Afin de couvrir les frais d'exploitation de l'aéroport, la Chambre de Commerce de Lyon perçoit une taxe d'atterrissage, une taxe de location pour les appareils garés dans les hangars, une taxe sur l'essence, une taxe de 8% sur les recettes du buffet concédé à un gérant. D'autre part, elle perçoit pendant cinq ans une subvention de la part de l'Etat de 125.000 francs afin de couvrir un déficit certain.

Les personnels d'exploitation du port aérien se compose : d'un commandant , d'un contrôleur du service du mouvement des appareils, d'un veilleur à la vigie chargé d'annoncer les arrivées des avions et commander les départs, des services radiotélégraphiques, radiogoniométriques et météorologiques.

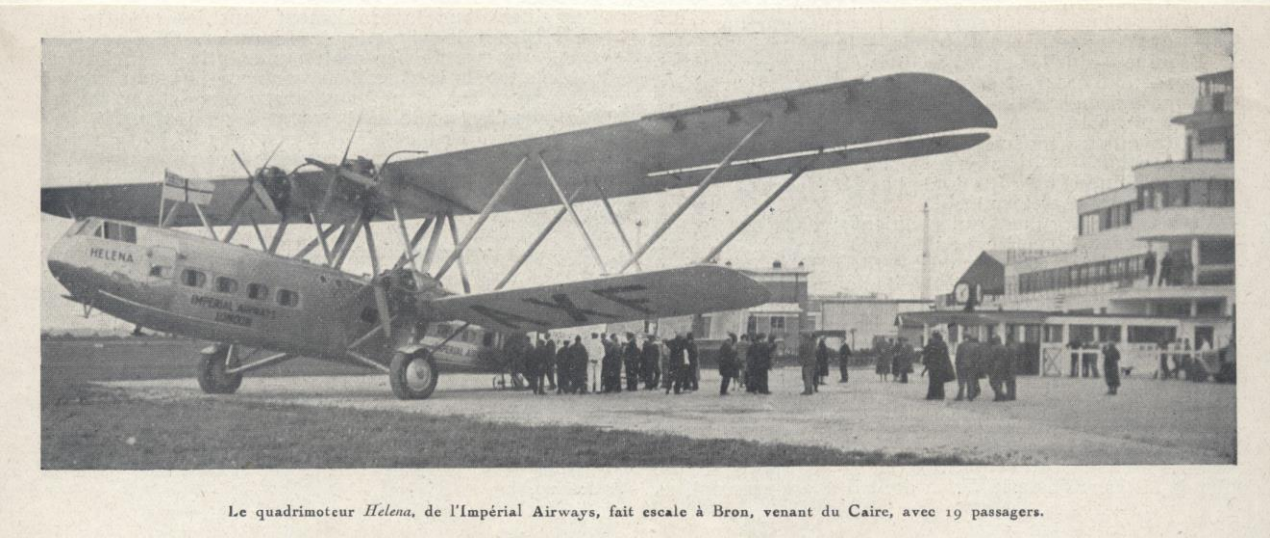
14 décembre 1930, inauguration de l'aérogare de Bron considérée par la presse comme : « *l'aérogare la plus moderne du monde* ». Pour des raisons de sécurité et de conformité, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932.

17 janvier 1931, la berline Breguet 26 T, immatriculée F-AIIJ, assurant la liaison Paris-Lyon-Marseille, piloté par Corsin, se pose en catastrophe à Vaulx en Velin, quelques minutes avant son atterrissage à Bron, avec le moteur en feu.

1er mai 1931, premiers services Paris-Lyon-Genève par la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA). Celle liaison est exploitée en pool par Swiss Air et Air Union, à raison de 3 vols hebdomadaires, ligne qui sera exploitée jusqu'au 30 septembre.

