

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

Période 1959-1975

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.



20 juin 1959, M. Jacques Soustelle, ministre délégué, procède à l'inauguration de l'aérogare de Bron.

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

4 janvier 1960, pour la première fois, un Boeing 707 dans le ciel de Bron. Il s'agit du Boeing 707, immatriculé F-BHSF d'Air France qui s'entraîne aux nouvelles procédures d'atterrissage à l'ILS.

Du 12 au 21 mars 1960, dans le cadre de la Foire Internationale de Lyon, un service aérien quotidien entre Paris et Lyon est assuré par Air France.





1960, l'aéroport de Bron se classe en septième position dans le classement des aéroports français après Orly, Le Bourget, Marseille, Le Touquet et Toulouse, en ce qui concerne le nombre de passagers payants.



1960, quatre sociétés distributrices de carburant sont implantées sur l'aéroport de Bron : BP, Esso Standard, Shell-Berre et Air Total. Les produits délivrés sont : essence 80, 100, /130, 115/145 d'indice d'octane et du carburéacteur JP 1. La capacité totale de stockage de carburant sur l'aéroport de Bron est de 320 m<sup>3</sup>. Quinze personnes sont employées par les diverses compagnies.

1960, sur l'aéroport de Bron, Pierre Pradier à la tête de la Société Lyonnaise d'Import-Export se porte acquéreur du Caudron C 449 Goéland n°10243/1357, qui appartenait à l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est. Son propriétaire qui envisage le transport de langoustes vivantes entre la Sardaigne et Bron, verra rapidement son activité non rentable.

Dans les années 1960/70, la qualité des équipements d'aide à la navigation aérienne de l'aéroport de Bron était telle qu'elle permettait aux appareils de se poser avec des minima de visibilité de plafond.

Alors que les aéroports parisiens et celui de Genève étaient plongés dans le brouillard en hiver, l'aéroport de Bron accueillait les déroutements.

Février 1961, ouverture de la ligne d'Air Inter Nantes-Lyon avec une fréquence de deux services par semaine à partir d'un Vickers Viking de 36 places affrété à Air Nautic.

5 mars 1961, mise en service de la ligne d'Air Inter Lyon-Marseille en prolongement d'une Paris-Lyon assurée en Vickers Viscount 708 en deux liaisons quotidiennes.



13 mars 1961, inauguration de l'exploitation de la liaison Paris-Lyon par Air Inter, six jours sur sept, assurée par Constellation L 769 d'Air France. En 1961, 10.000 passagers dans chaque sens auront utilisés les services d'Air Inter.

<p><b>LYON</b>  <b>PARIS</b></p> <p>en CONSTELLATION</p> <p><b>75'</b></p> <p><b>AIR INTER</b></p> <p>Agent général : AIR FRANCE 10, Quai J.-Courmont, LYON</p>	<p><b>HORAIRE :</b></p> <p>Envol <b>BRON</b> 07.15</p> <p>Arrivée <b>ORLY</b> 08.30</p> <p>Envol <b>ORLY</b> 20.45</p> <p>Arrivée <b>BRON</b> 22.00</p>
	<p><b>TARIFS :</b></p> <p>Aller simple : 100 NF.</p> <p>Aller-retour : 180 NF.</p>
<p>Renseign<sup>ts</sup> et Billets : AIR FRANCE - S.N.C.F. - TOUTES COMPAGNIES AÉRIENNES et TOUTES AGENCES AGRÉÉES</p>	

32



Printemps 1961, Air Inter assure une liaison quotidienne aller et retour Lyon-Nice à partir d'un Vickers Viscount 708.

1<sup>er</sup> avril 1961, création d'une ligne aérienne saisonnière expérimentale par Air Inter sur Paris-Clermont Ferrand- Nîmes, suivie le 1<sup>er</sup> octobre 1961, d'une ligne régulière journalière desservie par DC 4 et DC 6 affrété à UAT. En 1962, les vols sont assurés par des Vickers Viscount 708 d'Air Inter. A la demande des collectivités locales, une deuxième vol quotidien est créé sous la forme d'une ligne Paris-Clermont Ferrand-Lyon avec correspondance vers Marseille, Nice, Bordeaux et Toulouse qui est effective au printemps 1965. Cette liaison est assurée par Nord 262, puis par Fokker 27 en 1968 et 1969. Peu de temps, après la mise en service en 1970 des Vickers Viscount 708 sur cette ligne survient une terrible catastrophe, le 2 septembre 1972. Cette ligne est supprimée en 1974.

29 avril 1961, à Bron, un DC 3 de la compagnie anglaise Autair assure le transport d'un groupe de 30 architectes anglais venus admirer la réalisation architecturale de Le Corbusier à Evreux sur l'Arbresle.

30 avril 1961, Michel Ziegler crée la Société de Transport Aérien Air Alpes. L'activité d'Air Alpes débute dans les Alpes par du travail aérien, ravitaillement des refuges de haute montagne et d'école de pilotage à partir d'un Piper PA-18 Super Cub, En 1962, création et homologation des altiports de Méribel et de Courchevel et ouverture des premières lignes saisonnières hivernales d'Air Alpes : Genève/Méribel/Courchevel, les samedi et dimanche; Lyon/Méribel/Courchevel, les vendredi et lundi, du 28 décembre 1962 au 23 avril 1963. 1981, Les appareils d'Air Alpes n'ont pas d'escale à Bron, mais sont assistés à l'escale de Bron par Air Inter qui sous-traite cette activité à la compagnie TAT. la Compagnie TAT prend le contrôle des 3/4 d'Air Alpes.

24 mai 1961, un Viking de la compagnie anglaise Overseas arrive à Bron avec un groupe d'architectes anglais.

2 juin 1961, un DC 3 de la compagnie anglaise Wespoint affrété par Avia Handling Services assure le transport de 33 architectes.

8 juin 1961, un Convair 440 de la compagnie allemande Condor transporte de Lyon à Franckfort sur le Main un groupe d'ingénieurs lyonnais.

25 juin 1961, le réseau Caravelle d'Air France s'étend à la liaison Lyon-Oran.

14 août 1961, vers 16 h 45, le Vickers Viking de la Compagnie Overseas Airways, immatriculé G-AJCE, assure une liaison commerciale entre Palma de Majorque et Londres-Gatwick, avec escale technique à Bron. Au décollage en piste 35, le pilote vire à droite et se pose en travers de la piste. Légers dégâts à l'appareil, un seul passager est légèrement contusionné.

26 octobre 1961, Air Inter s'installe sur l'aéroport de Bron: 2.500 m<sup>2</sup> de bureaux, hangars et d'ateliers sont mis à disposition dans le hangar Caquot.

Fin 1961, 2.800 passagers auront emprunté la ligne d'Air Inter Lyon-Nice-Lyon, et 2.500 la ligne d'Air Inter Lyon-Lille-Lyon.

Dans le programme d'été 1961, Air Algérie assure depuis Lyon sept vols hebdomadaires sur Alger, quatre sur Oran et deux sur Constantine. En septembre 1962, Air Algérie devient Compagnie Nationale Aérienne Algérienne.



