

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

Période 1975-2022

1975, Christian Perrat créé sur l'aéroport de Bron, la société aérienne Aérhonalp afin de développer la photo aérienne et la surveillance des autoroutes. A partir de 1988, il devient instructeur de pilotes professionnels formés à l'IFR.

1978, Transport Air Centre (TAC), cette compagnie est créée en 1978 à Roanne par M. Claudius Vermesch. A partir d'un Beech 18, puis d'un Beech 200, cette compagnie effectuait des liaisons aériennes non régulières entre Lyon, Roanne, Montluçon et Guéret.

1980, à Roanne (Loire) est créée la société Services Aéronautiques Roannais par M. Lucien Magnat, pilote professionnel pour le compte des Ateliers Roannais de Constructions Textiles. En septembre 1981, Christian Lacour, Lucien Magnat et Michel Rejony s'associent pour donner naissance à SAR Avions Taxis. Ses installations principales sont situées sur l'aéroport dans le bâtiment 3 au départ, puis dans le hangar H 4 édifié par la S.A.R , et son siège social à Roanne. En 1985, S.A.R s'associe au Groupement des Professionnels de l'Aviation (G.P.A). Cette société est spécialisée dans le transport aérien à la demande de personnes et de marchandises (liaisons Lyon-Caen pour Renault-RVI deux fois par semaine), les évacuations sanitaires en collaboration avec les SAMU et les sociétés d'assistance, le relais aérien de manifestations (Tour de France cycliste, Paris-Dakar, relais radio pour Europe N°1). La société dispose d'un atelier de maintenance aéronautique. SAR Avions Taxis dispose d'une flotte composée de : 3 bi-turbo-propulseurs Beechcraft King Air 90, 1 bimoteurs Cessna 310, 1 biréacteur Citation III Beechcraft Super King Air 200 et d'un Beechcraft Super King Air 100. Cette société assure durant un certain temps la liaison aérienne Roanne/Paris-Orly à partir d'un Beech 90, puis d'un Sweringen Metro et d'un biturbopropulseur Beech 100, puis Beech 200. Cette ligne sera reprise par Flandres Air. M. Michel Rejony assure les fonctions de Directeur Général d'une compagnie qui comporte une vingtaine de collaborateurs M.M. Jean-Michel Emery en devient chef-pilote, Pierre Corompt, Philippe Lallemand, Jacques Comeau, Viala, Viret, Guy Stimbre en sont également les pilotes. 1996, SAR Avions Taxi dépose son bilan. Elle bénéficie d'une reprise à l'automne de la même année par la Société Rectimo de Chambéry pour la partie hangar et la reprise de quatre personnes pour une activité d'entretien du matériel aéronautique (Piper et Cessna). L'activité avion de la SAR est abandonnée. En 1997, Rectimo cesse ses activités. Par la suite, la société Oyonnair installe et développe dans le hangar H 4 son activité d'affaires, essentiellement d'ordre sanitaire.

Vers 1980, regroupement sur l'aéroport de Bron, sous le nom d'Air Rhône-Alpes de sociétés GIE Thomson-Brandt - l'Unité Hermétique-Tecumseh qui disposent entre 1981 et 2005 d'un Beech 90, immatriculé F-BVEZ, d'un Beech 200, immatriculé F-GHLB, et d'un Beech 350, immatriculé F-GTEM avec pour pilotes : Michel Guyotte, Jean-Luc Bel et Stanislas Collet. En 1999, ce regroupement passe sous le pavillon Axis à Marignane.

Vers 1980, Rhonavia, compagnie aérienne de transport à la demande, est créée à Valence par M. René Chainé. Ses principaux actionnaires sont les Laboratoires Domilens, le Groupe Polygone et un industriel lyonnais. Cette compagnie a exploité, entre 1980 et 1990, depuis les aérodromes de Valence-Chabeuil et de Bron, plusieurs Beechcraft Be 90 King Air, Beech 200, Lear Jet 24 avec

comme chef-pilote Darne. Rhonavia a assuré pendant un certain temps la liaison aérienne Valence-Paris.