Au cours de l'année 1931, 1319 appareils d'Air Union ont atterri à Bron et 1333 en repartent.
C'est le caractère de transit qui domine à l'aéroport, auquel s'ajoute l'aspect saisonnier puisqu'il est maximum d'avril à septembre.
Les passagers de la liaison Paris-Lyon-Marseille trouvent à Paris des correspondances vers Londres, Bruxelles, Amsterdam, l'Allemagne et l'URSS ; vers le sud, les passagers sont en correspondance à Marseille avec les lignes sur l'Italie, la Corse, l'Espagne et l'Afrique du Nord.

La liaison Lyon-Genève est exploitée conjointement par la compagnie Air Union et la compagnie Swissair, qui est née de la fusion de deux compagnies suisses : Balair et A.D. Astra Aéro. Cette ligne permet d'accéder à Zurich, Bâle, l'Allemagne du Sud et l'Europe centrale.



Le quadrimoteur *Helena*, de l'Impérial Airways, fait escale à Bron, venant du Caire, avec 19 passagers.

10 novembre 1931, venant du Caire, passage à Bron du quadrimoteur 'Handley Page HP 412 'Helena', immatriculé G-AAXF, de la Compagnie anglaise Imperial Airways, avec 38 passagers, un record… !

Un avion quadrimoteur anglais atterrit à Bron

IL SE REND AUX INDES POUR Y ASSURER UN SERVICE COMMERCIAL

Lyon, 10 novembre. — Un avion quadrimoteur anglais de 40 places, qui se rend aux Indes pour y effectuer un service commercial, parti du Bourget ce matin à 8 h. 18, piloté par Alcok est arrivé à l'aérodrome de Bron à 11 h. 25.

Avant de se poser sur le terrain, l'appareil a effectué le tour du camp à 50 mètres de hauteur, puis a effectué un atterrissage remarquable.

Malgré le vent et la pluie, qui sévissent ce matin, de nombreuses personnes sont venues assister à l'arrivée de l'avion géant et ont félicité les aviateurs à leur descente d'appareil.

On remarquait de nombreux aviateurs civils et militaires ainsi que le directeur de l'aéroport. Les journalistes et les photographes ont assailli les aviateurs anglais qui, complaisamment, ont donné des détails sur leur voyage.

L'avion quadrimoteur est reparti de Lyon à 13 h. 15.

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

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

Aéro-Port de Bron

Trafic des lignes aériennes desservies par la Cie AIR UNION au cours de la troisième semaine d'Août

Lignes	Passagers	Kilos bagages	Kilos frêt	Journaux	Kilos poste
LYON-PARIS.....	107	2001	210	—	102
PARIS-LYON.....	55	1181	1026	230	29
LYON-MARSEILLE.....	30	623	637	24	33
MARSEILLE-LYON.....	29	581	100	—	25
LYON-CANNES	38	927	324	207	5
CANNES-LYON	52	1003	61	—	3
LYON-GENEVE.....	45	637	31	—	2
GENEVE-LYON.....	44	460	6	—	89
Totaux.....	400	7413	2395	461	288

Ao

ût 1932

Du 10 juillet au 10 septembre 1933, la Compagnie Aérienne Française (CAF) assure une liaison aérienne quotidienne entre Vichy et Bron

29 mai 1933, escale à Bron de l'Armstrong Whitworth AX 15 'Astraea', immatriculé G-ABTL, dans son raid entre l'Angleterre et l'Australie.

Le Ministère de l'Air ayant décidé la fusion des compagnies de transport aérien (Air Union, Air Orient, CIDNA, SGTA et Aéropostale), un nouveau groupement se constitue en mai 1933 : la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes (S.C.E.L.A). Cette société est définitivement constituée, le 30 août 1933, et prend le nom de Compagnie Air France. Elle reprend l'emblème d'Air Orient, un hippocampe ailé.

5 août 1933 a lieu la première liaison du service postal aérien d'Air France entre Paris et Marseille. Elle est assurée en Farman 300, la flotte des Farman 300 portait le nom de 'Silver Star' ou Etoile d'Argent'.