1961, Royal Air Maroc assure en Caravelle depuis Lyon des vols, chaque jeudi, avec escale à Marseille-Marignane, vers Casablanca. L'été, le lundi, un vol en Constellation assure la liaison Lyon-Marseille-Rabat-Casablanca.

1961, la desserte du réseau intérieur métropolitain d'Air France est reprise progressivement par Air Inter. De nouvelles liaisons sont mises en service et les horaires sont conçus de telle façon que l'aéroport de Bron soit au centre des correspondances pour les lignes transversales transitant par l'aéroport. La notion de 'hub' apparaît et se transforme en 'Rendez-vous lyonnais'.

1961, Air France, depuis Lyon, assure une cinquantaine de services aller et retour par semaine, principalement en vols directs vers l'Afrique du Nord.

25 janvier 1962, la 28<sup>ème</sup> Caravelle d'Air France qui est la 100<sup>ème</sup> 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 du monde aéronautique.

22 février 1962, un Illouchine 14 de la compagnie roumaine Tarom arrive à Bron avec une équipe de hockey sur glace.



24 mars 1962, sur la ligne d'Air Inter Paris-Lyon, un deuxième vol quotidien est assuré, sauf le dimanche.

5 mai 1962, Air Inter assure la liaison Lyon-Marseille en prolongement de Paris-Lyon, du lundi au vendredi par un seul vol journalier aller et retour assuré par un Vickers Viscount 708 qui sera remplacé par un Fokker 27 en 1970.



Juin 1962, sur les lignes d'Air Inter Lyon-Nice-Lyon et Lyon-Lille-Lyon, les Vickers Viking d'Air Nautic sont remplacés par Vickers Viscount 708 d'Air Inter. Le tronçon de ligne Lyon-Nice de la ligne Lille-Lyon-Nice est rattaché à la ligne d'Air Inter Paris-Lyon-Nice.

14 mai 1962, les deux services quotidiens d'Air Inter sur la ligne Paris-Lyon sont assurés par des Vickers Viscount 708 aux couleurs d'Air Inter. La durée du vol est de 60 minutes, pour un prix d'un aller simple de 100 nouveaux francs.

18 août 1962, la fréquence est portée à quatre vols hebdomadaires aller et retour, le mardi, mercredi, jeudi et vendredi sur la ligne d'Air Inter Lyon-Nantes.

24 décembre 1962, dans la soirée, le Douglas C 47 Globmaster I, HP-385 Hercules, ex 42-05043 dans l'USAF, puis N3182G, appartenant à la compagnie aérienne Aeronaves de Panama, effectue un transport de cinquante vaches du Danemark vers l'Iran. C'est un don fait au Shah d'Iran. L'appareil doit faire escale à Marseille, mais par suite de chûtes de neige, l'aéroport est fermé, et l'appareil dérouté sur Lyon-Bron. Suite à des difficultés de ravitaillement en essence, l'escale est plus longue que prévue. Il est fait appel aux sapeurs-pompiers pour abreuver ces ruminants qui meuglent. L'appareil reprend son vol le lendemain avec escale prévue à Tripoli. (*Le 9 octobre 1963, cet appareil avec une cargaison de vaches à bord s'est écrasé au décollage de Marseille-Marignane, suite à une mauvaise maintenance*).



28 décembre 1962, la société Air Alpes inaugure la liaison Lyon-Méribel-Courchevel, vol réalisé à partir du Pilatus PC-6A.H2 Turbo Porter, immatriculé F-BJSZ, de 7 places, conçu pour le transport de sept passagers. Un vol a lieu tous les lundi et vendredi du 28 décembre 1962 au 23 avril 1963.. Le prix d'un aller simple est de 90 francs.



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

1962, six DC 3 de la 'postale de nuit' se croisent chaque nuit à Bron. Ces appareils seront remplacés en cours d'année par des DC 4.

25 avril 1962, le premier vol du DC 4 de la 'postale de nuit' est assuré par le F-BFCQ sur la liaison postale Paris-Lyon-Marseille-Nice et retour.

6 mai 1963, Air Inter assure un troisième vol quotidien sur la ligne Paris-Lyon, et en fin d'année, un quatrième.

Air Inter ouvre la liaison Lyon-Mulhouse desservie du lundi au vendredi par un vol journalier aller et retour assuré par un Vickers Viscount 708.

Air Inter ouvre la liaison Lyon-Nîmes desservie les mardi, mercredi, jeudi et vendredi par un vol journalier aller et retour sur Vickers Viking (cette dernière sera fermée en 1971).

12 août 1963, le Vickers Viscount d'Air Inter, immatriculé F-BGNV, qui assure la liaison Lille-Lyon, s'écrase dans son approche de Bron. Pris dans un orage, l'appareil s'écrase à Tramoyes (Ain).

<https://www.aerosteles.net/stelefr-tramoyes-viscount>

octobre 1963, à la suite de la fusion d'UAT et de TAI, naissance de l'Union des Transports Aériens (UTA).

11 décembre 1963, un Douglas C-54 Skymaster d'Air France, piloté par Bergougnoux, qui assure le service de la postale de nuit, scalpe le toit du bâtiment de radio-guidage, dans son approche sud de l'aéroport de Bron. Le bâtiment situé sur la commune de Saint Priest, édifié à 150 mètres de l'entrée sud de la piste, abrite les installations du glide-path. Cette nuit-là, quelques minutes plus tard, un DC 3 d'Air France, qui assure également le service de la postale de nuit, pique de l'aile en touchant la piste.

10 janvier 1964, le Douglas C-54B-10-DO Skymaster d'Air France, immatriculé F-BFCQ, qui assure le service de la postale de nuit entre Marseille et Lyon, fait un atterrissage forcé par un épais brouillard vers 0 h 15, lors de son approche sud de l'aéroport de Bron, sur la commune de Saint Priest (Rhône). L'appareil, piloté par Chevrier, avec de Medrano co-pilote et Roualdes, comme mécanicien, glisse sur 300 mètres d'une pente enneigée avant de s'arrêter au-dessus d'un talus. Les trois membres d'équipage sont indemnes, mais l'appareil est endommagé. Cette nuit-là, 40 minutes plus tard, un appareil du même type, qui assure le service de la postale de nuit entre Paris et Lyon, éclate ses deux pneus sur la piste après un freinage d'urgence.



1<sup>er</sup> avril 1964, les vols d'Air Inter sur la ligne Paris-Lyon sont assurés par Caravelle et Vickers Viscount 708, quatre vols quotidiens sont assurés. La fréquence moyenne est de 74 passagers sur les vols en Caravelle et de 55 sur les vols en Vickers Viscount.



Caravelle III, immatriculé F-BNKB, louée à Air France, est la première Caravelle aux couleurs d'Air Inter.

1<sup>er</sup> avril 1964, Air France inaugure la liaison Lyon-Milan en Viscount. Au printemps 1967, cinq vols hebdomadaires sont réalisés en Vickers Viscount, puis par Caravelle en 1969. Au début de 1974, utilisation d'un DC 9.

1<sup>er</sup> avril 1964, Air France inaugure sa liaison Lyon-Francfort en Caravelle. En 1968, cinq services hebdomadaires en Caravelle. La liaison est assurée en Fokker 28 en 1974.

