L' AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES SUR L'AEROPORT DE BRON

1940-1959

19 juin 1940, l'armée allemande occupe le terrain d'aviation de Bron.

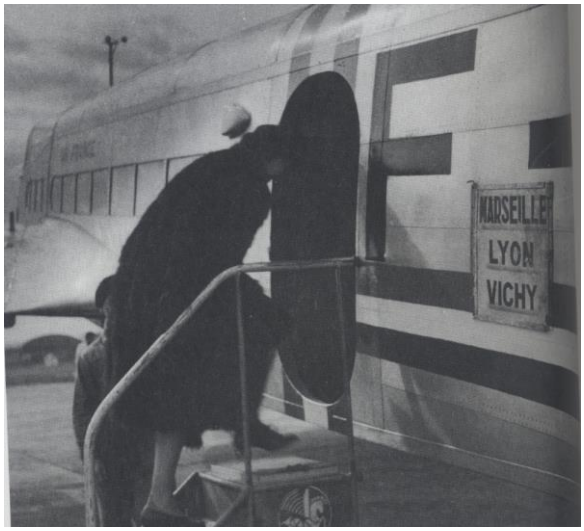
24 juin 1940, l'Armistice est signé.

5 juillet 1940, les occupants se retirent de la zone dite 'libre', et quittent l'aéroport de Bron.

10 juillet 1940, mise en place à l'aérogare de Bron d'une Commission d'Armistice germano-italienne. Des détachements spécialisés de la Luftwaffe sont présents dans les services de la navigation aérienne et de la météorologie. L'aéroport de Bron devient escale technique pour les avions commerciaux de la Lufthansa dans les liaisons entre l'Allemagne et l'Espagne, et aussi le Portugal. Les personnels réquisitionnés d'Air France assurent l'avitaillement des appareils et l'aide à l'atterrissage.

28 août 1940, ouverture au service postal intérieur de la ligne circulaire Vichy-Lyon-Marseille-Toulouse-Vichy jusqu'au 1er janvier 1942.





Bron Caudron 445 Goeland

26 septembre 1940, des personnels d'Air France sur des avions d'Air Bleu assurent la ligne Vichy-Limoges-Bergerac-Clermont/Ferrand-Feurs-Grenoble-Lyon-Vichy jusqu'au 3 mars 1941.

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

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

3 septembre 1944, les unités alliées et la Résistance locale s'emparent du terrain d'aviation de Bron vide de l'occupant.

En septembre 1944, la Compagnie Air France est dissoute. Au 1er janvier 1945, création du Réseau des Lignes Aériennes Françaises (RLAF) sous l'autorité du Ministre de l'Air, avec pour Président M. Max Hymans. Le 26 juin 1945, la nationalisation de la Société Air France est prononcée, ainsi que la fin du RLAF, au 31 décembre 1945. Au 1er janvier 1946, restitution à la personne morale, Société Air France, de ses biens et de la charge de l'exploitation. Le 16 juin 1948, création de la Compagnie Nationale Air France se substituant aux anciennes sociétés Air France, Air Bleu et Air France Transatlantique. La nouvelle Compagnie Air France est constituée le 1er septembre 1948.
Le RLAF a organisé des liaisons intérieures avec escales à Bron.

C'est en 1945, qu'a été créé le Département postal d'Air France chargé de l'exploitation aéronautique des lignes postales est créé. Il est dirigé par Monsieur Didier Daurat, assisté de Raymond Vanier. Ce Département devient Centre d'Exploitation postal métropolitain (CEPM), appelé communément la 'postale de nuit', constitué par du personnel navigant et des appareils d'Air France.

8 mai 1945, fin de la Seconde Guerre mondiale sur le front européen.

Mai 1945, depuis Bron, des transports aériens sont organisés par le Ministère de l'Air pour le rapatriement des prisonniers de guerre et des déportés les plus atteints. Des vols sanitaires sont assurés par les DC 3 du groupe de transport 2/15 'Anjou' basé temporairement à Bron. Des vols sont effectués depuis la Tchécoslovaquie, de la Suède et du Danemark. Un centre d'accueil avec service médical les reçoit à Bron.



Du 6 juin à décembre 1945, des bombardiers bimoteurs B 26 Marauders de l'Armée de l'Air sont détachés à Bron. Ils effectuent des rotations journalières vers l'Afrique du Nord pour réaliser le rapatriement des troupes nord-africaines, à l'inverse, depuis l'Afrique du Nord, pour le retour des familles des militaires français. Lors de ces vols, deux accidents avec pertes d'équipage et passagers dans notre région : à Poleymieux au Mont d'Or dans le Rhône, et au Teil dans l'Ardèche.

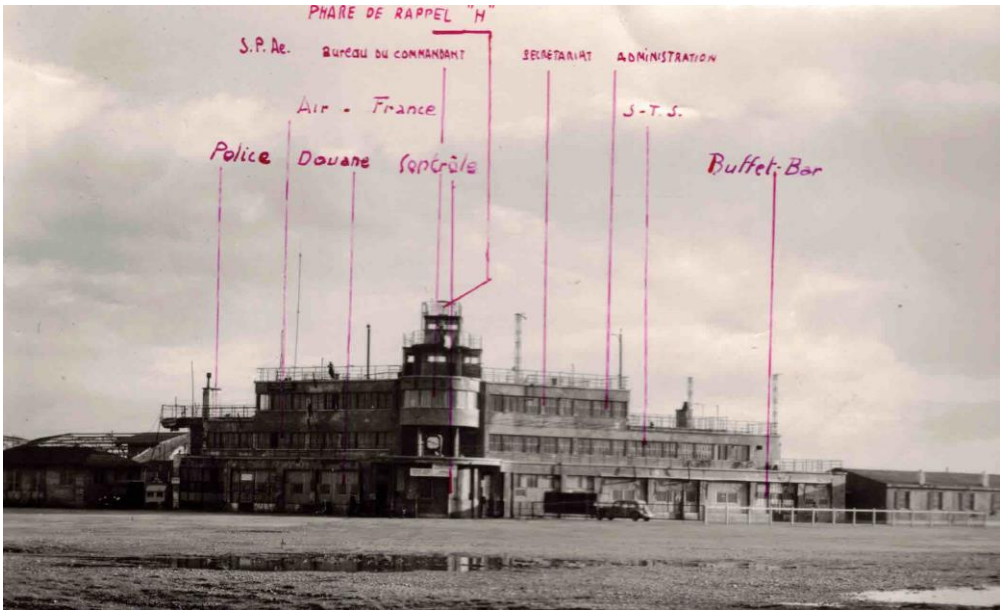
22 et 23 juin 1945, le Me 262 n° 2 est convoyé de Melun au CEV d'Orange,avec escale à Bron par le Capitaine E. Brehaye.