A Saint Trivier sur Moignans (Ain), au lieu-dit Les Caronnières, le 16 novembre 1933, le trimoteur Wibault 282 T 12 n° 5, 'The Golden Clipper', immatriculé F-AMHO, dénommé 'Le Téméraire', appartenant à Air France qui assure la liaison aérienne commerciale Paris-Lyon, fait un atterrissage forcé, suite à une panne de moteur. Le pilote Casanova, le radio Charty et les huit passagers sont indemnes, mais l'appareil a subi de gros dégâts.

Décembre 1933, Air France exploite Paris-Lyon-Marseille sept jours sur sept en Lioré 213, Breguet 280 et Breguet 284 ; Lyon-Cannes, en correspondance avec le Paris-Lyon-Marseille, quotidien en Breguet 280 ; Lyon-Genève, quotidien sauf le dimanche, en Breguet 280, en correspondance avec le Paris-Lyon-Marseille.

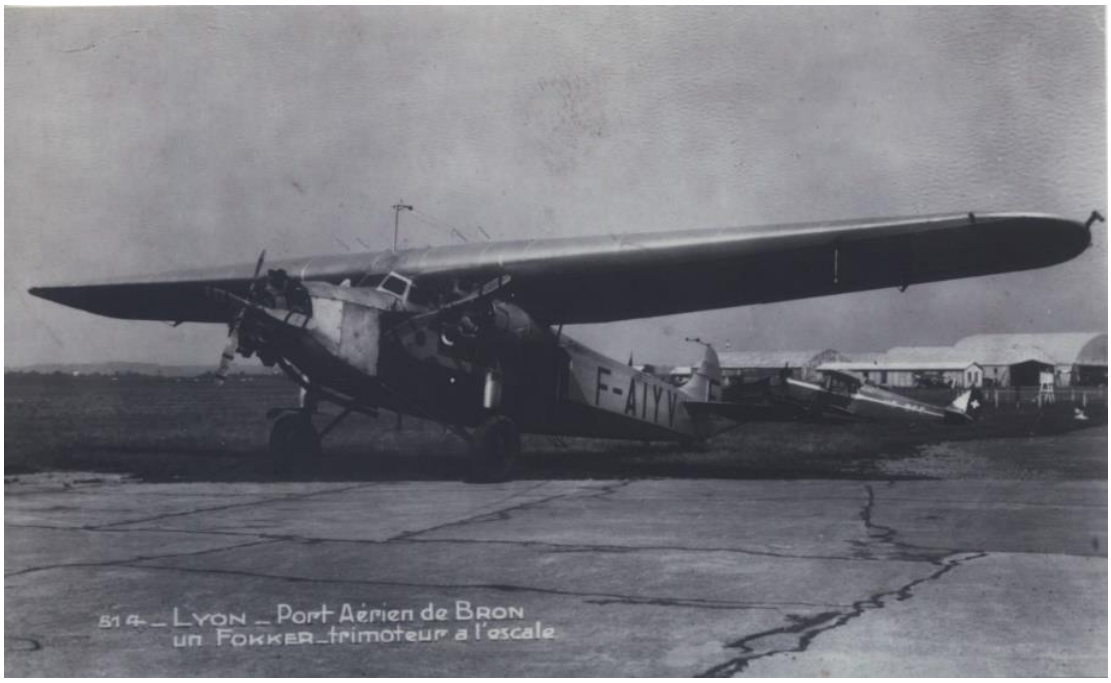
8 février 1934, Lyon et Paris vont être reliés à Turin. La compagnie aérienne Banco qui dispose de trois avions : un trimoteur Ford, un Dragon et un Percival, est prête à exploiter un service Londres-Turin avec escale à Paris et éventuellement Lyon.