1<sup>er</sup> avril 1964 ouverture par Air Inter de la liaison Lyon-Perpignan en prolongement de la ligne de Paris assurée par des Viscount, puis en Nord 262 (cette ligne sera fermée en septembre 1966). Ultérieurement des lignes Lyon-Toulouse, Bordeaux-Lyon et Lyon-Clermont Ferrand s'ouvriront.



1<sup>er</sup> avril 1964, suppression de la ligne de presse Paris-Marseille, et de poste Lyon-Paris.

Avril 1964, un vol journalier aller et retour les mardi, jeudi et samedi est assuré sur la ligne d'Air Inter Lyon-Perpignan sur Nord 262. Des problèmes de remplissage des avions au départ de Perpignan dus à la surcharge de la correspondance Lyon-Paris au départ de Lyon sont la cause de l'abandon de cette ligne en 1966.

15 avril 1964, la ligne postale Paris-Lyon-Marseille-Nice assurée en DC 4 est prolongée vers Ajaccio, puis Bastia par DC 3.

juillet 1964, Air France inaugure la liaison directe ou via Marignane de Lyon à Palma de Majorque en Caravelle. En 1974, deux services hebdomadaires seront assurés en Caravelle.

Septembre 1964, le Vickers Viking est remplacé par un Nord 262 sur la ligne d'Air Inter Lyon-Nantes. La ligne est desservie du lundi au vendredi par un vol aller et retour.

Automne 1964, la ligne d'Air Inter Lyon-Nîmes est desservie les lundi, mercredi et vendredi par un vol journalier aller et retour sur Nord 262.



En avril 1965, la compagnie aérienne espagnole Iberia, implante une représentation à Lyon. En 1968, ouverture de la ligne Lyon-Palma de Majorque et de Lyon-Madrid. Au cours de l'exercice 1969/1970, la liaison Lyon-Madrid est supprimée. De son côté, la ligne Lyon-Barcelone-Palma de Majorque assure 104 vols en Caravelle et transporte 5.072 passagers.

1<sup>er</sup> octobre 1965, desserte bihebdomadaire par Boeing 707 Cargo d'Air France sur Lyon-New York. Le 1<sup>er</sup> novembre 1967, un service quotidien par Boeing 707 sur la liaison New-York-Paris est prolongée sur Lyon. Le 13 décembre 1969, prolongement sur Guadalajara au Mexique de la liaison. La liaison sera supprimée à l'automne 1973.

1965, devant l'accroissement du trafic passagers et de la capacité des nouveaux appareils mis en service, de nouveaux agrandissements ont lieu dans l'aérogare de Bron.

1965, Roland Fraissinet, fils d'un armateur marseillais, ancien pilote de chasse, est un pionnier de l'aviation d'affaires en France. Il décide d'implanter à Bron, en 1965, un établissement Transair, un an après celui de Paris-Le Bourget. La Société Transair est la première société d'aviation d'affaires à s'être implantée sur l'aéroport de Bron, A partir de janvier 1967, Paul Guers-Neyraud qui est nommé 'délégué régional' de l'établissement, va développer le secteur des ventes-location des avions Beech Aircraft Corporation, de la création d'une école à la formation de pilotes à l'IFR (troisième école privée française qui a formé plus de 500 pilotes à l'IFR), de la réparation d'avions, puis assurer un service d'avions-taxis 'Air Affaires' qui sont les prémices de l'aviation d'affaires. Le premier jet d'affaires arrive à Bron, le 12 février 1974, il s'agit d'un Lear Jet 24 D, immatriculé F-BVEC. En 84/85, les locaux de Transair sont déplacés dans le hangar H 6 sur le front des installations aéroportuaires de Bron. En septembre 2000, Transair cesse ses activités à Bron, BCA à Bron reprend la maintenance des avions d'affaire.



9 février 1966, les délégations locales et régionales d'Air Inter s'installent à Lyon, au 3, rue Président E. Herriot.

Au début de 1966, sur la ligne d'Air Inter Lyon-Nîmes, le vol journalier aller et retour n'a lieu que le mardi et jeudi sur Vickers Viscount 708. Au cours de l'été, la ligne est prolongée jusqu'à Toulouse

Avril 1966, trois vols hebdomadaires aller et retour sont assurés les mardi, jeudi et samedi sur la ligne d'Air Inter Strasbourg-Lyon avec des Vickers Viscount 708. en période estivale et par Fokker 27 en hiver.

6 juin 1966, ouverture de la ligne postale Strasbourg-Mulhouse-Genève-Lyon avec retour sans escale à Mulhouse est assurée par DC 3.

Juin 1966, la liaison postale Paris-Lyon-Marseille-Nice-Bastia est assurée en DC 4.

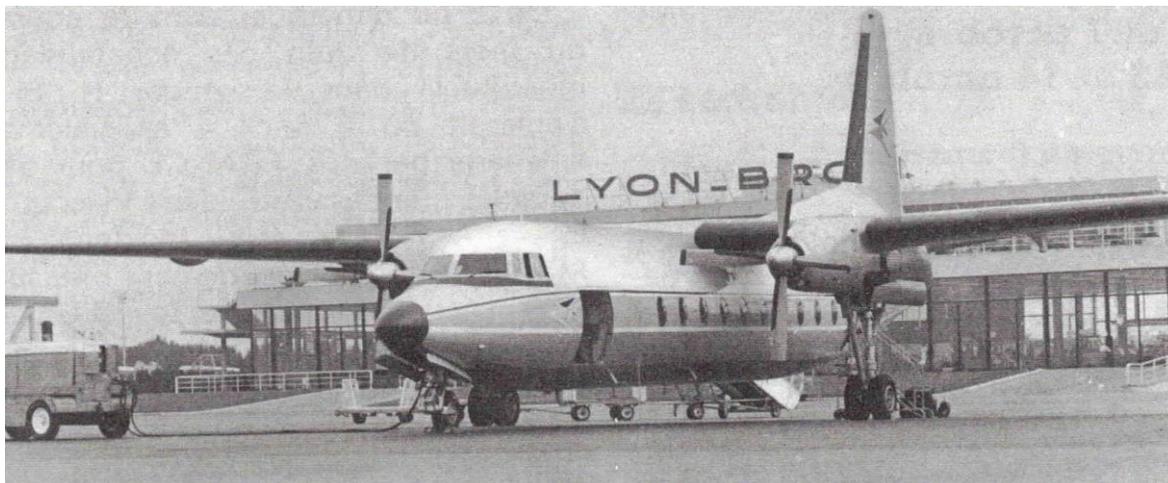
Juin 1966, ouverture de la ligne d'Air Inter Bordeaux-Lyon desservie du lundi au vendredi par un vol journalier aller et retour assuré par un Vickers Viscount 708, qui sera remplacé en 1970 par un Fokker 27.

3 novembre 1966, un DC 8 d'UTA assure une fois par semaine la liaison Paris-Lyon-Abidjan.

Automne 1966, depuis Lyon, Air France assure: vers Alger, un service directe en Caravelle, deux vols en Caravelle via Marignane et trois services en Breguet 763 via Marignane; un vol en Caravelle vers Constantine.