26 juin 1945, 18 pilotes français de l'escadrille Normandie-Niemen, accompagnés de leurs mécaniciens russes, arrivent à Bron à bord de deux DC 3 à Etoile rouge. Ils font partie des pilotes français de cette escadrille qui après s'être vaillamment battus sur le front russe sont de retour en France. Ils seront reçus par les autorités civiles et militaires lyonnaises et descendront la rue de la République à Lyon salués et applaudis par une foule nombreuse.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, MM. Sauze et Ginoux, créent sur l'aéroport de Bron, l'Aéro-Service du Lyonnais, société d'entretien et de maintenance des avions. Cette société sera rachetée par Transair en 1965.

1946, l''aérogare de Bron n'est plus adaptée à l'aviation commerciale du moment : le hall d'accueil conçu pour le transit d'avions d'une capacité de 6 à 10 personnes, ne peut traiter ceux de 20 à 40 personnes, car la capacité des avions en service a augmenté. L'aérogare ne répond plus aux exigences du trafic aérien lorsque deux ou trois appareils atterrissent ou décollent dans les mêmes

instants, la délivrance des bagages a lieu à l'extérieur de l'aérogare et les formalités d'enregistrement et de police sont aléatoires.
Sur l'aéroport de Bron, Air France aménage son service d'escale qui dispose d'agents d'opérations aériennes, de chef du trafic, d'agents commerciaux, de manutentionnaires et de mécaniciens. La Société des Transports Clasquin représentera les intérêts d'Air France, en ville comme à l'escale de Bron, concernant les activités du fret jusqu'en décembre 1948. Cette société participe au transport des passagers d'Air France entre la ville de Lyon et l'aéroport de Bron.
De 1946 à 1952, c'est l'importance d'un trafic mixte (passagers et fret) qui est primordial au départ de l'aéroport de Bron, et tout particulièrement vers l'Afrique du Nord, à partir des compagnies aériennes Aigle Azur et Aéro Cargo.



1946, l'aérogare de Bron dans sa tenue 'camouflage'

23 avril 1946, Air France ouvre une ligne postale Paris-Lyon-Marseille sur Bloch 221, avec une fréquence de six jours sur sept . Le 27 octobre, la fréquence des vols sera quotidienne.



24 mai 1946, le premier Constellation qui se posait à Bron, suite à un déroutement, était un appareil de la TWA, immatriculé NC 85507, 'Star of Madrid'.



29 avril 1946, Air France ouvre la ligne Paris-Lyon-Marseille-Alger en Junkers 52 à raison d'un vol quotidien.

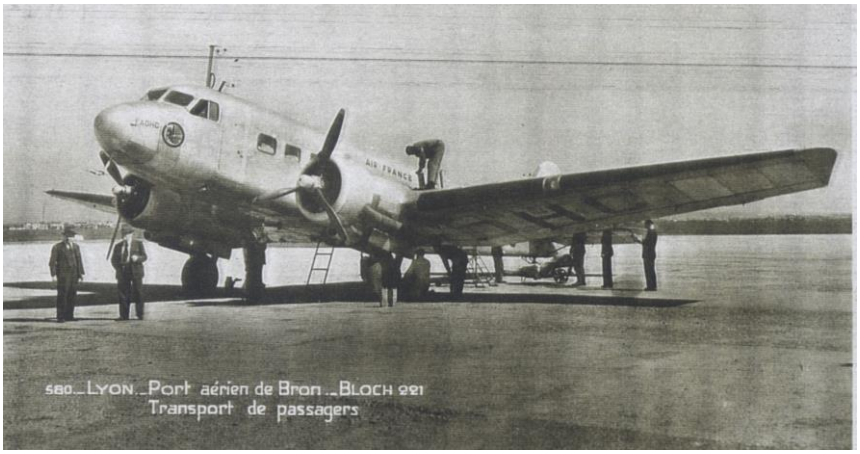
2 juillet 1946, ouverture par Air France de la ligne postale de nuit Paris-Lyon-Marseille-Nice assurée par Junkers 52

30 juillet 1946, MM. Paul Piaton et Jean Pila créent la Société anonyme à responsabilité limitée au capital de 10 millions de francs, dénommée Aéro Cargo, et dont le siège social se situe au 32 rue Vauban à Lyon 6ème. Cette Société a pour objet : « l*e transport aérien des marchandises et fret, soit par groupages et avion complet, soit par colis, à la demande, le travail aérien sous toutes ses formes, notamment l'aviation sanitaire, la photographie pour tous usages, les travaux au profit de l'agriculture et de la sylviculture, etc..., l'entretien, la réparation, le pilotage d'appareils privés et commerciaux, toutes opérations industrielles, commerciales et financières pouvant se rapporter directement ou indirectement à ce qui permet d'en faciliter la réalisation*.»
Les transports de fret, exécutés à la demande, sont assurés vers le Royaume-Uni, le bassin méditerranéen (Marseille, Ajaccio et Perpignan), l'Afrique du Nord (Alger, Oran et Tunis), et même vers l'Afrique occidentale. C'est à partir de trois Ju 52 AAC-1 neufs et achetés à l'automne 1946 que les vols sont assurés. Les trimoteurs Ju 52 AAC-1 furent rapidement remplacés par trois quadrimoteurs Handley-Page 'Halifax' (bombardiers britanniques achetés dans les parcs de surplus des aviations alliées), pouvant transporter seize passagers ou 3600 kg de fret en soute amovible à une vitesse de croisière de 380 k/h. Aéro Cargo sera la première compagnie privée à exploiter un DC 3 acquis le 6 novembre 1947. Un autre DC 3, immatriculé F-BFGL, est acquis le 12 avril 1949. Au cours de l'année 1947, la compagnie a acheminé 2.526 passagers et 1.018 tonnes de fret.
Le SO-30 P 'Bretagne', version B-43, n°11, immatriculé F-WAYN, construit à Saint Nazaire en 1948, puis aménagé en version cargo en 1950, est confié à Aéro Cargo pour essais d'endurance.
La Société Aéro Cargo sera absorbée par la Compagnie Aigle Azur en 1949.