1981, création sur l'aéroport de Bron de l'Aéro-club Rhônalpin de Planeurs Ultra Légers Motorisés ou ULM (ARAPLUM) En 1982, cet aéro-club organise à Bron le Premier Salon Européen de l'ULM

1981, création de la compagnie aérienne Héli Courly, dans le hangar H 2 sur l'aéroport de Bron, par M. Christian Gelpy qui en est le Président Directeur Général. Le terme 'COURLY' signifiant Communauté Urbaine de Lyon, et afin de ne pas faire un rapprochement comme étant la compagnie aérienne de cette entité, le nom est modifié. En 1985, Hélicourlis s'associe au Groupement des Professionnels de l'Aviation (G.P.A). En 1986, elle obtient son agrément de transport public en hélicoptère. Avec deux hélicoptères du type Bell 206 Jet Ranger, cette société assure du transport public (hommes d'affaires et entreprises), du travail aérien (photo, cinéma, vidéo), des baptêmes de l'air et de l'école de pilotage. Hélicourlis sera rachetée par Trans Hélicoptère Services en 1991.

26 juin 1981, inauguration du nouvel aérogare, bloc d'accueil ou terminal affaires de l'aéroport de Bron.

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

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

Décembre 1985, ce sont les frères Bruneau, gérants de la société Danto-Rogeat, spécialisée dans le génie climatique, et divers actionnaires, qui créent la SA Compagnie Trans Hélicoptères Services (THS) à Paris. Avec deux établissements secondaires, l'un sur l'aéroport de Lyon-Bron dans le hangar H 2 en mars 1986, et l'autre à l'aérogare de Vannes-Meucon. Cette compagnie de transport de passagers à la demande, dirigée par M. Michel Dreyfus, ne disposait, à l'origine, que d'hélicoptères du type Ecureuils et Dauphins, puis ultérieurement d'un Beech 60, de deux Beech 200, de trois Falcon 10 basés à Bron et à Paris. Michel Dreyfus rachète THS en juin 1990 et en devient Président Directeur Général. Michel Rejony assure les fonctions de directeur. En 1999, une base hélicoptère est créée sur le terrain d'Issy les Moulineaux à Paris. THS employait une trentaine d'employés avant que cette compagnie dépose son bilan le 10 février 2011. A la liquidation, les hélicoptères sont repris par la compagnie Hélicfirst et les avions par divers propriétaires.

Novembre 1987, une base, sous forme de bureau, a été ouverte sur l'aéroport de Lyon-Bron, par la compagnie aérienne Pan Européenne Air Service. Cette compagnie aérienne, créée en septembre 1977 sur l'aéroport de Chambéry, est une S.A.S dont l'actionnaire principal est son Président Bernard Guichon. Cette compagnie, propriétaire de ses appareils, a pour objet le transport aérien (aviation d'affaires), la vente et l'entretien d'aéronefs. Gilles Dubois en assure la présence physique de la Compagnie, en tant que Directeur commercial, jusqu'à son départ à la retraite le 31 juillet 2011. Cette compagnie réalise souvent des 'remplacements de lignes aériennes régulières' au profit de grandes compagnies telles Air France, Régional, Britair, Airliner, entre autres.... (Voler au profit de ces compagnies révèle bien la qualité reconnue de Pan Européenne Air Service). Au début de

l'exploitation de l'Embraer 135, la compagnie a réalisé du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003, à la demande insistante de la Chambre de Commerce et d'Industrie et du Département de la Savoie en plein désarroi, la liaison aérienne régulière quotidienne Chambéry-Paris, suite à la défection de la compagnie exploitante 'Régional', qui avait arrêté ses vols à la fin du programme 'Hiver 2002'. Pour dynamiser et fidéliser les passagers de cette liaison quotidienne, Pan Européenne Air Service avait apposé en rouge sur le fuselage de l'appareil, un énorme logo 'Savoie' avec une adresse internet pour les réservations.