1966, Air Inter au départ de l'aéroport de Bron offre plus de 260.000 places sur les différentes destinations intérieures. Le vol d'Air Inter Lyon-Paris du matin avec retour sur Lyon en fin de soirée est assuré en Caravelle III. En cours de journée, six vols aller et retour sont assurés par Vickers Viscount du lundi au vendredi. Les services du samedi et dimanche sont réduits.

1966, sur la ligne d'Air Inter Lyon-Nantes, les Nord 262 sont remplacés par un Vickers Viscount 708, qui sera à son tour remplacés par les Fokker 27 en 1970.



1966, dix ans après la reprise de la concession de l'aéroport de Bron, la Chambre de Commerce de Lyon songe à l'aménagement d'un grand aéroport international de classe A dans l'Est lyonnais.



Printemps 1967, la ligne d'Air France Lyon-Milan est assurée par cinq vols hebdomadaires en Viscount 701, puis par Caravelle en 1969.

2 avril 1967, Air France ouvre la liaison Lyon-Londres par cinq services hebdomadaires en Vickers Viscount 701. En 1970, cette liaison est assurée par Caravelle. A la même époque, ouverture de la liaison Ajaccio-Lyon-Londres.

Avril 1967, ouverture de la ligne d'Air Inter Lyon-Toulon Hyères desservie du lundi au vendredi par un vol journalier aller et retour assuré par un Nord 262. En 1968 et 1969, les vols sont suspendus, ils reprennent en avril 1970, suivant la même fréquence à partir d'un Fokker 27. Cette ligne sera supprimée au printemps 1972.

septembre 1967, l'activité 'fret' voit le jour au sein d'Air Inter.

1<sup>er</sup> novembre 1967, le Boeing 707 B Jet International d'Air France, baptisé 'Château d'Ussé', immatriculé F-BLCE, piloté par le Commandant Nicles, inaugure la première liaison Lyon-New York avec escale à Orly. Cette liaison quotidienne est prolongée cinq fois par semaine vers Mexico.



20 novembre 1967, les Fokker 27-400 remplacent les DC 3 sur la ligne postale Paris-Toulouse-Lyon-Paris.

1967, ce sont deux vols quotidiens aller et retour du lundi au vendredi qui sont assurés par des Vickers Viscount 708 sur la ligne d'Air Inter Paris-Lyon-Nice.



1967, ouverture par Air Inter de la liaison Lyon-Toulon qui sera fermée en 1972.

1967, Air Inter met en place en cours d'année des Caravelle III équipées du système 'Sud Lear' pour atterrissage tout temps. Air Inter est la première compagnie au monde à offrir à ses passagers la garantie d'atterrissage en condition de visibilité nulle sur les Caravelle III.

octobre 1968, les Fokkers 27-500 d'une capacité de 52 passagers remplacement progressivement les Nord 262 sur les lignes moyen trafic d'Air Inter que sont: Nantes-Lyon, Lyon-Toulouse, Lyon-Clermont et Lyon-Nîmes.

21 octobre 1968, la ligne postale Paris-Clermont-Lyon-Montpellier ne dessert plus Lyon, mais se trouve prolongée vers Perpignan ; la ligne postale Strasbourg-Mulhouse-Genève-Lyon est prolongée jusqu'à Clermont et Bordeaux ; ouverture de la ligne postale Toulouse-Montpellier-Lyon.

Automne 1968, mise en service de la ligne directe d'Air Inter Lyon-Toulouse qui est desservie du lundi au vendredi par un vol journalier aller et retour sur Fokker 27. qui est remplacé par un Vickers Viscount 718 en 1970.

Novembre 1968, les services locaux de représentation et de réservation d'Air Inter s'installent à Lyon, au 27 rue Bossuet.

1968, depuis Lyon, Air France assure sept services hebdomadaires vers New York, seize vers des villes européennes, et neuf vers l'Afrique du Nord.

Entre 1965 et 1968, chaque année entre le 15 décembre et 1<sup>er</sup> mars, la société de transport lyonnaise Fatton importe, pour le compte des sociétés de chasse françaises, des gibiers (lièvres et faisans) en provenance des pays des Balkans. Ont atterri à Bron en 1965/66, 46 avions Illouchine-14 avec 12.684 lièvres bulgares, 6.515 lièvres roumains, 644 faisans bulgares et 9.000 faisans roumains; en 1966/67, 35 Illouchine-18; et en 1967/68, 47 Illouchine-18. Ces gibiers sont destinés au repeuplement des chasses. Bien que toutes les précautions soient prises par le personnel chargé du déchargement des avions, il arrive parfois que quelques lièvres ou faisans recouvrent la liberté sur l'aéroport et ne peuvent être repris. L'aéroport est ainsi une merveilleuse réserve de chasse pour les sociétés de chasse avoisinantes qui évidemment jettent un œil d'envie sur les abords de la piste.

9 janvier 1969, une Caravelle III, en provenance de Lyon, effectue à Orly un atterrissage tous temps (ATT) avec une visibilité horizontale de 200 mètres et par un plafond de 20 mètres. Il s'agit d'une première mondiale pour une Caravelle III.

mars 1969, la société Touraine Air Transport (TAT) est fondée à Tours en 1968 par Michel Marchais. Elle devient rapidement un des acteurs majeurs du transport aérien régional en Europe.

La première ligne Tours-Lyon est ouverte en mars 1969. Pour ouvrir cette liaison, TAT avait commandé à Transairco-Lyon un Beech Queen Air de 8 places, mais l'importation des Etats-Unis tardant à se réaliser, Transairco-Lyon mit à disposition de TAT, un Aéro-Commander.

A la TAT, sont venus s'adjoindre, en 1971, la Samsat qui est propriétaire des avions qu'elle loue à la TAT, et dont elle assure l'entretien, et par la suite Taxi Avia France et Rousseau Aviation qui fut longtemps la première compagnie de '3<sup>ème</sup> niveau' en France.

En 1974, sur les quinze vols de '3<sup>ème</sup> niveau' qui quittent ou arrivent à Bron chaque jour, huit portent le pavillon de la TAT, et permettent de rejoindre directement ou avec escale, treize destinations : Brest, Clermont-Ferrand, Deauville, La Rochelle, Le Mans, Montpellier, Nancy, Poitiers, Rennes, Rodez, Rouen, Toulouse et Tours. L'équipe de dix-huit mécaniciens de la TAT stationnée à Bron se charge de l'assistance de toutes les compagnies de '3<sup>ème</sup> niveau'. Les réseaux d'Air Inter et la TAT sont la plupart du temps complémentaires. Les horaires des compagnies de '3<sup>ème</sup> niveau' sont déterminés en fonction des correspondances possibles au niveau national ou international.

1<sup>er</sup> avril 1969, liaison Lyon-Milan par Caravelle d'Air France.

Avril 1969, sur la ligne d'Air France Strasbourg-Lyon, les vols sont assurés en Fokker 27.

18 juin 1969, un nouveau bloc technique avec tour de contrôle est inauguré sur l'aéroport.

1<sup>er</sup> août 1969, sur l'aéroport de Bron, inauguration d'un Centre de tri postal. Chaque nuit, 27 à 30 tonnes de courrier sont manipulés dans ce centre.

Décembre 1969, ouverture de la ligne Lyon-Paris-New York-Guadalajara.

