

Chroniques de la vie aérienne en Rhône-Alpes dans les années en 2

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 givordain 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}, est un pionnier 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.

1912, Claude Latruffe collabora avec Jacob et Audenis à la construction, dans les hangars de Zipfel à Villeurbanne, de l'avion Audenis-Jacob.

en 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 pour l'Aviation Militaire, présidé par Georges Clemenceau, qui lançait une souscription nationale. Des Comités départementaux d'Aviation, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, étaient créés afin de recueillir cette souscription qui atteignait en février 1913, presque quatre millions de francs-or... ! Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions. Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire, mais aussi à servir à l'édification de hangars pour abriter les aéroplanes militaires sur les terrains de manœuvres des garnisons. Ces hangars dit Type Comité National (hangar en maçonnerie de 20 x 20 mètres) adopté par l'autorité militaire devaient être implantés, dans notre région, à Bourg, Roanne, Vienne, Chambéry (Challes les Eaux), Grenoble et Montélimar. Les terrains de Bron, Ambérieu en Bugey et Saint Etienne-Bouthéon n'étaient pas concernés, du fait de l'existence d'une Ecole d'Aviation. De plus, la création d'un centre d'aviation militaire était envisagée sur ces terrains.

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.

en 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. Ces terrains étaient cédés à l'Etat, le 20 juillet 1912, pour un prix variant de 0,50 à 0,75 francs le mètre carré. 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.

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 monoplane, 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 II 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.

à 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 de l'actuel « hangar G », et la troupe prend ses casernements dans le Fort de Bron.

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 près de Belleville sur Saône.

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, sur le terrain de Bron, Albert Crayssac procède à l'expérimentation du moteur rotatif 'Cyclone' qui aurait été construit dans les ateliers de La Buire-Automobiles. Ce moteur fut monté sur un monoplan Borel, piloté par Géo Chemet.

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)

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.

d'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.

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

octobre 1922, une activité aérienne occasionnelle a lieu sur le champ de manœuvres des Vennes à Bourg en Bresse (Ain). A cet aérodrome privé à usage restreint utilisé par l'Aéro-club de l'Ain sera préféré l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat à son ouverture en 1979.

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.

1932, Joseph Thoret transfère à Challes-les-Eaux (Savoie), 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-Verduraz, 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 (Isère) 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 est descendu 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 (alors dans l'Ain)..

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

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).

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'Aéroclub 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 à Sathonay.

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 passagers 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.

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, sur l'aéroport de Bron, 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 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 kilomètre 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 rixe 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, de l'Armée de l'Air d'Armistice, dotés de LeO 45, font mouvement d'Istres vers Bron.

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.

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 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 : Henri Olive, breveté pilote militaire en 1918, brevet de Transport Public en 1930, depuis cette date moniteur à l'ACR, 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.

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 (Isère à l'époque). 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).

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.

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

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, Geoffre, Canetos, Navas, Maximoff, Ravit, Charrin, J. Borgé et Hastoy. Quatre sont brevetés B : Milles Fèrejean et Gired et MM ; Bérard et Zylhermann, Le brevet C a été décroché par Mlle Rousse MM Ponsin, Pradet, Cassin, Richard, Alimant, Humbert, 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.

22 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. 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 Saint 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 brevets 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.

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, à Bron, la garde du drapeau de la 12^{ème} Escadre est confiée à la Base Aérienne de

Défense 10/942.

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 par 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.

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.

17 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 Commanche, 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.

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, appartenant à la société Rectimo-Aviation de Chambéry, 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 (Isère). 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.

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 lieudit « Bois des Filles » sur la commune de Frontenas (Rhône). Le pilote, propriétaire de son appareil, et sa passagère trouvent la mort

dans cet accident.

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 Françaises 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, Première journée professionnelle de l'aviation d'affaires à Bron. Pionnier par la présence d'un stand aux couleurs de l'Aéroport de Lyon Bron dans les grands salons aéronautiques.

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 (Ain), à la suite d'une virille 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'Argentières, 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 Poujol, 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 17 h 10, après avoir heurté une ligne électrique, au lieu-dit « 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, Etiennette 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.

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, Première journée professionnelle de l'aviation d'affaires à Bron. Pionnier par la présence d'un stand aux couleurs de l'Aéroport de Lyon Bron dans les grands salons aéronautiques.

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'Argentières, 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 Poujol, 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, Etiennette 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 à 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.

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, l'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 Pstost décolle de l'aérodrome de Roanne-Renaiss, 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 Hétiloire, 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.