Au cours des années 1933/1934, Air France met progressivement en service :

trimoteur Wibault pouvant transporter une dizaine de passagers avec deux membres d'équipage, à la vitesse de croisière de 200 km/h ;

bimoteur Potez 620 d'une capacité de quatorze à seize passagers, à une vitesse de croisière de 280 km/h, le premier appareil doté d'un train d'atterrissage escamotable et d'un confort intérieur soigné ;

trimoteur Fokker F VII/3m, monoplan à ailes hautes, pouvant transporter huit à dix passagers avec deux hommes d'équipage, à une vitesse de croisière de 185 km/h ;



bimoteur Bloch 220 appareil entièrement métallique de conception très moderne proche du Douglas DC 3, d'une capacité de seize passagers et de quatre membres d'équipage, atteignant une vitesse de croisière de 350 km/h.

AIR-FRANCE

Voyagez en avion

de Lyon à Paris, Londres,
Marseille, Cannes, Genève,
Ajaccio, Tunis.
et correspondances.

UTILISEZ LA POSTE AERIENNE

LYON - PARIS
10 h. 30 — 12 h. 40
Aller : 350 fr. — Aller et retour : 560 fr

LYON - MARSEILLE
14 h. 20 — 15 h. 40
Aller : 350 fr. — Aller et retour : 560 fr.

LYON - GENÈVE
14 h. 25 — 16 h. 10 (heure suisse)
Aller : 100 fr. — Aller et retour : 160 fr.

LYON - CANNES
14 h. 20 — 16 h. 40
Aller : 575 fr. — Aller et retour : 920 fr.

S'adresser : **AÉROPORT de BRON**
et Vve Louis CLASQUIN & Fils, 16, quai Saint-Clair
Téléph.: Parmentier 93-36, 93-09 et 93-10

	—	9 50	dép.	ANVERS	arr.	16.20	—
	—	10 40	dép.	BRUXELLES	arr.	15.20	21.30
	19 00•	*10.30	dép.	LONDRES	arr.	15.00*	21.00x
445	7.15	12.45	dép.	**PARIS**	arr.	13.15	19.15
	9.00	14.30	arr.	**LYON**	dép.	11.30	17.30
285	9.20	14.50	dép.		arr.	11.10	17.10
	10.25	15.55	arr.	**MARSEILLE**	dép.	10.00	16.00
	—	16.20	dép.		arr.	9 45	—
	14.50	b17.20	arr.	BARCELONE	dép.	7.00a	12.15
1110	12.50a	—	arr.	GENES	dép.	—	13.30b
	15.45a	c18.45	arr.	ROME	dép.	c7.00	10.35b
	—	17.20	dép.	**CANNES**	dép.	8.45	—

Du 1/4 au 13 4, deux heures plus tôt. Du 14/4 au 30/4 et du 15/8 au 5/10, une heure plus tôt.

■ Une heure plus tôt du 1er Avril au 14 Mai inclus.
x Sauf dimanche et du 1er mai au 14 août seulement.
* Du 1er au 13 Avril inclus une heure plus tôt.
a Mardi, Jeudi, Samedi.
b Lundi, mercredi, vendredi.
c La date d'ouverture de ce service sera fixée ultérieurement.

⊕ Heures locales de départ ou d'arrivée aux aérodromes. Voir la liste des agences, page 17, pour les services d'autocar de la Compagnie.

Local times of départure and arrival at aerodromes. For motor car service of the Company, see page 17.

“ Le CARLTON à Cannes ”

Sur la Croisette

L'HOTEL LE PLUS RÉPUTÉ DE LA COTE D'AZUR

TENNIS - *400 chambres avec bain* - PLAGE PRIVÉE

Horaires de la ligne Paris-Lyon-Marseille-Cannes 1935

AIR FRANCE

LIGNES 477/479

LONDRES HOLLANDE BELGIQUE — PARIS - LYON - GENEVE

" ALPES EXPRESS "

AIR FRANCE

Service quotidien sauf dimanche.