1969, départ de M. Pierre Pernel, Directeur régional d'Air France, nommé Président Directeur Général de la SOTER (filiale tourisme d'Air France). M. Georges Stuber lui succède.

1969, sur la ligne d'Air Inter Paris-Lyon, onze vols aller et retour sont assurés du lundi au vendredi; cinq sur Caravelle III, cinq sur Vickers Viscount, et un sur Fokker 27.

1969, le Fokker 27 remplace le Vickers Viscount 708 sur la ligne d'Air Inter Lyon-Mulhouse.

1969 les derniers DC 3 de la 'postale de nuit' sont remplacés par des DC 4.

13 janvier 1970, dans la matinée, un épais brouillard recouvre le terrain de Genève-Cointrin: ce sont plus de quinze appareils qui se posent à Bron. Plus de 800 passagers sont acheminés par une dizaine en cars vers Genève. Dans l'après-midi, le brouillard se lève, les appareils décollent pour Genève.

14 janvier 1970, un Douglas DC 78-61, quadriturboréacteur de Trans International Airlines venant de Stuttgart devait se poser à Genève pour y prendre 250 touristes américains se rendant à Dallas, est dérouté sur Lyon-Bron. Les aéroports de Genève et de Zurich sont noyés dans le brouillard. Les 250 touristes sont acheminés à Bron à bord de cinq autocars.

1<sup>er</sup> mai 1970, la compagnie Air Inter prend en charge l'escale sur l'aéroport de Bron. Les accords définis avec Air France permettent de faire une différence entre les opérations 'coopératives' assurées en totalité par Air Inter, et les opérations 'spécifiques' qui restent attachées à chaque compagnie. Tous les avions commerciaux qui touchent la piste de Bron sont donc traités par Air Inter, y compris les petits bimoteurs des compagnie de troisième niveau. En moyenne, le nombre de mouvements quotidiens atteint le nombre de 80 en temps normal, voir 100 dans les journées les plus chargées. Les moyens mis à la disposition de l'escale d'Air Inter à Bron sont: en personnel, un échelon administratif complet, c'est à dire, agents commerciaux, agents de trafic, agents des télécommunications, agents de commissariat, agents de fret, mécaniciens de piste et d'entretien du matériel, etc...; en matériel, douze tracteurs de piste, onze groupes de démarrage, trois appareils de chauffage de cabine, deux dégivreuses, deux élévateurs, escabeaux roulants, charriots transpalettes, etc...

1970, sur l'aéroport de Bron, doublement de la surface de la gare de fret (hangar 5) mise en service en 1968.

juin 1970, création sur l'aéroport de Bron, de la station-service de Rectimo-Aviation (pour RECTification Moteurs) société qui a été créée en 1958 à Chambéry. La diversification de son activité donne alors naissance à Rectimo Air Transports, qui devient rapidement un acteur majeur dans la surveillance aérienne d'infrastructure industrielle en France.

25 juin 1970, une Lyonnaise Mme. Anne-Marie Guidon sera la 10.000.000 passagère d'Air Inter.

Vers 1970, Lyon Air, création de cette compagnie par M. Michel Bourges pour le compte du Groupe BSN (Bousois, Souchon, Neuvecel), Présidé par M. Antoine Riboud.. Hébergée dans les locaux de

la société Transair à Bron, elle débute son exploitation dans les années 70 avec un Hawker Sydeley HS 125-400, immatriculé F-BSIM (avion d'affaires à réaction de haut de gamme, il n'en volait que 2 en France). En 1980, la compagnie s'étoffe avec plusieurs machines : un Beechcraft Super King Air 200, immatriculé F-GDCA et un autre Falcon 10, immatriculé F-GBMH. Ces deux appareils sont basés sur l'aéroport de Saint Etienne Bouthéon. L'acquisition d'un troisième Falcon 10 permit à la compagnie de se baser sur l'aéroport de Paris-Le Bourget. Vers la fin des années 1980, le Falcon 10, immatriculé F-BYCV céda sa place, en juillet 1990, au Falcon 50, immatriculé F-GKAR, ce qui permit à M. Antoine Riboud d'effectuer des vols mondiaux vers les USA et le Japon. Le Beechcraft 200 basé à Saint Etienne fut remplacé par un Falcon 10, immatriculé F-GCTT. Ce qui fit de Lyon Air, le plus gros utilisateur de Falcon après Dassault-Aviation. Michel Renaudin exerce les fonctions de chef-pilote de la compagnie avec comme pilotes : Jean-Luc Badet, Gilbert Bellotto, Jean-François Billy, Gérald Claudon, Bernard Grand, Jean-Noël Herbaud, Jean-Louis Lacour et Bernard Mounié. Michel Fouquet devint Directeur de Lyon-Air après le départ à la retraite de Michel Bourges. Il est à souligner la rigueur dans le travail des équipages et également dans la gestion de la compagnie qui ne connut pas le moindre incident ou accident d'exploitation. Franck Riboud, qui succède à son père, décide de la liquidation de la compagnie, en décembre 1996,.



vers 1970, vue d'ensemble de l'aéroport de Bron

Vers 1970, création des sociétés Air Service Affaires et Air Affaires International, compagnies satellites de Transair qui disposent sur l'aéroport de Bron d'un LearJet 24-D, immatriculé F-BVEC. Gilles Dubois et Michel Rejony en sont les attachés de Direction à l'aéroport de Bron. Le 1<sup>er</sup> janvier 1980, vente de la partie avions-taxis (Air Affaires) par le Groupe Fraissinet à Michel Seydoux, basé au Bourget, qui reprend le nom d'Air Affaires International. Le Learjet étant en copropriété entre Air



Affaires et deux autres copropriétaires privés, sa stratégie d'exploitation ne convenant pas à cette nouvelle société, la base de Bron est fermée le 15 juillet 1982 et son personnel licencié pour 'raisons économiques'.

Vers 1970, la compagnie aérienne de transport à la demande Heli Jet est créée par M. Gabet, Président Directeur Général des Meubles Léviton, sur l'aéroport de Bron. Son service a été assuré avec des avions (Cessna 310, immatriculé F-BNLV, et Beechcraft 60, immatriculé F-BTQP) et des hélicoptères (cette compagnie a possédé le premier hélicoptère du type Gazelle à titre civil, immatriculé F-BUFB, qui a servi à tourner les séquences du film 'Les aventures de Rabi Jacob'). M.M Christian Lacour en est le chef-pilote, et Belin, responsable de la maintenance. Michel Dreyfus en assure la Direction de 1971 à 1978 et Michel Rejony lui succède jusqu'en 1981.

1970, 386.600 passagers ont embarqué à Bron sur les treize services journaliers d'Air Inter à destination de Paris avec un coefficient de remplissage de 73,4%, et 627.322 passagers à destination de douze autres escales du réseau. Les escales d'Air Inter les plus importantes sont: Paris-Orly 41,29%, Lyon 11,87%, Marseille 8,84%, Nice 6,57%, et Toulouse 5,54%. de l'ensemble des passagers payants embarqués.