Dans le début des années 90, Luc Decalf propose à Alain Racoupeau d'utiliser le Mooney TLS, monomoteur de 270 cv qu'il vient d'acheter. C'est ainsi qu'Alain Racoupeau crée la Compagnie Quick-Speed spécialisée dans le transport urgent de petit fret (essentiellement des pièces automobiles). Cette société est basée dans le bâtiment B 11 sur l'aéroport de Bron. Le concept s'étant révélé fiable, une nouvelle société, Air ACG, est créée avec un troisième actionnaire. Un premier, un deuxième, puis un troisième Beech 90, ainsi qu'un Cessna Centurion Turbo et deux Beech 36 sont loués, en plus du Mooney. Avec les bi-turbines débutent le transport de passagers, évacuations sanitaires et transports d'organes. Mais les malversations du gérant précipitent la chute de la société. Alors, Alain Racoupeau et Olivier Bizeau, copropriétaires d'un Piper Twin Comanche turbo, immatriculé F-BVGS, créent Carry Air en 1997, que rejoint Frank Alpanes. Le Certificat de Transport Aérien (CTA) ayant été obtenu en un temps record, Carry Air est opérationnelle au bout de quelques mois. Olivier Bizeau achète un vieux Beech 90, immatriculé F-GNBA, dont Alain Racoupeau refait le garnissage intérieur. Carry Air dispose d'un avion très propre pour transporter des passagers avec possibilité de le transformer rapidement pour le transport de fret ou les évacuations sanitaires. Un contrat pour transporter tous les soirs des verres de lunettes de Nuremberg à Paris-Le Bourget est obtenu, ce qui permet au Piper Twin Comanche d'être utilisé. Mais il n'est pas facile de trouver un pilote expérimenté en transport public prêt à travailler 5 heures par jour, ou plutôt chaque nuit, sur un avion à piston au chauffage aléatoire, et non dégivré...Ce contrat qui devait durer quelques semaines, dura 3 ans, et l'avion fut ainsi payé.

En 1998, Alain Racoupeau qui formait de nombreux pilotes sur les appareils de la compagnie eut l'opportunité de partir chez BritAir et, plus tard, Olivier Bizeau s'en allait sous d'autres cieux, cédait ses parts à Frank Alpanes. Carry Air devenait Flow Air en 2005.

1991, la société Aéro Affaires implantée sur l'aéroport de Bron offre des vols privés en hélicoptère ou jet privé.

De 1992 à 1994, Air Executive Services, cette compagnie aérienne de transport de passagers à la demande a fonctionné avec des avions basés au Terminal Transair de l'aéroport de Bron. M.M. Jean-Claude Sansoé, Président, Michel Rejony, Directeur Général et Christian Lacour, Directeur du personnel Navigant, en sont les dirigeants. Air Executive Service dispose d'un bi-turbo-propulseur Beechcraft 90 F de 8 places, d'un bimoteur Beechcraft Baron 58 de 4/5 places et d'un biréacteur Beechjet 400 de 7 places.

1993, la compagnie aérienne Oyonnair s'installe à Lyon-Bron en sous-traitant une maintenance. Michel Maradan crée en 1989 une compagnie d'avion-taxis, dont le siège social est à Izerore (Ain) et qui sera agréée transport public. Son premier avion sera un Chieftain PA 3 de 8 places et son premier pilote Daniel Vovk. En 1990, il achète un deuxième avion, bi-turbo-propulseur pressurisé, un Beechcraft C 90. A l'origine, Michel Maradan avait souhaité que sa compagnie soit basée à Oyonnax, d'où le nom d'Oyonnair, mais ce terrain n'est pas équipé pour l'approche de nuit aux instruments. En 2003, Oyonnair vend son Beechcraft, et investit dans un autre Beechcraft plus récent, le 350 bi-turbopropulseur de 9 places. Francis Brochon devient associé. L'entreprise a pour vocation de répondre à toutes les exigences de la clientèle. Ses appareils basés sur l'aéroport de Bron peuvent décoller dans un délai d'une heure quel que soit la destination. Oyonnair est particulièrement spécialisé dans les transports sanitaires, transporteur exclusif des équipes

médicales et de greffons dans le quart sud-est de la France (CHU de Lyon, Montpellier, Marseille, Clermont-Ferrand, Grenoble, Nice et Perpignan), vols SAMU, mais aussi d'avion taxi à la demande, transport de marchandises, fret urgent et vol personnalisé et privé. Dans les années 2010, la flotte d'Oyonnair se compose : Mustang C 510, immatriculés F-HDPN et F-HKIL, Beech 200, immatriculé F-HEAL, Beech 90, immatriculé F-GNMA, Cessna Citation Jet 2, immatriculé F-HEOL, Beech 1900 D, immatriculé F-HETS. Depuis novembre 2013, Daniel Vovck est Président-Directeur Général d'Oyonnair.