31 août 1946, le service Savoie-Lyon-Riviera de la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (CADAF) fonctionne les mardi, jeudi et samedi avec un bimoteur Caudron-Goéland du 1er au 15 septembre. Départ d'Aix les Bains-Chambéry à 7 h, arrêt à Lyon de 7 h 30 à 8 h, arrivée à Nice à 9 h 45. Départ de Nice à 16 h 30, arrêt à Lyon de 18 h 15 à 18 h 45, arrivée à Aix les Bains-Chambéry à 19 h 15. Le tarif de la CADAF est le suivant : Chambéry-Lyon 750 fr; Chambéry-Nice ou Lyon-Nice 3.500 fr Ces prix comprennent le transport de 15 kg de bagages par passager et le transport de celui-ci, par voiture du centre-ville à l'aérodrome de départ ou d'arrivée. Le billet d'aller-retour bénéficie d'une réduction de 10%.

6 septembre 1946, la Société Transatlantique Aérienne à partir de sa filialr Air Transport, ouvre une liaison Lyon-Londres, avec un Junkers 52, pour le transport des fruits.

27 octobre 1946, Air France assure le service Paris-Lyon-Marseille est assuré quotidiennement par Bloch 221.



1946, la Compagnie Algérienne de Transports Aériens (CGTA), à partir de divers types d'appareils, achemine des primeurs et produits divers depuis l'Afrique du Nord et au retour des produits manufacturés.

27 février 1947, le Bloch 220, immatriculé F-AOHC, appartenant à Air France, qui assure la ligne Paris-Lyon, heurte une barrière par suite de neige et verglas au sol à l'atterrissage sur l'aéroport de Bron.

14 mars 1947, le DC 3 d'Air France, immatriculé F-BAXO, décolle de Nice à destination de Lyon. L'appareil s'écrase dans le Massif du Vercors. L'équipage et les passagers trouvent la mort.

6 avril 1947, la compagnie aérienne suédoise Aerotransport ABA ouvre une ligne mixte (passagers et fret) entre Lyon et Stockholm, les mardi et jeudi avec retours les mercredi et vendredi.

Au plan contractuel, l'Administration des Postes et Air France signent une convention, le 21 avril 1947, qui s'applique au transport du courrier sur les lignes aériennes mixtes du réseau de la métropole, et qui définit les conditions d'exploitation des lignes postales. Pour ces dernières, Air France s'engage à constituer en son sein un département postal chargé d'organiser, à la demande de l'Administration des Postes, des lignes aériennes spécialisées fonctionnant de jour et de nuit pour le transport exclusif du courrier postal. Les itinéraires, escales et horaires sont fixés d'un commun accord, compte tenu à la fois des besoins du service et des possibilités techniques.

Le 15 septembre 1945, vols de reconnaissance et d'évaluation de jour sur C 445 Goéland, immatriculé F-AIUJ, sur le trajet Le Bourget-Lyon-Marseille (pilote G. Clement, radio Prudhon, passagers D. Daurat, R.Vanier, Duval et Leparbey)

L'Administration des Postes reçoit en dotation deux Siebel NC 702 'Martinet'. Après diverses améliorations, il est décidé de les utiliser pour le transport du fret postal, en ligne de jour, sur la ligne Paris-Lyon-Marseille-Nice.

La première liaison a lieu, le 3 juin 1946, avec 70 kg de fret postal. Le 22 juillet 1946, le Siebel, immatriculé F-BBFA, assurant la ligne au départ de Nice, s'écrase 15 kilomètres avant son atterrissage à Paris-Le Bourget.



La deuxième liaison postale de nuit est assurée à partir du 2 juillet 1946 sur la ligne Paris-Lyon-Marseille-Nice, à partir de Junkers 52. Pour cette liaison, au départ de Paris, l'équipage était le suivant: Clement chef-pilote, Prudon radio et de Bernicot mécanicien; au départ de Nice, Bruni pilote, Favier radio et Carot mécanicien. Dans la nuit du 4 au 5 avril 1947, le Junkers 52, immatriculé F-BANB, assurant la liaison de Nice vers Paris, s'écrase dans le Massif de la Sainte Beaume, à 40 kilomètres à l'est de Marignane. Les trois membres d'équipage trouvent la mort. En février 1947, la VHF est obligatoire sur tous les appareils. En avril, ouverture de la ligne Casablanca par Oran de jour trois fois par semaine sur le trajet Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca. Le 19 juillet 1947, Graugnard accroche une barrière de l'aérogare de Bron.



A partir d'avril 1948, les Junkers 52 sont remplacés progressivement par des Dakota Douglas DC 3. En 1949, la Postale est réduite à deux lignes sur Nice et Pau et dispose de 8 équipages. 9 tonnes de poste sont transportées chaque nuit avec une régularité de 100 %.

Les QGO sont appliqués avec rigueur par l'administration des Ports aériens. La Postale lutte pour obtenir l'autorisation de se poser sans aucune limitation. La situation s'améliore fin janvier.