1970, 22.263 passagers ont embarqué à Bron sur la ligne d'Air Inter à destination de Nantes; 59.245 passagers à destination de Nice; 25.022 passagers à destination de Marseille; 18.684 passagers à destination de Strasbourg; 15.707 passagers sur Mulhouse; 2.335 passagers sur Nîmes; 15.578 passagers sur Toulouse; 21.142 passagers sur Bordeaux; 9.087 passagers sur Toulon-Hyères; 11.030 passagers sur Clermont-Ferrand.

1970, sur l'aéroport de Bron, doublement de la surface de la gare de fret (hangar 5) mise en service en 1968.

1<sup>er</sup> novembre 1971, Air France ouvre la ligne Lyon-Alger en Caravelle.

Juin 1971, UTA consolide son implantation dans la région. Une représentation commune UTA-Air Afrique regroupe ses services commerciaux, ainsi que son agence de ventes au 9 rue Président Herriot à Lyon.

1971, Star Aviation, société créée par M. Starace (son siège social est dans la région d'Oyonnax). Il est assisté de Jacques Comeau et avec pour pilote Christian Lacour à bord d'un bi-moteur Aéro-Commander. Cette société assure depuis l'aéroport de Bron des voyages à la demande et du travail aérien pendant environ cinq ans.

1971, ouverture par Air France de la ligne Lyon-Nice-Tel Aviv en Boeing 707.

1<sup>er</sup> avril 1972, Air France ouvre la ligne Lyon-Marrakech en Caravelle.

27 octobre 1972, le Viscount d'Air Inter, immatriculé F-BMCH, qui effectue la liaison Lyon-Clermont Ferrand s'écrase dans les Monts du Forez. 60 morts et 8 rescapés.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-noiretable-viscount>

1972, ouverture de la ligne d'Air Inter Lyon-Metz desservie du lundi au vendredi par un vol journalier aller et retour assuré par un Fokker 27

1972, ce sont deux vols quotidiens qui ont lieu sept jours sur sept qui sont assurés par Caravelle III et Fockers Viscount 708 sur ligne d'Air Inter Paris-Lyon-Nice.

1972, deux vols journaliers aller et retour par Fokker 27, les mardi, jeudi et samedi sur la ligne d'Air Inter Lyon-Marseille

2 janvier 1973, depuis Bron, Air France ouvre la ligne Lyon-Bruxelles, à raison de dix fréquences par semaine en Mystère 20 affrété à la société Europe Aéro Service, filiale de la société Dassault. Air France ouvre la ligne Lyon-Dusseldorf à raison de cinq fréquences par semaine en Mystère 20 affrété à la société Europe Aéro Service.

16 janvier 1973, Air France met en service le Mystère 20 sur la ligne Lyon-Madrid.

2 mars 1973, exploitation conjointe d'une ligne Lyon-Zagreb-Belgrade par Air France et la compagnie yougoslave JAT en Caravelle.

Du 26 mars au 1<sup>er</sup> avril 1973, Air France organise à Lyon, la Semaine du Transport Aérien.

1<sup>er</sup> avril 1973, la compagnie aérienne britannique British Airways assure conjointement avec Air France cinq fois par semaine des vols entre Lyon et Londres (*à compter du 1<sup>er</sup> avril 1974, les compagnies nationales britanniques BEA, BOAC et Cambrian se sont regroupées sous le nom de British Airways*).

Printemps 1973, mise en service sur la ligne d'Air Inter Paris-Lyon des Caravelles XII de 128 places, tandis que les lignes Lille-Lyon et Lyon-Nice sont assurées par des Caravelles III.

3 juillet 1973, les Transall remplacent les DC 4 de la 'postale de nuit' sur liaison postale Paris-Lyon-Marseille-Nice-Bastia-Ajaccio et retour.

30 juillet 1973, les Transall remplacent les DC 4 sur la liaison postale Paris-Lyon-Marseille-Nice-Bastia et retour.

3 septembre 1973, la compagnie privée Touraine Air Transport (TAT) effectue l'exploitation de la ligne postale Nancy-Dole(Tavaux)-Lyon et retour assurée par Nord 262.

1<sup>er</sup> novembre 1973, depuis Lyon, Air France inaugure la ligne Lyon-Le Caire en Boeing 707.

27 novembre 1973, UTA inaugure une ligne régulière Paris-Lyon-Abidjean-Accra par DC 10-30. Un DC 8 de Cargo Air France assure une ligne de fret entre Lyon et Joannesbourg.

1973, sur la ligne d'Air Inter Lyon-Mulhouse les vols sont assurés, avec la même fréquence, alternativement par Vickers Viscount 708 et Fokker 27.

1973, la compagnie nationale aérienne yougoslave JAT en partenariat avec Air France assure des vols en Caravelle depuis Lyon à destination de Zagreb et Belgrade avec une fréquence de deux vols par semaine. Cette liaison a un caractère saisonnier.

1973, Air Inter met progressivement en service en cours d'année des Caravelles III sur la ligne Paris-Lyon. Cette année là, l'innovation sur cette ligne est la desserte de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle par trois vols aller et retour quotidiens sur Caravelle III. L'aéroport d'Orly-ouest étant desservi par onze vols aller et retour quotidiens: cinq sur Caravelle XII et six sur Caravelle III.

1973, Roger Caille, directeur d'une société d'informatique de la région lyonnaise, a une idée : l'un de ses clients, la Lyonnaise de Banque se plaint des lenteurs de la Poste. Il y a là un créneau à exploiter : doubler la Poste et proposer aux entreprises un service rapide de messageries. Avec son

copain, Michel Garcia, patron de pressing, ils achètent une camionnette et assurent une liaison routière Lyon-Dijon. Le bilan au bout d'un an : un chiffre d'affaires de un million de francs et un gros ennemi, la Direction des Postes. La longue grève des postiers en 1974 va donner un coup de fouet à l'entreprise Jet Services et en même temps aggraver les tensions avec les PTT. Dans le cadre d'un accord avec la Compagnie Pan Européenne Air Service, Roger Caille utilise les services de cette compagnie qui met à sa disposition un Piper Aztec PA 23, immatriculé F-BTCD, puis deux autres appareils qui réalisaient des vols quotidiens de 'courrier/fret postal', d'où le surnom donné par les contrôleurs de Bron à l'avion qui arrivait le premier sur l'aéroport au tout petit matin : *c'est le laitier !* Les destinations desservies à l'origine étaient Poitiers, puis ensuite Niort pendant quelques années. Le but de ces liaisons était de rapatrier le plus vite possible, donc au petit matin, les chèques de banque comme le Crédit Agricole qui convergeaient vers l'aéroport de Niort par la route depuis la fermeture des succursales en fin d'après-midi la veille, pour être remis à leur société de traitement de chèques sur Lyon dès l'ouverture le lendemain matin. A l'époque, les 'dates de valeurs' pouvaient coûter très cher à la banque...

Un autre bimoteur à pistons Partenavia P68B, immatriculé F-BXLI, a ensuite été exploité, notamment pour ces vols de 'courrier/fret postal'. En 1995, Jet Services est considéré comme le premier transporteur français privé de petit colis express, et Roger Caille rachète les parts de Michel Garcia, l'autre fondateur de Jet Services. Jet Services connaît une croissance rapide : un chiffre d'affaires de 1,57 milliard en 1996, 25.000 clients, 220.000 colis par nuit et emploie 3.600 salariés et partenaires. Roger Caille est considéré comme le 'pape' du petit colis. En 1999, le groupe TNT (Thomas Nationwide



Transport), à l'origine consortium d'opérateurs postaux européens passé sous contrôle de PTT Nederland (KPN) en 2005, acquiert 100% de la société Jet Services.