Été 1996, sur l'aéroport de Bron, fermeture du bureau de piste et du service météo. Ces fermetures entraînent le mécontentement de nombreux utilisateurs de l'aéroport.

4 octobre 1996, création d'AéroLyon, compagnie aérienne long-courrier charter, par Louis Chicon. Filiale de Nouvelles Frontières et compagnie sœur de Corsair, AéroLyon, dont le siège social est à Lyon, est spécialisée dans les vols long-courriers charters pour le compte du tour-opérateur à destination des Antilles, de La Réunion, de Dakar, Djerba, Athènes et Heraklion au départ de la province française. Les appareils de la compagnie sont basés sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Le 27 novembre 2001, à la surprise des 165 salariés, dont une dizaine d'équipage, AéroLyon est placée en redressement judiciaire. En effet, Nouvelles Frontières est devenue quelques mois la propriété du groupe allemand Preussag qui exploite la compagnie TUI. Le 23 avril 2002, AéroLyon est vendue par Nouvelles Frontières à la société Aéroplus qui la rebaptise L.AIR.

1996, sur l'aéroport de Bron, SAR Avions Taxi dépose son bilan. Elle bénéficie d'une reprise à l'automne de la même année par la Société Rectimo de Chambéry pour la partie hangar et la reprise de quatre personnes pour une activité d'entretien du matériel aéronautique (Piper et Cessna). L'activité avion de la SAR est abandonnée. Par la suite, la société Oyonnair installe et développe dans le hangar H4, précédemment occupé par SAR, son activité d'aviation d'affaires, essentiellement d'ordre sanitaire.

16 mars 1998, la société Loc'Héli transfère son siège et son l'établissement principal sur l'aéroport de Bron. Le 1^{er} mai 1995, Antoine Caracci, avait créé la société Loc'Heli, siège social au 915 Grande Rue à Izerore (Ain). Société qui a pour but : la propriété, le négoce et l'exploitation d'hélicoptères et accessoirement l'exploitation d'un atelier de maintenance et réparation d'aéronefs. Cette société implantée depuis 1996 sur l'aéroport de Bron (600 m²) loués dans la partie sud de hangar 9) propose de la location d'hélicoptères. M. Ercole Bornand est le principal animateur de la base de Bron. En 2000, il y a scission de fait entre les activités de Loc'Héli et de Commerce'Air à Albertville, d'où naissance de la société Hélicoptères de France (HDF), siège social et base principale sur l'aérodrome de Gap-Tallard. HDF Bron devient au fil du temps une base technique qui fait partie de l'atelier de maintenance agréé capable d'activités mécaniques spécialisées, mais aussi la plaque-tournante nationale des hélicoptères dotés de caméra de prises de vue gyro-stabilisée Wescam, ce qui permet à Loc'Heli de se positionner sur le reportage aérien avec prises de vues. En 2006, M. Antoine Caracci décède subitement et son épouse Roselyne assure l'intérim de la Direction avant de céder l'entreprise aux deux dirigeants de la Société Française de Production (SFP), la famille Barry. Loc'Heli disparaît progressivement, pour s'éteindre en 2017. En 2015, Loc'Héli, HDF et HDF Maintenance sont acquis par la holding familiale franco-suisse HBG détenue par la famille Blanc qui contrôle le groupe Mont Blanc Hélicoptères (MBH) comprenant Swift Copters, SA et Eagle Valais SA. MBH est basé sur l'aérodrome d'Annemasse (Haute-Savoie). Le siège social est transféré (pour raison pratique) à Ambilly (Haute-Savoie) lieu de résidence de la famille Blanc. Le 21 mars 2018, la société Hélicoptères de France est radiée du Registre du Commerce. La dénomination commerciale HDF est conservée pour la structure de Gap et des bases, et celle de MBH pour la structure d'Annemasse.

