

Des compagnies aériennes privées sur l'aéroport de Bron

Au fil du temps, du port aérien à l'aérodrome, puis à l'aéroport de Bron, des compagnies aériennes privées étaient présentes à côté des compagnies aériennes publiques..

Certaines de ces compagnies aériennes privées sont fondées et basées sur l'aéroport de Bron, d'autres avec seulement ou plusieurs appareils sont basées sur l'aéroport, voir Bron servir d'escale seulement.

A côté de l'aviation civile ou commerciale qui exploite des lignes régulières nationales ou internationales, l'aviation d'affaires se désigne comme la branche du transport aérien dédié au transport de passagers à la demande, au travail aérien, aux vols sanitaires, voir à la maintenance et à la réparation d'aéronefs. Des compagnies possèdent leurs propres appareils et équipage (corporate), d'autres utilisent des appareils en multipropriété.

Au fil du temps passé

Le 8 février 1919 a lieu le tout premier transport aérien de passagers au monde. Un bombardier Farman F-60, aménagé en transport de passagers et piloté par Lucien Bossoutrot, réalise un vol entre Paris et Londres. Il s'agit d'un vol de propagande transportant 12 passagers militaires, outre le mécanicien Lhomde, assis sur des fauteuils d'osier. L'appareil a décollé du terrain de Toussus-le-Noble en région parisienne pour atteindre Londres après 2 h 40 de vol. Quatre jours plus tard, Lucien Bossoutrot ouvre une deuxième ligne, vers Bruxelles.

En septembre 1919, depuis le terrain d'aviation de Bron, le pilote Chambaz propose de magnifiques ballades aériennes sur la région lyonnaise à bord de son Caudron pour un prix de 30 à 50 francs...

Le 1^{er} mars 1920, par suite d'une grève des cheminots, et sur demande du Gouvernement, le Farman F 60 n°3, (le bombardier bimoteur Farman F-50 est modifié pour devenir un appareil de transport de passagers, le Farman F-60) immatriculé F-HMFU, appartenant à la Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA), est affrété pour réaliser une liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille.

Depuis le terrain du Bourget, en présence du Colonel Saconney, Directeur de l'Aéronautique civile, le Farman F-60, piloté par Bossoutrot décolle à 10 h 50 avec 8 passagers et 500 kg de fret et courrier. Après une escale à Dijon, l'appareil se pose à Bron à 18 h 15. Le vol a été rendu pénible suite à un vent violent et la poursuite du vol vers Marseille est reporté au lendemain. Le 2 mars, l'appareil décolle de Bron pour Marseille, mais devant la violence du vent, il rebrousse son chemin à Vienne, et repart pour Paris.

Le terrain d'aviation de Bron est ouvert à la Circulation Aérienne Générale, le 4 mars 1920.

D'avril à octobre 1922, la Compagnie des Messageries Aériennes (C.M.A), administrée par de grands industriels de l'aéronautique, effectue des vols d'observation sur la ligne Paris-Lyon-Marseille. A partir de Bron, le pilote Joseph Portal sur Berline Spad 33 bis 'défriche' la ligne. Rapidement, deux voyages par semaine sont organisés au prix de 550 francs. Sur le trajet Paris-Lyon-Marseille : 39 trajets sont effectués, 42 passagers transportés, ainsi que 1689 kg de fret et 17 kg de plis postaux.

Dans les années 1920, des Lyonnais Louis Peix, Ariste Gignoux et Georges Burlaton, anciens pilotes de la Première Guerre mondiale, créent la Société d'Aviation de Lyon. A partir d'un Caudron G 3, l'agglomération lyonnaise est photographiée. Un album photographique regroupant un grand nombre de photos des quartiers lyonnais est publié. Cet appareil est mis à la disposition de l'Aéro-club du Rhône afin de breveter ses élèves : Adrien Derat sera le premier breveté du club le 24 mars 1929.