Longueur des étapes (kilomètres)	479 B ⊕	477 A ⊕			477 A ⊕	479 B ⊕
	—	■ 9.35	dép.	AMSTERDAM	arr. 16.55■	
	—	■10.10	dép.	ROTTERDAM	arr. 16.25■	
	—	9.50	dép.	ANVERS	arr. 16.20	
	—	10.40	dép.	BRUXELLES	arr. 15.20	
	—	10.30x	dép.	LONDRES	arr. 15.00x	
	7.15	12.45	dép.	**PARIS**	arr. 13.15	
445	9.00	14.30	arr.		dép. 11.30	
	9.15	14.55	dép.	**LYON**	arr. 11.05	8.55
113	10.00	15.40	arr.	**GENÈVE**	dép. 10.20	8 10
	10.55	16.25	arr.	LAUSANNE	dép. 9.40	7.20
	—	17.05	arr.	BERNE	dép. —	—
	—	17.35*	arr.	LA CHAUX DE FONDS	dép. 8.35	—

Vers Marseille et l'Afrique du Nord

A) Service quotidien sauf dimanche.
B) Service quotidien sauf lundi.
■ Une heure plus tôt du 1er avril au 14 mai.
* Du 1er mai au 31 août.
x Du 1er au 13 avril inclus : une heure plus tôt.

⊕ Heures locales de départ et d'arrivée aux aérodromes. Voir la liste des agences page 17 pour les services d'autocar de la Compagnie.

Ab- und Anflug-Landeszeiten an den Flugplätzen. Bezüglich Ab- und Zubringerdienst der Gesellschaft siehe Verzeichnis der Dienststellan, Seite 17.

Avec les TÉLÉPHONES
PICART - LEBAS
une location !... un forfait !...

TARIFS — FARES
PREISE — TARIFAS
CARTE

Horaires de la ligne Paris-Lyon-Marseille-Genève 1935

1er novembre 1934, sur les aéroports de Bron et de Marignane, gérés par les Chambres de Commerce, celles-ci frappent d'une super-taxe l'essence et l'huile vendues sur ces terrains, ce qui élève d'autant les frais qu'ont à supporter les usagers de ces aéroports

Décembre 1934, le trafic de la Compagnie Air France sur l'aéroport de Bron est : arrivées 77 avions, 310 passagers, 4.577 kg de bagages, 6.924 kg de fret, 982 kg de poste et 140 kg de journaux ; départs 78 avions, 297 passagers, 4.625 kg de bagages, 7.114 kg de de fret, 937 kg de poste et 140 kg de journaux.

Janvier 1935, sur l'aéroport de Bron, la Compagnie Air France a vu transiter 604 passagers et 24 tonnes de bagages et fret.

18 juillet 1935, le Savoia-Marchetti S.74, immatriculé I-URBE, inaugure la ligne Rome-Marseille-Lyon-Paris exploitée par Air France en pool avec la compagnie italienne Ala Littoria. Les vols étaient quotidiens et le billet coûtait 800 lires.

Eté 1935, la liaison Lyon-Cannes supprimée est remplacée par Marseille-Cannes.

1935, M. Pitot, ancien pilote d'essais de constructeur, dirige sur l'aéroport de Bron la 'station Potez Aéro Service', qu'il vient de créer.

Pour les mois d'avril et mai 1936, l'activité de l'aéroport de Bron a été la suivante : 5.533 passagers sont passés à l'aérodrome, 21 tonnes de fret en transit dont 4 tonnes pour Lyon. Côté aviation privée, 250 avions de passage ont utilisé les installations.

Mai 1936, Air France assure un service aller et retour quotidien régulier Paris-Lyon-Marseille. Ce service est doublé pendant l'été, en correspondance à Marseille avec les lignes vers Alger et Tunis.

Mai 1936, Aéro-Service, filiale de la maison Farman, avait mis à l'étude une ligne aérienne Vichy-Lyon-Grenoble-Nice. Le Conseil Supérieur de la Coordination des Transports s'oppose à l'ouverture de cette ligne régulière qui risque d'enlever des voyageurs aux chemins de fer.

Avril et mai 1936, l'activité du port aérien de Bron a été la suivante : à la Compagnie Air France, 2.533 passagers sont passés à Bron, 21 tonnes de fret en transit. Côté aviation privée, 250 avions de passage ont utilisé les installations de l'aérodrome.