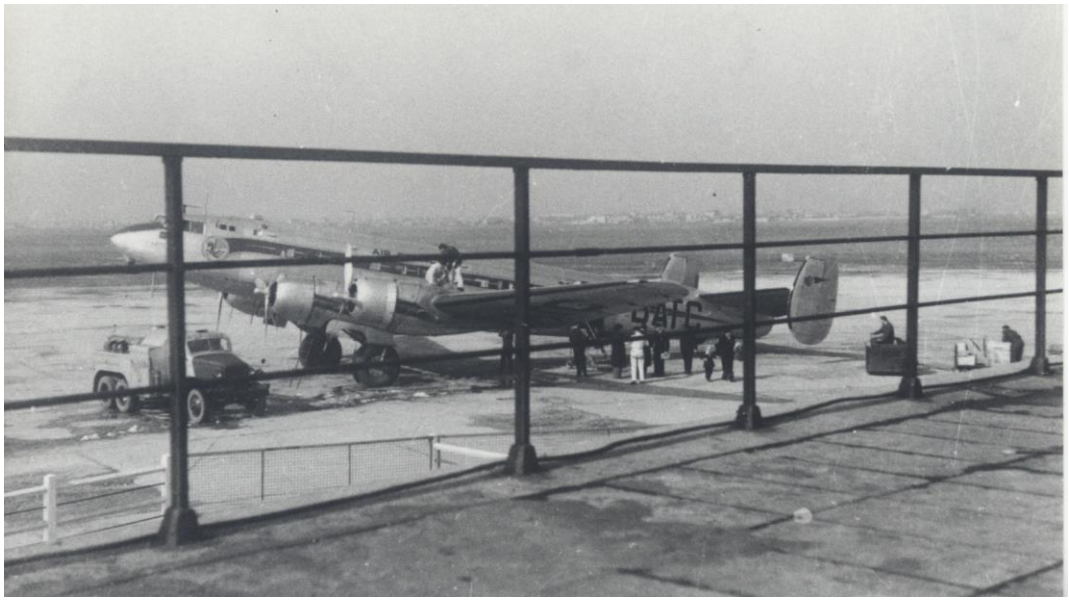
Une troisième liaison postale de nuit est assurée, à partir du 4 mai 1953, sur la ligne Paris-Lyon-Montpellier-Toulouse, avec le DC 3, immatriculé F-BCYT. Pour cette première liaison, au départ de Paris, l'équipage se composait: Clement pilote, Meyzonade radio et Sorals mécanicien; au départ de Toulouse, Vicens pilote, Olivari radio et Bouchareine mécanicien.
Le 6 septembre 1954, Clermont-Ferrand devient escale sur la ligne Paris-Clermont Ferrand-Lyon-Montpellier-Toulouse. Liaison effectuée à partir du DC 3, immatriculé F-BGYT avec pour chef-pilote : Clement. Ce même jour, au vu de l'accroissement du trafic postal, une seconde liaison sur Paris-Lyon-Marseille est ouverte avec un seul appareil pour le service de nuit.

2 mai 1947, Air France inaugure la liaison Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca en Junkers 52. Ces appareils sont remplacés par des Dakota DC3 à partir du 9 juin 1947, puis par des DC 4 en avril 1948. Cette ligne est suspendue, le 19 février 1948, le trafic étant assuré par la ligne Lyon-Marseille-Alger.

24 mai 1947, Gaston Lafond, entrepreneur de transports routiers de voyageurs à Lyon, sollicite du Ministre des Transports, une autorisation pour l'exploitation d'un service aérien de transport à la demande et de tous travaux aériens s'y rattachant, sous la raison sociale Transports Aériens Lyonnais (TAL), siège social au 32, rue Camille Roy à Lyon 7ème. L'autorisation est accordée le 25 juillet pour seulement une durée de trois mois. La réponse d'Antoine Pinay, Ministre des Transports, à Monsieur Gaston Lafond, : « *qu'il ne donnait pas suite à sa demande, car le ciel français était suffisamment encombré... !»*

15 juillet 1947, Air France ouvre une ligne cargo Paris-Lyon-Marseille-Alger-Oran-Casablanca, un jour par semaine.

4 août 1947, Air France ouvre la ligne Lyon-Alger en Languedoc : première ligne en direct vers l'Afrique du Nord depuis Bron.



11 novembre 1947, est créée Aéro Sud Afrique, société anonyme à responsabilité limitée, Cette société qui a son siège social au 32 rue Vauban à Lyon 6ème (même adresse que Aéro Cargo) a pour objet : «l'entreprise, l'étude de tous travaux aériens et la construction de ceux-ci ; l'exploitation et la mise en valeur de fonds de commerce ; de l'étude des lignes et travaux aériens, notamment la création de stations-service de réparations ; les voyages à la demande; école de pilotage ; photos aériennes; transports sanitaires et autres ; et toutes autres applications aériennes et fret ; toutes opérations commerciales, industrielles et financières, mobilières et immobilières se rattachant à l'objet précité ou susceptible d'en favoriser l'application ou le développement.»
A la tête de cette société, Paul Michallet, agissant au nom de la Société Française d'Industrie et de Commerce (SFIC) traite la branche d'activités de la SFIC (siège social à Paris), branche créée en 1934, concernant l'étude des lignes, les travaux aériens et tout ce qui concerne l'aviation, ainsi que les études faites en Afrique Occidentale Française.

Début 1948, La ligne d'Air France Lyon-Alger en Languedoc voit la fréquence des services progressivement atteindre quatre vols par semaine.

1er avril 1948, ouverture de la ligne d'Air France Lyon-Casablanca en DC 4.



19 avril 1948, la compagnie suédoise Scandinavian Airlines Systems (SAS) ouvre une liaison hebdomadaire Lyon-Oslo sur DC 3. Cette liaison qui dessert sur son trajet les aéroports de Zurich, Franckfort, Hambourg et Copenhague restera sans lendemain.

5 juillet 1948, Air France assure quotidiennement en DC 4 Lyon-Alger.

5 juillet 1948, Air France ouvre la ligne Paris-Lyon en Languedoc avec deux services par semaine. Le 21 juillet, extension de cette ligne vers Marseille avec une fréquence quotidienne.

5 juillet 1948, ouverture par Air France de la liaison Paris-Lyon-Tunis en Languedoc à la fréquence de trois jours sur sept. En juin 1949, les Languedoc sont remplacés par des DC 4, et en juin 1953, ces derniers sont remplacés par des Breguet 763. Au début de 1974, cette liaison est assurée par trois services directs depuis Lyon en Boeing 727.
1er octobre 1948, à ce jour, 14 allers et retours par semaine entre Paris et Lyon et 23 entre Lyon et l'Afrique du Nord : Paris-Lyon-Marseille-Alger en quadrimoteurs de 33 passagers avec à Marseille correspondance avec les lignes de la Corse ; Lyon-Alger en quadrimoteurs de 55 passagers pour le transport et le fret ; Paris-Lyon-Tunis avec passagers et fret, quatre jours sur sept ; Paris-Lyon-Oran, trois jours sur sept, en correspondance d'Air France venant de Londres ; Lyon-Casablanca, deux jours sur sept ; Lyon est 1 h 45 de vol de Paris, en correspondance vers les grandes villes d'Europe et autres continents.

1 novembre 1948, Air France ouvre la ligne Pars-Lyon-Oran en Languedoc, qui devient Paris-Oran en juillet 1950.