Au printemps 2019, Mont Blanc Hélicoptères (MBH) s'implante dans les locaux d'HDF sur l'aéroport de Lyon-Bron afin de développer une activité commerciale principalement de transport aérien de personnel, tout en permettant à HDF de poursuivre ses activités de maintenance.

Septembre 2000, à la cessation des activités de la Compagnie Transair à Bron, Business and Computer Aircraft (BCA) sur l'aéroport de Bron reprend la maintenance des avions d'affaire. Avec 50 ans d'expérience dans le domaine de la vente, la maintenance et des services aéronautiques de la Compagnie Transair dont elle est issue, BCA, s'est imposée comme l'une des toutes premières entités de maintenance en France, pour les avions Beechcraft et Cessna Citation. M.M. Fusiller et James décident de réimplanter l'établissement du Groupe à Bron. BCA intervient dans tous les domaines liés à la maintenance des avions d'affaires : mécanique, chaudronnerie, hydraulique, avionique, instruments de bord, électricité... Par ailleurs, grâce à son expertise des aspects réglementaires, BCA est agréé pour certifier auprès des autorités de l'aviation civile les modifications réalisées dans ses ateliers. Le laboratoire radio de BCA réalise sur différents types d'aéronefs, des installations d'avioniques complexes. BCA intervient régulièrement en tant que conseil dans l'évaluation technique d'appareils avant achat, ou pour le compte de compagnies d'assurance. Sous la direction de M. Jean-Pierre Choubrac, BCA, qui appartient au Groupe Jet Services (Groupe Ségur), dispose sur l'aéroport de Lyon-Bron, d'une plate-forme majeure d'aviation d'affaires avec une surface de hangars de maintenance d'environ 1500 m². Dans le hangar H 6. En septembre 2015, la société Enhance Aéro basée sur l'aéroport de Clermont-Ferrand absorbe à 100% BCA. Les activités de BCA à Bron sont progressivement transférées à Clermont-Ferrand.

2000, Eventys est un catering aérien (conciergerie privée), que Géraldine Bouley a créé et développé sur l'aéroport de Bron. Elle met à la disposition des grandes sociétés lyonnaises, mais aussi de la clientèle étrangère aisée en transit vers les stations de sport d'hiver, un service haut de gamme composée de plateaux repas, boissons, fleurs, cadeaux, etc...

Décembre 2002, MM. Eric Lazarus, Bertrand Rivet et Philippe de Bournonville créent Air Bourbon, une compagnie réunionnaise capable d'assurer une liaison régulière entre la Métropole et l'île de la Réunion à un tarif unique (950 euros le vol aller et retour). Le siège social et les bureaux se situent sur l'aéroport de Bron. Air Bourbon qui assure ses liaisons, à partir d'un unique appareil, un Airbus A 340-200, immatriculé F-OITN, loué auprès d'Airbus. Le vol inaugural entre Saint Denis de la Réunion et Paris a lieu le 7 juin 2003, c'était la première liaison vers la métropole par une compagnie 100% réunionnaise. L'appareil assurait quatre liaisons par semaine entre Paris (3 liaisons par semaine), Lyon (une liaison par semaine, Marseille (une liaison par semaine) et Saint Denis de la Réunion. Dès avril 2004, Air Bourbon desservait aussi Milan et pendant quelques mois Moroni. Le 26 novembre 2004, Air Bourbon, en proie à des difficultés financières, dépose son bilan.

5 mai 2003, posé sur l'aéroport de Bron d'un Airbus A 318 avec un équipage en formation pour atterrissage sur piste courte.

28 août 2005, l'ATR 42-500, immatriculé F-GPYA, exploité par Airliner, décolle de l'aérodrome d'Auxerre à 22h 12 à destination de l'aéroport de Lyon-Bron. A bord de l'appareil, trois membres d'équipage, l'équipe de l'Olympique Lyonnais et son staff de 25 personnes. A 22 h 54, à son arrivée à Bron, l'appareil s'enfonce au toucher de piste. Aucun occupant ne fait état de blessures, d'importants dégâts à l'appareil, mais le revêtement de la piste est légèrement érodé.