En 1979, Roger Caille décide de démarrer une activité dans l'aérien en créant la Compagnie Air Jet, filiale de Jet Services. La compagnie signe d'ailleurs une performance historique : durant l'hiver 1980, Air Jet approvisionne la totalité des pharmacies françaises en vaccins contre la grippe en moins de 48 heures. En 1992, Air Jet distribue chaque jour 82.000 colis de 5 à 6 kg, à travers 5 filiales régionales dans 90 centres d'exploitation. A la fin de 1995, une ligne régulière de passagers est ouverte entre Roissy et l'aéroport de London City. Début 2001, Bruno Tapon reprend Air Jet qui se spécialise dans le transport de colis express grâce à des quadri-réacteurs BAE 146 dotés d'un équipement «quick change» qui permet de passer en quelques dizaines de minutes de la configuration cargo au transport de passagers ; d'assurer des vols pour d'autres compagnies ; des activités de charter haut de gamme pour le compte d'entreprise, de laboratoires pharmaceutiques, etc...En 2002, Air Jet élargit la gamme de ses activités aux vols réguliers : depuis mars 2002, liaison Saint Etienne-Paris, Bordeaux-Genève et Bordeaux-Toulouse-Genève à partir de Saab 200 ; en juillet 2002, Paris-La Rochelle.

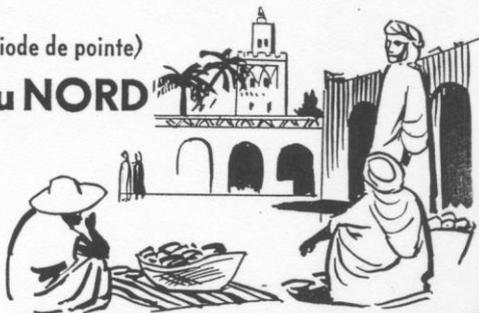
A la présentation des horaires d'hiver 1973/1974, Air Inter offre une capacité de 3.258 places chaque jour sur la ligne Lyon-Paris.

Début 1974, depuis Lyon, Air France assure: vers Alger, huit services directs par semaine; cinq vers Oran; un vers Constantine; trois vers Philippeville; trois services vers Bône; trois vers Tunis; trois vers Casablanca; deux vers Rabat et Agadir.

**AIR FRANCE** assure (en période de pointe)  
**entre LYON et l'AFRIQUE du NORD**

**28** services par semaine

ALGER :	8	ORAN :	5
BONE :	3	TUNIS :	3
CONSTANTINE :	1	CASABLANCA :	3
PHILIPPEVILLE :	3	RABAT :	2



Début 1974,

Air France assure:

deux services par semaine en Boeing 707 sur la ligne Lyon-Tel Aviv;

trois services quotidiens en Mystère 20 et deux en Corvette sur Lyon-Bruxelles;

un service quotidien, sauf le samedi et dimanche en Corvette sur Lyon-Dusseldorf;

un service quotidien sur Lyon-Madrid;

un service quotidien, sauf le dimanche, un DC 9 de 97 places remplace la Caravelle de 86 places sur la ligne Lyon-Milan;

deux service hebdomadaires en Caravelle sur Lyon-Zagreb-Belgrade;

Air France ouvre:

la ligne Lyon-Zurich assurée par deux services journalier du lundi au vendredi en Beech 99 affrété à Air Alpes;

Iberia avec quatre Boeing 727 assure chaque semaine la liaison Lyon-Barcelone-Palma de Majorque en remplacement des Caravelle et DC 8.

Royal Air Maroc prévoit un seul service par semaine sur Boeing 727 à destination de Rabat et Casablanca, et en été, une liaison sur Marrakech.

Air Inter et Scandinavian Air System (SAS) développent une ligne commune Lyon-Lisbonne, les lundi, mercredi, vendredi et dimanche, à partir de Caravelle pour Air Inter et d'un Super DC 9 de 109 places pour SAS.

15 mai 1974, à Bron, Air France présente en vol de démonstration de l'Airbus A 300 dans sa version de la compagnie: 26 sièges de première classe et 225 en classe économique.

1<sup>er</sup> juin 1974, Air France inaugure la ligne Lyon-Athènes assurée par quatre services hebdomadaires dont deux vols directs.

**AIR FRANCE**

4 fois par semaine **LYON-ATHÈNES**  
 VIA NICE ou MILAN

**935,10<sup>F</sup>** aller retour  
 tarif spécial valable 1 mois en classe  
 touriste pour un séjour minimum de six jours



Renseignements et Billets : TOUTES AGENCES DE VOYAGES AGRÉÉES  
 et AIR FRANCE, 10, Quai Jules-Courmont, LYON (2<sup>e</sup>) - Téléphone : 42-57-01

**AIR FRANCE**  
 LE PLUS GRAND RESEAU DU MONDE

4 juin 1974, Air Inter prend en charge le premier des onze Mercure 141/143 qu'elle exploitera, il s'agit du F-BTTA. Les Vickers Viscount sont retirés progressivement du service.

24 juin 1974, vers 11 h 15, Rachid, un adolescent de seize ans s'introduit dans le hangar de l'Aéroclub du Rhône à Bron. Il pousse vers l'extérieur, un Wassmer Super 4. Sans attirer l'attention, il décolle et survole la ville de Lyon, avant de revenir au terrain. Trois approches sont nécessaires. A la troisième, lorsqu'il touche le sol, le Wassmer est totalement détruit. Indemne, ce jeune homme aurait été ultérieurement breveté pilote, et aurait fait une carrière de personnel navigant commercial.

2 septembre 1974, Air Alpes a installé sur l'aéroport de Bron, une escale technique destinée à assister les compagnies de '3<sup>ème</sup> niveau' : Air Champagne Ardennes pour ses deux vols quotidiens Lyon-Rennes et Lyon-Angers; Air Limousin pour ses deux vols quotidiens Lyon-Limoges; et Air Rouergue pour son quotidien Lyon -Rodez.

1<sup>er</sup> novembre 1974, la compagnie aérienne Alitalia ouvre une liaison Lyon-Milan en DC 9 avec une fréquence quotidienne, sauf le dimanche.



13 décembre 1974, depuis Lyon, Air France assure un service par semaine en Boeing 707 vers Las Palmas et Dakar.

1974, ouverture de la ligne d'Air Inter Lyon-Saint Etienne Bouthéon qui est assurée à partir de Fokker 27 (voir de Beech 99 de 15 places au début).

1974, la société Lyon Air est créée, sur l'aéroport de Bron, par M. Michel Bourges pour le compte du Groupe BSN (Boussois, Souchon, Neuvecel) devenu Danone. A cette société, s'associaient les Etablissements Casino de Saint Etienne et les Laboratoires Mérieux de Lyon. En 1989, la défection de Casino qui crée sa propre compagnie, la Catex, puis de Mérieux qui se rapproche de Rhône-Poulenc, BSN qui dispose de ses propres appareils procède à la liquidation de Lyon Air.