1er décembre 1948, vers 14 h 30, le quadrimoteur Handley Page Halton n° 888287 (version civile du Handley Page Halifax C VIII) de la Compagnie Aéro-Cargo, immatriculé F-BCJS, s'écrase au sol, par temps de brouillard, lors de son décollage de Bron en face nord à 1200 mètres de la piste de l'aéroport, au lieu-dit Beauregard, sur la commune de Décines (dans l'Isère à l'époque). L'appareil décolle pour assurer une liaison commerciale vers Casablanca. A bord de l'appareil, trois membres d'équipage : Roger Bauband, pilote ; Baudet, radio et Lucien Leberre, mécanicien, tous trois sont blessés. Parmi les cinq passagers, trois membres de la même famille trouvent la mort et deux autres sont blessés. Dans les jours qui suivirent, les enquêteurs officiels et les affréteurs de l'appareil recherchent toujours une mallette contenant deux cent louis d'or ! …

1948, 14 services aller et retour par semaine sur la ligne Air France Paris-Lyon, et 21 entre Lyon et l'Afrique du Nord.

8 janvier 1949, vers 20 h 30, le DC 3, (ex Douglas C 47 A 1 Skytrain), serial 12010, de la Compagnie Air Algérie, immatriculé F-BCYO, en provenance d'Alger, capote lors de son atterrissage à Bron en face nord. Le train d'atterrissage ayant cédé, l'appareil touche de l'aile la piste. Le mécanicien, Robert Godard, projeté hors de la cabine, est indemne. Le pilote Marcel Riquier est dégagé de la cabine, mais il est sérieusement blessé et le radio Pierre Chevallier légèrement commotionné. Il n'y a aucun blessé parmi les passagers car l'appareil transporte uniquement du fret.

25 mai 1949, Air France inaugure ses deux nouvelles agences à Lyon-ville dans l'immeuble du Grand Nouvel Hôtel à Lyon 2ème arrondissement : agence passagers (station de départ et d'arrivée) au 10 bis quai Jules Courmont ; l'agence de fret, au 9 bis, rue Golée. Dans le même temps, sur l'aéroport de Bron, Air France installe un service de fret et de douanes (colis postaux avions) sous la direction de M. Paul Pernel. Ce dernier service dispose d'un hangar, de bureaux, de trois camions avec chauffeurs, de manutentionnaires de piste, etc.

14 juin 1949, la ligne d'Air France Paris-Lyon-Tunis est assurée en DC 4.

29 novembre 1949, le DC 4 d'Air France, immatriculé F-BELO, décolle de Paris à destination de Lyon. L'appareil s'écrase dans son approche de l'aéroport de Bron à Saint Just-Chaleysin (Isère). Cinq morts dont trois membres d'équipage sur les 37 personnes à bord.



1949, Air France assure un vol quotidien aller et retour sur la ligne Paris-Lyon. Cette Liaison s'interrompt en 1950.

1949, Air France transfère ses activités de l'aéroport du Bourget vers celui d'Orly.

1949, Air France assure au départ de Bron, chaque semaine:

1 vol vol quotidien aller et retour sur Paris-Lyon au prix de 4. 50 francs;

1 vol quotidien aller et retour, sauf le dimanche, sur Lyon-Alger au prix de 12.100 francs;

1 vol quatre fois par semaine aller et retour sur Lyon-

Tunis au prix de 13.050 francs;

1 vol trois fois par semaine aller et retour sur Lyon-Oran au prix d 14.950 Francs;

1 vol deux fois par semaine aller et retour sur Lyon-Casablanca au prix de 21.400 francs.



HORAIRES DES LIGNES AU DÉPART DE LYON

VALIDITÉ AU 19 JUIN 1950

(SUSCEPTIBLES DE CHANGEMENTS SANS PRÉAVIS)

LYON - PARIS

A.F. 424 Quot.		A.F. 425 Quot.
7.30	D Car Station A	20.10
8.00 Petit déjeuner	D Lyon Bron A	19.45
	PARIS	
9.40	A LE BOURGET D	18.05

TARIF

ALLER SIMPLE . . . 4.450

ALLER RETOUR . . 8.010

(valable 6 mois)

CORRESPONDANCES A PARIS

AMSTERDAM . . . 1 h. 25 de vol

BRUXELLES . . . . 1 h. 15 —

LONDRES . . . . . 1 h. 30 —

STOCKHOLM . . . 5 h. 05 —

etc, etc ..

et tout le Réseau Lignes Européennes

LYON - ALGER

A.F. 363 quot. sauf Lundi		A.F. 362 quot. sauf Lundi
10.30	D Car Station A	10.40
11.30 Carton repas	D Lyon Bron A	10.00 Petit déjeuner
14.00	A ALGER D	5.30

TARIF

ALLER SIMPLE. . . 12.100

ALLER RETOUR . . 21.780

(valable 6 mois)

CORRESPONDANCES A ALGER

BRAZZAVILLE . 16 h. 15 de vol

DOUALA . . . . . 12 h. 35 —

LOMÉ . . . . . 12 h. 00 —

NIAMEY . . . . . 8 h. 05 —

et toutes escales A. O. F. et A. E. F.

LYON - CASABLANCA

A.F. 365 Lun. Ven.		A.F. 364 Lun. Ven.
13.00	D Car Station A	13.25
14.15 Thé complet	D Lyon Bron A	12.45 Petit déjeuner
20.20	A CASABLANCA D	7.10

TARIF

ALLER SIMPLE

Voyage effectué

avant le 15 Août . . . 16.050

après le 15 Août . . . 21.400

ALLER RETOUR

Voyage aller et voyage retour effectués avant le 15 Août. . 35.310

Voyage aller effectué avant le 15 Août et voyage retour entre le 15 Août et le 15 Nov. . 32.100

LYON - ORAN

A.F. 367 Mer. Dim.		A.F. 366 Mar. Sam.
11.30	D Car Station A	13.05
12.30 Carton repas	D Lyon Bron A	12.25 Petit déjeuner
15.40	A ORAN D	7.00

TARIF

ALLER SIMPLE. . . 13.450

ALLER RETOUR . . 24.210

(valable 6 mois)

LYON - TUNIS

A.F. 361 Ma. Je. Sa.		A.F. 360 Me. Je. Di.
13.00	D Car Station A	11.45
14.00 Thé complet	D Lyon Bron A	11.05 Petit déjeuner
17.35	A TUNIS D	7.00

TARIF

ALLER SIMPLE. . . 13 050

ALLER RETOUR . . 23.490

(valable 6 mois)

CONVOCATION A LA STATION DÉPART

Les passagers doivent se présenter à :