Le 1^{er} janvier 1923, la fondation de la Compagnie Air Union résulte de la fusion de la Compagnie des Messageries Aériennes et de la Compagnie des Grands Express Aériens

Le 1^{er} mai 1925, Louis Jacquart, instructeur à l'aérodrome civil de Bron, est propriétaire d'un hydravion. Cet appareil était destiné à un service aérien entre L'Île Barbe et La Mulatière qui devait être inauguré dans les prochains jours. Lors d'un vol d'essais, avec deux passagers, il s'écrase en rive gauche de la Saône, en bordure du bois de La Caille sur la commune de Caluire. Le pilote et ses deux passagers sont retirés noyés.

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

Présentation du film de l'arrivée des appareils à Bron

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

C'est sur ordre du SNAé, que la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. Cette liaison doit s'effectuer, en principe, sans changement d'équipage, ni d'avion à l'escale de Bron. La liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille est mise à la disposition du public à compter du 1^{er} juin 1926.

Le 7 août 1928, la Société pour le développement de l'aviation commerciale (SODAC) est créée en vue d'étudier un projet de liaison aérienne postale entre Bordeaux-Montluçon-Clermont Ferrand-Lyon--Genève. La compagnie aérienne Française (CAF) est chargée par le SODAC de la réalisation des vols expérimentaux. Les pilotes Bouthier et Obrecht sont chargés de ces vols d'étude: Bouthier depuis Lyon-Bron réalise les vols Genève-Montluçon à partir du Farman 190 n°6, immatriculé F-AIYD, et Obrecht depuis Bordeaux. La première liaison a lieu de nuit, le 3 mai 1929: départ de Genève à 18 h 05 pour une arrivée à Bordeaux à 6 h 15; dans l'autre sens, départ de Bordeaux à 21h 05 pour une arrivée à 8 h 10 à Genève. Pour diverses raisons, la liaison Genève-Lyon- Clermont Ferrand-Montluçon est assurée en avion, et Montluçon-Bordeaux en train. En décembre 1929, ce projet de liaison aérienne postale est abandonné pour insuffisance de courrier et de fret.

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

La Compagnie Air Service, filiale de la Société Farman, propose d'établir une ligne de tourisme de Vichy à Grenoble, avec escale à Saint Etienne-Bouthéon et à Lyon-Bron, et demanda en mai 1936, une subvention de 35.000 francs à répartir entre la ville de Saint Etienne, du département de la Loire et de la Chambre de Commerce, ainsi que du Conseil Général de la Loire.

Au temps présent

AERO CARGO

Paul Piaton et Jean Pila créent, le 30 juillet 1946, une 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 6^{ème}. Cette société a pour objet : « *le 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.* »

Parmi les principaux actionnaires, originaires de la région lyonnaise, on retient : Paul Piaton et Jean Pila, Pierre Guyot de Villeneuve, Comte Gilles de Boisgelin, Serge Magne, Prince Marc de Beauveau-Craon, Joseph Isaac-Dognin, Paul-Louis Ravier, Louis et Lucien Bérard, Marc Béchetoille, Léon Bérard professeur honoraire de la Faculté de Médecine de Lyon et Madame Veuve Bernard Megret de Devise.

Le Colonel Schmidlin en assure la direction avec comme collaborateurs : MM. Paul Marion, chef mécanicien, et François Vigreux, chef d'escale à Bron. 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 : n°236 immatriculé F-BBYP, n°310 F-BCHB et n°323 F-BCHH. Ce dernier sera détruit à l'atterrissage à Vichy-Charmeil. D'après le journal La Montagne : « *Le 14 juillet 1947, vers 18 heures, un trimoteur Ju 52 venant d'Alger, via Lyon-Bron, et faisant escale à Vichy avant de rejoindre Paris, a été déporté à l'atterrissage et a capoté. Des flammes jaillirent immédiatement et des passagers sautèrent de l'appareil avant que celui-ci soit complètement immobilisé. A bord de l'appareil, dix-neuf passagers et cinq membres d'équipage. On déplore le décès de Monsieur Faure, âgé de 84 ans, écrasé par une roue de l'appareil, et une dizaine de personnes plus ou moins blessées.* »