2005, création sur l'aéroport de Bron de la compagnie aérienne Flow Air Aviation par M. Franck Alpanes. Cette compagnie est basée sur l'aéroport de Bron, mais dispose d'un terminal et d'un avion sur le terrain de Saint Etienne-de-Saint-Geoirs, et d'avions au Mans et à Nevers. Cette compagnie dispose de trois turbopropulseurs Hawker Beechcraft King Air C 90 B de 8 places et un Diamond DA-42 Twin Star de 3 places. Flow Air est spécialisée dans le transport aérien d'affaires et

d'entreprise. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nevers a choisi Flow Air Aviation pour assurer la liaison Lyon-Nevers. Cette compagnie cessera son activité en 2010.

15 au 18 juin 2006, organisation du troisième Salon international de l'Aviation générale et des Sports aériens 'Avia Expo' à Bron.

2007, sur l'aéroport de Bron, création de la compagnie aérienne de transport à la demande Evolem Aviation. Michel Rejony est Président d'Evolem Aviation, la seule compagnie aérienne dont le siège social est à Lyon, et qui exploite un biréacteur. Cette compagnie est une filiale du Groupe Evolem (Bruno Rousset) qui contrôle une soixantaine d'entreprises, dont le Groupe April, coté en bourse. Evolem Aviation est partenaire du Club Airways, la seule agence de voyages de l'aéroport de Bron qui est spécialisée dans le transport aérien d'affaires et la conciergerie d'entreprises.

2 mars 2007, par arrêté ministériel, la Société Anonyme 'Aéroports de Lyon' se substitue à la Chambre de Commerce de Lyon dans la gestion des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron.

17 janvier 2009, vers minuit, un ATR-42, appartenant à la Compagnie Airliner, avec à son bord, l'équipe de rugby de La Rochelle, tente de décoller de l'aéroport de Bron. Freinage d'urgence.

Vers 2010, sur l'aéroport de Bron, la société Azur Hélicoptères a pour activités : Transports vers toutes destinations, Vols panoramiques, Manifestations, Escales gastronomiques, Travail aérien, Initiation au pilotage, Maintenance et Ventes d'appareils. Azur Hélicoptère dispose d'une flotte d'hélicoptères : EC 120 B, EC 130 B4, AS 350 B2, AS 355 N, Robinson R44 et R22. Cette société est présente sur la Côte d'Azur, en Rhône-Alpes (Lyon) et dans les grandes stations alpines. Elle cesse son activité sur l'aéroport de Bron au printemps 2019,

9 novembre 2011, vers 9 h 15, le Socata TBM 700, immatriculé N-228 CX, en provenance de Toussus le Noble s'apprête à atterrir à Bron lorsque le pilote fait un demi-tour et s'écrase au sol à 1500 mètres de la piste. Le pilote qui a manifestement évité les habitations s'écrase dans un bassin de rétention d'eau pluviale, situé rue Rimbaud, dans la zone industrielle de Décines-Charpieu. Le pilote, seul à bord a trouvé la mort, il s'agit de Claude Hochner, chef d'entreprise thannois.

2012, sur l'aéroport de Bron, création de la compagnie aérienne Jetcorp spécialisée dans l'aviation d'entreprise, aussi appelée Aviation d'Affaires et dans la gestion d'avions de propriétaires. Les appareils sont basés sur les aéroports de Lyon-Bron et Toulouse-Francazal. Jetcorp a été créée par M.M Rodolphe Deveaux, PDG de la société textile Armand Thierry, Thierry Schmitt, ancien PDG de NCF, et de Franck Alpanes, gérant de Skytech Multiservices, société de suivi de gestion et de navigabilité d'avions.

2012, la Société Nouvelle Trans Hélicoptère (SN THS), qui a repris le flambeau de THS, devient Aero Jet Corprate. Elle est dirigée par Pierre-Marc Dreyfus, et dispose d'un Dassault 10 et d'un Dassault 50. L'exploitation des hélicoptères est abandonnée en 2014

Le 20 mars 2013, alors qu'il s'apprêtait de décoller, de l'aéroport de Punta Cana en République Dominicaine, le Falcon 50, immatriculé F- GXMC, est immobilisé sur le tarmac par le service des douanes de ce pays. Ce Falcon 50, type FA50, c/n 190, a été construit par Dassault Aviation en 1989. De mars 2005 à juillet 2007, il est immatriculé CS-TMJ ; du 5 juillet 2007 au 3 avril 2013, il est immatriculé F-GXMC, basé sur l'aéroport du Bourget, et c'est par l'intermédiaire de Mascaralain EURL, dont il est le gérant qu'Alain Affelou loue, depuis 2007, cet appareil à Lixxbail (du groupe Crédit Agricole), spécialiste de la location et du leasing aérien en France. Le 3 avril 2013, le Holding AA-OC remplace Lixxbail, l'appareil est géré par SN THS, société de transport aérien, au

capital de 3.000 Euro, inscrite au Tribunal de Commerce de Lyon. Ainsi débute, l'affaire Air Cocaïne.