LA STATION AIR FRANCE, 10 bis, quai Jules-Courmont :

LIGNE LYON-PARIS : 10 minutes avant le départ du car

DESTINATIONS EUROPÉENNES : 15 minutes avant le départ du car

DESTINATIONS AFRIQUE DU NORD : 20 minutes avant le départ du car

AIR FRANCE

TÉLÉPHONE GAILLETON 57-01 (5 lignes)

AGENCE PASSAGES : 21, Rue de la République

STATION DE DÉPART : 10 bis, Quai Jules-Courmont

AGENCE MESSAGERIES : 9 bis, Rue Grolée

LYON

ÉDITIONS R. BONNEFON LYON N° 450

27 janvier 1950, le Gouvernement des Etats Unis signe avec huit pays un accord de défense mutuelle. Des réunions préparatoires ont lieu pour choisir l'emplacement, au profit de l'armée de l'air des Etats Unis, d'un entrepôt de matériel aéronautique destiné entre autres au rapatriement de tous les stocks de matériel de guerre présents en Allemagne. Une localisation est envisagée en Angleterre, mais l'essentiel du système logistique de l'armée américaine se trouvant déjà en France fit préférer cette dernière**.** Bordeaux-Mérignac et ses facilités portuaires, Lorient avec son port et le terrain d'aviation de Lann-Bihoué, le terrain d'aviation de Lyon-Bron, le terrain d'aviation de Metz-Frascaty, le port de Nantes et le terrain d'aviation de Nantes-Rezé, le terrain d'aviation et les facilités portuaires de Saint Nazaire-Donges. Les terrains d'aviation de tous ces emplacements étaient tous sous juridiction civile et impliquaient des négociations complexes pour pouvoir disposer de facilités de fonctionnement. De plus, le trafic aérien commercial en expansion risquait de poser des problèmes dans l'avenir. L'ancien emplacement commercial et militaire du terrain de Lyon-Bron, situé dans le centre de la France, non loin du fleuve Rhône, était le meilleur endroit proposé en septembre 1950. La Commission de l'Armée de l'air était favorable à l'utilisation d'un terrain d'aviation à la fois civil et militaire. En définitif, c'est l'aérodrome de Chateauroux-Déols qui fut choisi.

17 juin 1950, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Oran en DC 4. Le 25 juin 1953, les Breguet 763 remplacent les DC 4.



25 octobre 1950, dédoublement de ligne d'Air France Lyon-Casablanca: d'une part Lyon-Casablanca et d'autre part Lyon-Marseile-Casablanca en DC 4, qui sera supprimée en juin 1951.

1950, la Direction Régionale d'Air France à Lyon est placée sous l'autorité de Paul Pernel, assisté de Hélion de Villeneuve, Directeur commercial, entouré de ses collaborateurs: MM. Allaz, directeur du service Postes et Marchandises; Nicolle, chef des Services commerciaux; Guy, chef de l'agence passagers; Lherault, chef du Service des messageries; Moureau, chef de la station de départ.

1951, Air France assure 26 services aller et retour par semaine entre Lyon et l'Afrique du Nord, principalement via Marseille-Marignane.

Mars 1952, la compagnie Air Algérie met en service le Breguet 763 Deux Ponts sur le parcours Lyon-Alger.



26 juin 1952, Air France inaugure la liaison Lyon-Marseille-Bône en Languedoc, suivie de Lyon-Marseille-Constantine avec le même type d'appareil.

26 juin 1955, Air France assure, durant l'été, Lyon-Bône et Lyon-Philipeville en Breguet 763.

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

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



26 octobre 1952, tous les vols sur la ligne d'Air France Lyon-Alger sont assurés en DC 4.

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



12 janvier 1953, cinq Constellation et un DC 4 se posent à Bron par suite de déroutement.

17 janvier 1953, Air France suspend sa ligne directe Lyon-Alger en DC 4. Cette ligne, qui était en correspondance à Lyon avec le service hebdomadaire Genève-Lyon-Casablanca en Constellation, se trouvait en concurrence avec le service Lyon-Alger-Genève de la compagnie privée algérienne Air Algérie.

26 février 1953, l'aéroport de Bron devient aéroport de Classe B 'moyen trafic' et bénéficie d'un investissement de l'Etat pour 'redémarrer'.

4 mai 1953, ouverture d'une ligne postale de nuit sur Paris-Lyon-Montpellier-Toulouse assurée en DC 3.

25 juin 1953, les Breguet 763 d'Air France entrent en service sur les lignes desservant Lyon au départ de Tunis, Alger et Oran via Marseille. Les DC 4 d'Air France remplacent les Languedoc.

21 juillet 1953, Air France n'assure plus les liaisons aériennes Paris-Lyon.

1953, créée en 1947, Air Algérie fusionne avec Air Transports pour donner naissance à la Compagnie Générale de Transports Aériens-Air Algérie (CGTA-Air Algérie), filiale de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie de Navigation Mixte.

6 septembre 1954, une seconde ligne postale de nuit sur Pais-Lyon-Marseille-Paris.

7 septembre 1954, Clermont-Ferrand devient escale dans la liaison Paris-Clermont-Lyon-Montpellier-Toulouse.

12 novembre 1954, Air Inter voit le jour à l'initiative d'un groupe de transporteurs et de banquiers.

16 au 25 avril 1955, un service spécial quotidien en DC 3 est mis en service entre Paris et Lyon à l'occasion de la Foire de Lyon. L'appareil est équipé pour transporter 28 passagers en 1 h 45 de vol.



29 avril 1955, l’aéroport de Vichy-Charmeil sera utilisé comme escale intermédiaire sur les lignes d’Air France Lyon-Vichy-Oran et Lyon-Vichy-Tunis, du 20 juin au mois de septembre.



10 mai 1955, le Bréguet 763 d’Air France, immatriculé F-BASQ, qui a décollé de Tunis à destination de Lyon fait un atterrissage forcé, suite à un incident technique, à Pont-Evêque, à proximité de Vienne (Isère). Pas de victimes, des dégâts matériels, l’appareil redécollera quelques semaines plus tard sur une piste provisoire après remise en état.

20 juin 1955, à Air France, les fréquences des vols sont doublés entre Lyon et Alger et Marseille.

20 juin 1955, ouverture de la ligne d’Air France Lyon-Casablanca en DC 4, puis ultérieurement en Constellation.