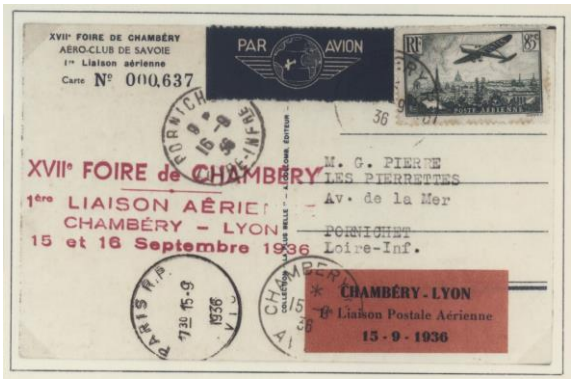
Du 28 août au 6 septembre 1936, lors de la Grande Semaine Dauphinoise à Grenoble, service aérien journalier de Grenoble à Lyon.
à l'occasion de la foire-exposition de Grenoble.
Ce service est en correspondance avec le service Paris-Marseille-Cannes d'Air France.

A l'aérogare de Bron, M. Daubigny, chef d'escale d'Air France, est un homme de haute taille, gesticulant, la voix portant loin, mais brave homme au demeurant. Il est secondé par M. Peillon, par une secrétaire et deux mécaniciens. Il quittera ses fonctions en novembre 1944.

Progressivement, Air France met en place son infrastructure lyonnaise: l'agence commerciale, pour accueillir les passagers et leur transfert en autobus vers l'aéroport de Lyon-Bron, est installée dans le Palais de la Bourse, au centre-ville de Lyon; le fret est traité par la société de transport Clasquin à Lyon.

L'aéroport de Lyon-Bron est desservi par un service de cars de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL). En septembre 1934, un commissariat de police est mis en place dans l'aérogare, de même qu'un bureau de poste

Lors de la 17ème Foire de Chambéry, le 15 septembre 1936, vol spécial Chambéry-Lyon.



17 janvier 1937, ouverture de la liaison aérienne assurée conjointement par Air France et Air Bleu sur Paris-Nice avec escales à Bron, Avignon ou Orange et Marseille.

Janvier 1937, depuis l'ouverture par Air France du service régulier Lyon-Genève, embranchement de la ligne principale Londres-Paris-Marseille, 12.824 passagers ont eu recours, sans incident, à ce service. Par Air France, Paris n'est plus qu'à 3 heures de Genève, et Genève à moins de 6 heures de Londres.

janvier 1937, depuis l'ouverture par Air France du service régulier Lyon-Genève, embranchement de la ligne principale Londres-Paris-Marseille, 12.824 passagers ont eu recours, sans incident, à ce service. Par Air France, Paris n'est plus qu'à 3 heures de Genève, et Genève à moins de 6 heures de Londres.

7 juillet 1937, l'Administration des PTT confie à la compagnie aérienne Air Bleu le transport du courrier sans surtaxe. L'inauguration de ce service a eu lieu ce jour à l'aéroport du Bourget. Chaque jour, au départ du Bourget, des Caudron-Simoun transporte le courrier en direction de Bordeaux, Mont de Marsan et Pau, sur Toulouse et Perpignan, et vers Clermont Ferrand, Saint Eienne, Lyon et Grenoble. Ce jour-là, le Caudron-Simoun piloté par Vanier avec pour radio Pauzier décolle du Bourget à 8 h 15 avec 73 kg 800 de fret postal et arrive à Grenoble à 11 h 07 ; le soir, l'appareil décolle de Grenoble à 14 h 08 avec 50 kg de fret postal et arrive au Bourget à 16 h 50.

20 juillet 1937, Air France met son premier Bloch 220 en service sur la ligne Paris – Lyon – Marseille.