1974, depuis Lyon, Air France dessert une quinzaine de villes européennes avec des fréquences variées, deux capitales du Moyen-Orient, l'Afrique noire dispose d'une ligne régulière, et l'Afrique du Nord est desservie par dix-sept services directs par semaine.

Avril 1975, le Mercure remplace la Caravelle III et le Fokker 27 remplace le Vickers Viscount 708 sur la ligne d'Air Inter Paris-Lyon-Nice.

Dans la nuit du 19 au 20 avril 1975, la 'postale de nuit' reporte son 'rendez-vous de Bron' vers l'aéroport de Bron. Paul Nubalde, ancien de la Compagnie des Lignes Latécoère, devenu chef d'escale de la 'postale de nuit' à Bron de 1946 à 1963 a été un homme à la hauteur de la tâche.

20 avril 1975, ouverture de l'aéroport international de Lyon-Satolas.

**Dans toute l'Europe on connaît Bron**

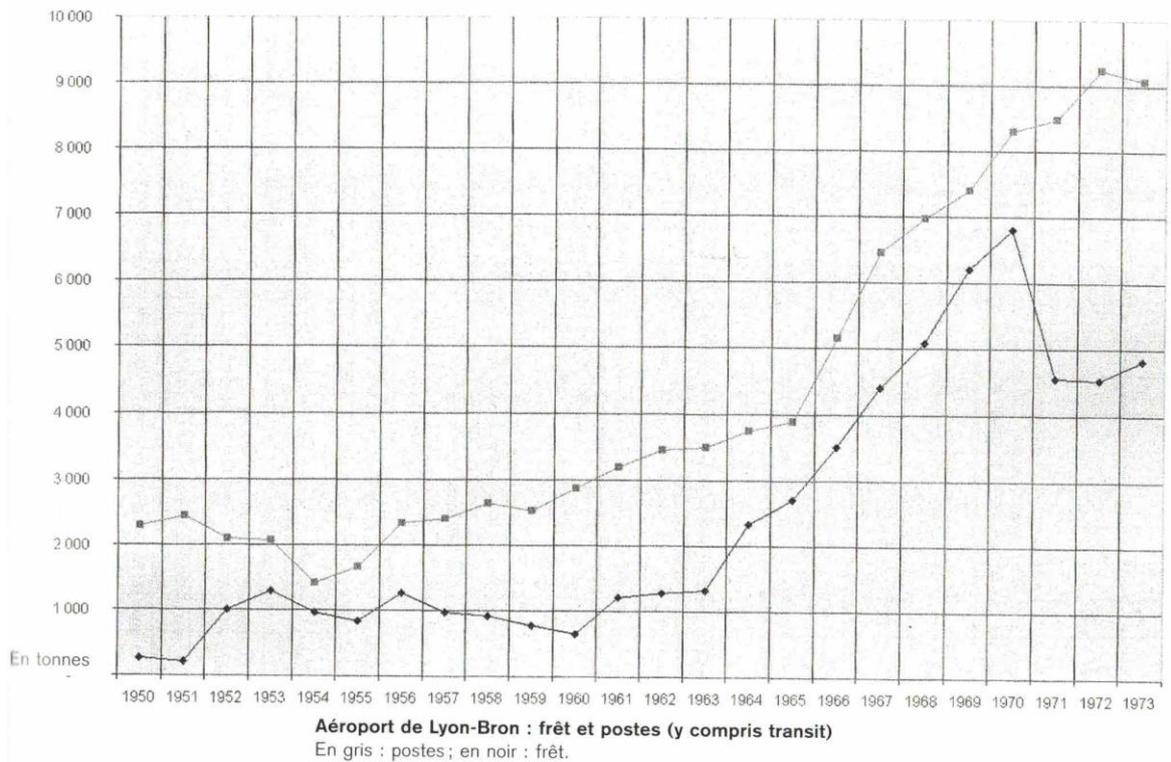
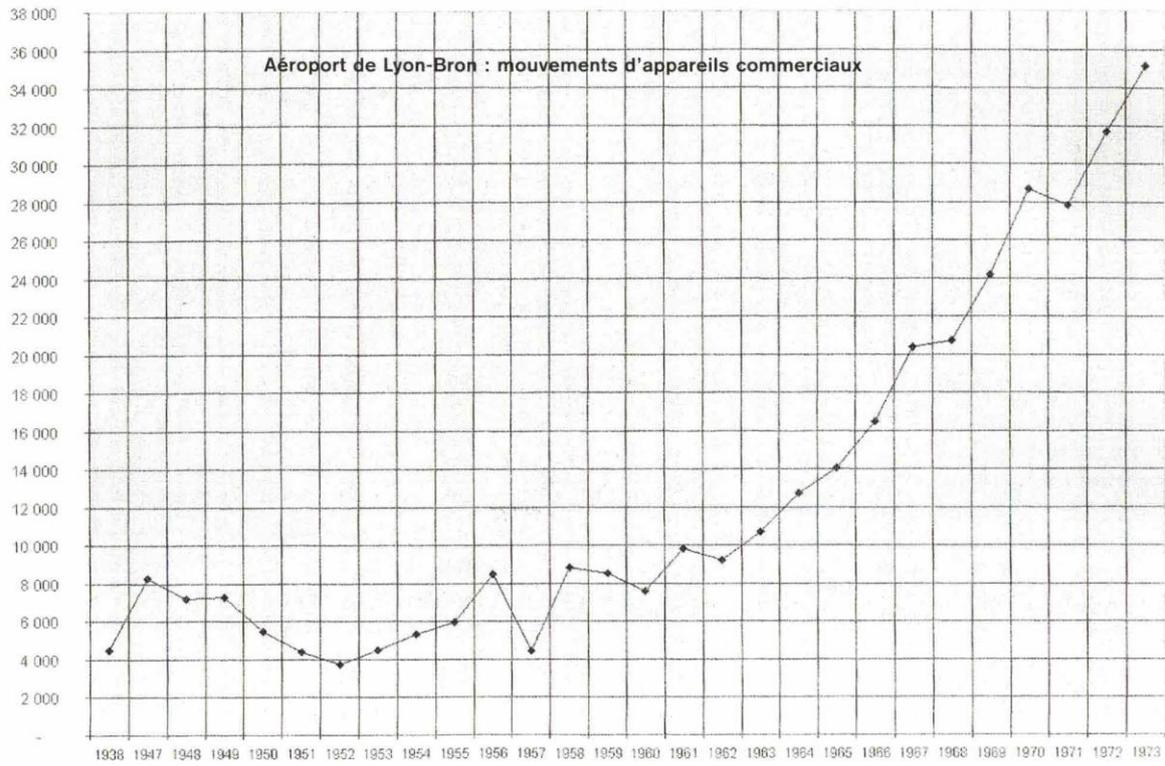
**Noblesse oblige:**

**1 200 000 passagers, dont 20 % d'étrangers y ont atterri.**

**aéroports internationaux de Lyon**

**Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon**

**69500 Bron**



*L'aviation commerciale et d'affaires sur l'aéroport de Bron 1959-1975 (C) CALM 09/2022*