20 juin 1955, les liaisons Lyon-Bône et Lyon-Philippeville sont assurées en Breguet 763. Ouverture de la ligne Mulhouse-Lyon-Casablanca en DC 4, puis en Constellation.

15 octobre 1955, ouverture de la ligne Alger-Lyon-Mulhouse-Strasbourg en Breguet 763.

Vers 1955, des liaisons aériennes à caractère le plus souvent saisonnier, en provenance d'Angleterre, d'Allemagne ou des Pays Bas et à destination de l'Italie ou de l'Espagne, font de plus en plus souvent une escale technique sur l'aéroport de Lyon-Bron.
Pour assurer l'assistance technique, les services de l'aéroport font appel à la Société Avia Handling Service (AHS), basée sur l'aéroport de Bron, et dirigée par M. Payot.
Ces liaisons aériennes sont assurées par : Aviameer Airlines Ltd d'Anvers, Aero-Transport de Vienne, Condor-Flugdienst de Frankfurt/Main, Marin's Air Charter Ltd d'Amsterdam, TransAir de Stockholm, NorroNafly d'Oslo, Trans-Avia-Fluggesellschaft de Dusseldorf, Derby Aviation Ltd de Londres, Hunting-Clan Air Transport Ltd de Londres, Independent Air Transport Ltd de Bornemouth, Silver City Air Ferry de Lydd, Channel Airways Ltd de Southend, Dan-Air Services Ltd de Londres, BKS Air Transport Ltd de Londres, TransAir de Londres, Skyways Continental Coach Air Services de Paris, African Air Safaris Ltd de Londres, Orion Airways Ltd de Coventry, Starways de Liverpool, Air Safaris de Gatwick, Blue Air Transport Operators de Londres, Pegasus Airlines de Blackbush, Overseas Aviation de Southend, Falcon Airways Ltd de Bornemouth, World Wide Aviation Ltd de Londres, Tradair Ltd de Southend, Lloyd International Airways Ltd de Londres, Eros Airline Ltd de Londres, Autair Ltd de Luton, Cunard Eagle Airways Ltd de Londres, Maitland Drewery Aviation de Sidcup, Euravia Ltd de Londres, Wespoint Aviation Ltd d'Exeter, Air Ferry de Londres, Balair Ltd de Bâle, Airnautic de Paris.
L'aéroport de départ en Angleterre se situe à Blackbush et les destinations sont : vers l'Espagne, les aéroports de Palma de Majorque, Barcelone et divers ; vers l'Italie, les aéroports de Pise, Turin, Rome, Venise, Rimini et divers ; vers la France, les aéroports de Nice, Lyon, Perpignan et divers.
Depuis l'aéroport de Dusseldorf en Allemagne, les destinations sont : vers l'Espagne, les aéroports de Palma de Majorque et divers ; vers l'Italie, les aéroports de Naples, Pise et divers.

Les vols se font à partir d'appareils de tous les types : DC 3, Viking Mk 1 de 36 places, Convair 240, Bristol 170, Viscount de 64 places, DC 4, etc...
Vers 1960, des appareils plus modernes entrent en service dans ces compagnies, disposant d'une autonomie de vol plus grande, l'escale de Bron sera progressivement abandonnée vers 1963



Vickers Viking d'Airwork London



Vickers Viking d'Autair

28 janvier 1956, vers 0 heure 17, le DC 3 de la Postale de nuit, immatriculé F-BCYK, s'écrase au sol sur la commune de Saint Priest, dans son approche sud de l'aéroport de Bron, avec un fort brouillard. L'appareil qui assure la liaison postale de nuit entre Nice-Marseille-Lyon-Paris accroche avec son aile une ligne téléphonique au quartier de Régnier, sur la commune de Saint Priest. Les trois membres d'équipage : Gilbert Navarri, pilote ; Fernand Roze, mécanicien et Léopold Ba, radionavigant, trouvent la mort dans l'incendie de l'appareil. Gilbert Navarri, entré à la Postale de nuit en 1946, avait atterri à Bron plus de 500 fois.

28 avril 1956, reprise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon de la concession de l'aéroport de Bron, qui sera effective au 1er mai 1956. La concession porte sur 535 hectares de terrain (non compris le domaine militaire).

3 mai 1956, l'ouverture d'un service quotidien, sept jours sur sept, entre Paris et Lyon en DC 4 Skymaster d'Air France permet un aller et retour dans la journée. La durée du trajet est de 1 h 30 ; le prix d'un aller simple est de 6.200 francs. Cette liaison est interrompue le 19 décembre 1956, pour des raisons de force majeure…! Entre mai et novembre 1956, sur la ligne Paris-Lyon, 7.422 passagers sont transportés, et dans l'autre sens 7.517.dans le sens Lyon-Paris. Le taux de remplissage est de 75% dans les premiers mois d'exploitation, mail faut atteindre 80% pour couvrir les frais.
Reprise de la ligne Paris-Lyon le 23 avril 1957, avec un service journalier, sauf le dimanche dans le sens Paris-Lyon et le samedi dans l'autre sens. En mars 1958, la décision de la suppression de cette ligne est due à la politique d'Air France qui fait valoir que la desserte des lignes intérieures

françaises n’est pas dans sa vocation de transporteur aérien depuis la création d’Air Inter. Pour une reprise de la liaison, il est envisagé une escale à Bron de la ligne d’Air France Paris-Marseille.
En avril 1958, la reprise de la ligne dépend de la disponibilité du matériel et du personnel d’Air France qui est mis à la disposition de l’exploitation d’Air Inter.
19 mai 1958, reprise de la ligne Paris-Lyon par Air Inter grâce à la disponibilité du matériel et du personnel d’Air France. Le vol est assuré par un Constellation de 69 places pour un prix de 14. 040 francs.
12 décembre 1958, Air Inter informe la Chambre de Commerce de Lyon de l’interruption de la ligne pour des raisons d’ordre financier.

Activités aéronautiques quotidiennes sur l’aéroport de Bron







Automne 1956, Air France assure vers l'Afrique du Nord: un service direct en Caravelle, deux vols en Caravelle via Marignane et trois services en Breguet via Marignane.