Janvier 2013, Wijet, compagnie parisienne d'avion-taxi créé en 2009, met en place après Paris et Bordeaux, son troisième appareil sur le tarmac de l'aéroport de Bron. Une particularité de cette compagnie, elle facture 2.200 Euro son heure de vol.

Octobre 2016, un décret officiel privatise la Société des Aéroports de Lyon au profit d'un consortium composé de Vinci Airports, Predica et de la Caisse des dépôts et consignations.

Du 17 mars à 12 heures au 11 mai 2020, suite à la pandémie du Covid 19, un confinement total est imposé en France.

Samedi 21 mars 2020, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a publié une note rappelant l'interdiction de réaliser un vol de loisir ou sportif dans le ciel français. Les propriétaires d'avions de tourisme et les associations doivent mettre en sommeil leur activité. L'aviation d'affaires et commerciale, en forte réduction d'activité, n'est pas concernée par cette mesure. Sur l'aéroport de Bron, seuls les appareils des services d'Etat et des compagnies qui effectuent des évacuations sanitaires sont autorisés, la tour de contrôle est fermée.

Fin mars et début avril 2020, la compagnie aérienne Oyonnair, dont les appareils sont basés sur l'aéroport de Bron, s'est portée volontaire auprès du Ministère de la Santé pour l'évacuation de malades du Covid 19. Quatre avions de la compagnie, du type Piaggio, ont été mis en situation d'évacuation sanitaire, une quarantaine d'évacuation se sont déroulées depuis Montbéliard vers Nice et Marseille, de Dôle vers Clermont et Vichy et aussi de Colmar vers Poitiers et Limoges. L'appareil décolle de Lyon-Bron et va d'abord chercher l'équipe du SAMU de l'hôpital qui va recevoir les malades. Ensuite, il se rend dans le Grand Est. Il fait ainsi deux allers-retours avant de revenir à sa base. Si c'est une équipe du SAMU de l'hôpital d'où sont évacués les malades qui accompagne, il faudra ensuite reconduire les soignants avant de revenir à Bron. « *Nous prévoyons que les équipages décollent vers 8h 00 et soient de retour vers 18h 00 après avoir fait deux rotations et six étapes, soit entre 4 et 7 heures de vol dans la journée* », explique Daniel Vovk, Président d'Oyonnair. Une dizaine de pilotes se sont portés volontaires pour ces missions. « *Nous avons choisi de ne pas faire appel aux plus âgés, ni à ceux qui ont des enfants ou qui ont des problèmes de santé* ». Oyonnair emploie une vingtaine de pilotes. Les équipages volontaires ont dû subir les sévères conditions de désinfection imposées. A signaler, que les appareils de cette compagnie, du type Piaggio P 168 Avanti bi-turbopropulseur au bruit si caractéristique, sont très souvent mis en cause par les riverains de l'aéroport de Bron pour leurs nuisances sonores lors de missions d'urgence médicales nocturnes ou matinales. A remarquer l'exploit d'Oyonnair, de transporter 2 malades dans un appareil de 8 passagers, alors que l'Armée de l'Air n'a transporté que 6 dans un A 330 de 250 places...!

Début novembre 2020, deuxième confinement, évacuation des malades du Covid par Oyonnair

4 novembre 2020, vers 12 h, un A 400 M de l'Armée de l'Air s'est posé à Bron dans le cadre de l'évacuation de malades du Covid. Quatre patients ont été pris en compte pour un transfert à Nantes.

-

L'aviation commerciale et d'affaires sur l'aéroport de Bron 1975-2022 (C) CALM 08/2022

-