8 décembre 1937, le bimoteur Potez 62/0, n°4213, immatriculé F-AOTZ, baptisé L'Epervier appartenant à la Compagnie Air France, s'écrase au sol, au lieu-dit Pas de Lamothe, sur la commune de Saint Sauveur en Diois., à proximité de Saillans (Drôme). Venant de Paris et à destination de Marseille, après escale à Lyon-Bron, alors qu'il survole les Préalpes de la Drôme, l'appareil s'écrase, en début d'après-midi, dans les bois à une altitude de 550 mètres. L'appareil disloqué, le réservoir d'essence explose et prend feu. De l'avion, on retire le radio Janon tué sur le coup et dont le corps est carbonisé, le pilote Risser grièvement blessé décède dans les minutes qui suivent, les deux autres membres d'équipage sont contusionnés. Les trois passagers sont légèrement contusionnés.

1937, le classement des trois premiers aéroports français est le suivant : Paris-le Bourget 18.000 départs et arrivées ; Marseille-Marignane 6.845 et Lyon-Bron 3.671.

154. Avions des lignes régulières d'AIR-FRANCE. Port aérien de BRON (Rhône)

1937, M. Pitot, ancien pilote d'essais de constructeur, qui dirigeait sur l'aéroport de Bron depuis 1935 la 'station Potez Aéro Service', crée la société Lyon Aviation.

16 janvier 1938, inauguration de la ligne postale Paris-Lyon-Marseille exploitée par Air France avec un Bloch 220.

16 février 1938, inauguration de la ligne postaleParis-Lyon-Marseille-Nice exploitée par Air France avec un Bloch 220, immatriculé F-AOHF, baptisé 'Saintonge' et piloté par l'équipage Durmon et Clériot. Il s'agit de transporter du courrier de jour sans surtaxe avec escales à Bron, Avignon ou Orange et Marseille. (une escale sera momentanément prévue sur le terrain d'Orange)

8 août 1938, le bimoteur, du type Savoia-Marchetti de la Compagnie aérienne Ala Littoria, immatriculé I-TUFO, qui assure la liaison Rome-Paris-Londres, fait une escale technique à Bron. A la suite d'un incident, l'appareil vient heurter le bâtiment de l'aérogare. Il y a des dégâts matériels, mais pas de blessés.

21 mars 1939, un Potez 620 d'Air France, en route pour Lyon, a été obligé d'atterrir par suite du mauvais temps et du givrage à proximité de Saint Pierre de Chandieu (Isère). L'avion n'a été que légèrement endommagé

1er septembre 1939, déclaration de guerre à l'Allemagne et début de la Seconde Guerre mondiale.

3 septembre 1939, tout trafic aérien civil et commercial est interdit. Les appareils commerciaux d'Air France sont réquisitionnés par l'Armée de l'Air.

La concession de l'aéroport est suspendue à compter du 1er janvier 1940.

1939 aéroport et base aérienne de Bron

En 1939, l’aéroport de Bron est en plein essor, actif, bien aménagé, et participant à la vie économique de la ville de Lyon.
De 1929 à 1935, l’exploitation de l’aéroport de Bron par la Chambre de Commerce fut chaque année déficitaire, des sommes considérables ayant été engagées afin de pourvoir aux frais de première installation. De plus, la création de plusieurs lignes aériennes s’avéra si peu rentable, qu’elles furent supprimées rapidement. Dans l’été 1929, afin de faciliter les liaisons transversales, la ligne Bordeaux-Lyon-Genève fut créée, elle fut supprimée à la fin de 1929, elle n’avait presque pas de clients. Le projet de création d’une ligne Lyon-Dijon-Nancy-Cologne-Essen n’eut pas plus de succès
Depuis 1935, l’essor commercial de l’aéroport de Bron débute avec l’exploitation par Air France de la ligne Paris-Lyon-Marseille avec des prolongements vers Londres ou l’Allemagne et vers Rome, ainsi que celle de la ligne Lyon-Genève.
L’aéroport de Bron n’est qu’une escale, et ce n’est pas l’aéroport que l’on espérait, celui d’une grande cité placée au carrefour du sud-est européen. Bron est avant tout une escale.

Activités aéronautiques sur l'aéroport de Bron 1919-1939 (C) CALM 09/2022