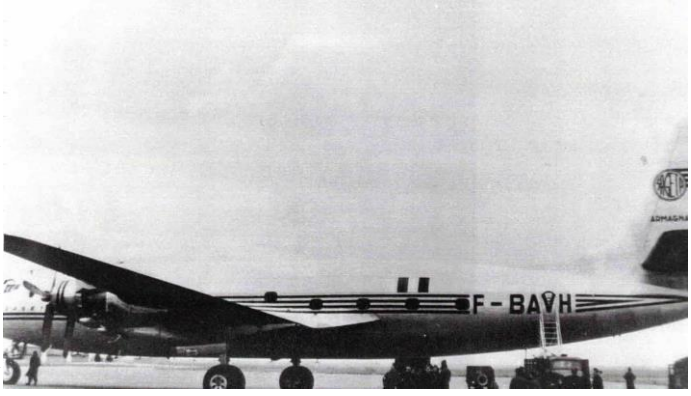
Novembre 1956, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon prend la décision de construire une nouvelle aérogare.

1956, la compagnie Royal Air Maroc (RAM) fondée en 1956 résulte de la fusion des compagnies Air Atlas créée en 1946 et Air Maroc créée en 1947.

Dès 1957, Air France développe ses liaisons vers l'Afrique du Nord et renforce ses liaisons sur le réseau intérieur.

29 avril 1957, le réseau des lignes postales françaises est le suivant Paris-Lille, Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau, Paris-Lyon-Marseille-Nice, Paris-Clermont Ferrand-Lyon-Marseille-Toulouse et Paris-Lyon-Marseille.

1er août 1957, début de construction d'une nouvelle aérogare à Bron.



19 décembre 1957, vers 18 h 15, le quadrimoteur Armagnac SE n°2010, immatriculé F-BAVH appartenant à la SAGETA/DRI, fait un atterrissage d'urgence à Bron. Alors qu'il effectue une liaison commerciale entre Oran et Paris, une explosion criminelle survient à son bord, à la verticale de Clermont-Ferrand, en causant des dégâts modérés. Le Commandant de bord

Lemelder pose son appareil, sans problème, avec 9 membres d'équipage, 89 passagers et un bébé.

1957, mise en service par la compagnie aérienne privée britannique Air Cruise d'une ligne mixte Londres-Nice avec escale à Bron. De Londres à Lyon en avion, de Lyon à Nice en car, ou par train ou par avion….Vers 1660, les liaisons sont de plus en plus espacées..

27 mai 1958, la compagnie britannique Skyways envisage de créer une liaison Londres-Lyon avec un service régulier de seize vols par jour. Les conditions tarifaires imposées par le gouvernement français n'ont pas permis la réalisation de cette liaison.

Mai 1958, la compagnie aérienne privée britannique Eagle qui assurait un contrat de transport de troupes britanniques entre l'Angleterre et Chypre par avion avec escale à Bron ne verra pas le renouvellement du contrat.

10 septembre 1958, un DC 4 de la Compagnie Air Algérie évite de justesse la catastrophe à l'atterrissage à Bron. Le quotidien lyonnais Le Progrès titre en première page : « *Le co-pilote saute de l'appareil en marche, et en longues foulées de coureur, bloque l'avion » ! ...*

10 septembre 1958, ouverture d'une nouvelle agence d'Air France à Lyon-ville située à l'angle du quai Jules-Courmont et de la rue de Jussieu.

De 1958 à 1961, des liaisons aériennes à caractère le plus souvent saisonnier en provenance d'Angleterre, d'Allemagne ou des Pays-Bas à destination de l'Italie ou de l'Espagne, font une escale technique sur l'aéroport de Bron.

73.847 passagers ont embarqué à l'aéroport de Bron en 1953, ils sont 215.144 en 1958 ; le nombre de mouvements d'avions commerciaux était et de 4.490 en 1953, et de 8.835 en 1958.

28 février 1959, sur l'aéroport de Bron, seuls les appareils équipés de moyens de liaison radio air-sol et pouvant recevoir les instructions de la tour de contrôle sont admis à utiliser la piste en dur.

19 mars 1959, à 10 h 10, pour la première fois, une Caravelle pose ses roues sur l'aéroport de Bron. Il s'agit de la Caravelle, immatriculée F-BBHI, du Secrétariat à l'Aviation Civile, piloté par Gérard, lors des essais.

4 avril 1959, mise en service de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Bron. L'ancienne aérogare, inaugurée en 1930, est reconvertie en bloc technique.

Extrait d'un article de Charles Ducarre 'Un quart de siècle de fret aérien à Lyon'
«*A cette époque de démarrage, le fret à l'export était chargé sur tous les appareils en partance: Languedoc, DC 3, DC 4, et lorsque les machines volantes ne suffisaient pas à la tâche, les marchandises étaient logées en sacs plombés et expédiées soit par voies ferrées, soit par camions;*
«En 1958, un avion mixte reliait tous les matins Lyon à Paris et pouvait emporter jusqu'à trois tonnes de marchandises, logées jusque sous les sièges, car il n'était pas rare que l'appareil prenne le départ avec seulement deux ou trois passages;
«Les nombreux déroutements d'avions, dus alors non pas aux pirates de l'air, encore inconnus, mais aux conditions météorologiques, faisaient à l'époque le bonheur des hommes du fret qui profitaient de chaque occasion pour charger les marchandises qu'ils avaient pour mission d'expédier dans les plus brefs délais. Une vie intense régnait à Bron, tant sur le plan des passagers que sur celui du fret;
«L'expérience 'Pélican' se déroula en 1969. Un Boeing Intercontinental de version cargo (30 à 50 tonnes de charge) qui remontait de Tananarive vers Paris, faisait escale à Bron chaque mardi, et

chargeait 5 à 6 palettes qui partaient pour New York le lendemain matin. Plusieurs autres variantes 'Pélican' virent le jour, mais sans grand lendemain».



1956, l'aéroport de Bron





Personnel Air France de l'escale de Lyon-Bron en 1952

1er rang, de gauche à droite
MM. Petitjean bagagiste, Seurre agent de trafic,Decarli Chef de trafic, Pillon mécanicien avion, Chieu Chef bagagiste, Fernandez Georges Chef bagagiste, Gentelet Chauffeur, Levy Bagagiste.

2ème rang, de gauche à droite
M. Buffat mécanicien avion, Mme Landon nettoyage avion, M. Fernandez René Commissariat d'hôtellerie, Parraton Agent de trafic,Valet Agent de trafic, Hofflingue Bagagiste, Prudhomme Chef mécanicien avion, Demsais Agent d'opérations, Pernel Chef de service Fret, Kuritz, Agent de trafic,Eustache, Agent en douanes.