Les trimoteurs Ju 20 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 3.600 kg de fret en soute amovible à une vitesse de croisière de 380 km/h:

Halifax immatriculé F-BCJV, livré le 12 juillet 1947. En janvier 1948, à Bron, cet appareil percute, au parking de nuit non balisé, le DC 3 d'Air France, immatriculé F-BBBA. L'hélice du moteur droit du Halifax endommage sur une longueur de deux mètres le flanc gauche du DC 3. Ultérieurement, cet Halifax sera accidenté à Casablanca le 30 juillet 1948 et radié du service en 1951/1952.

Halifax immatriculé F-BCJX, acquis le 29 juillet 1947, sera détruit à l'atterrissage à Borington (Angleterre) en provenance de Lyon-Bron, mais sans victime.

Halifax immatriculé F-BCJS, acquis le 25 octobre 1947, s'écrase au décollage de Lyon-Bron, le 1^{er} décembre 1948. D'après le journal Le Progrès : « *Le 1^{er} décembre 1948, vers 14 h 20, par un épais brouillard, un quadrimoteur Halifax décolle de Bron à destination de Casablanca. L'appareil s'écrase à 1200 mètres de l'aéroport, au lieu-dit 'Beauregard' sur la commune de Décines, et les débris sont éparpillés sur 800 mètres. Les trois membres d'équipage sont plus ou moins contusionnés : Roger*



Bauband pilote, Baudet radio, Leberre mécanicien. Parmi les passagers : Madame Aury de Casablanca et ses deux jeunes enfants trouvent la mort, Mademoiselle Devic et Monsieur Bachasson sont blessés. Au milieu des débris, du fret divers que transportait l'appareil, dont une cassette de 200 louis d'or, qui figurait dans l'inventaire du fret transporté, ne sera d'ailleurs pas retrouvée.»

Aéro Cargo sera la première compagnie privée française 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.

Aéro Cargo sera absorbée par la Compagnie Aigle Azur en 1949.



AERO AFFAIRES

Cette société implantée sur l'aéroport de Bron depuis 1991 qui offrait des vols privés en hélicoptère ou jet privé, n'est plus présente en 2022.

AERO LYON

Aéro Lyon est une compagnie aérienne long-courrier charter créée le 4 octobre 1996 par Louis Chicon. Filiale de Nouvelles Frontières et compagnie sœur de Corsair. Aéro Lyon, 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. Le premier vol a eu lieu le 16 décembre 1996. Les appareils de la compagnie sont basés sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Marc Barel en est le chef-pilote et Gérard Desruels, responsable des équipages. Aéro Lyon exploite un seul type d'appareil, le DC 10-30 : à partir du 21 janvier 1997, le F-BTDD 'Ville de Nantes', et à partir du 24 décembre 1999, le F-GLYS. Ultérieurement, un troisième DC 10 de la compagnie Cubana sera en exploitation à Aero Lyon. Le 27 novembre 2001, à la surprise des 165 salariés, dont une dizaine d'équipage, Aéro Lyon est placée en redressement judiciaire. En effet, Nouvelles Frontières est devenue depuis quelques mois la propriété du groupe allemand Preussag qui exploite la compagnie TUI. Le 23 avril 2002, Aéro Lyon est vendue par Nouvelles Frontières à la société Aéroplus qui la rebaptise L.AIR.



AEROJET CORPORATE SN THS

En 2012, cet opérateur reprend le flambeau de THS avec quatre Falcon Dassault 50 et 100. En 2014, l'exploitation des hélicoptères est abandonnée. Aerojet Corporate est rapidement intégrée dans la nouvelle compagnie SN THS.

AERO SERVICE DU LYONNAISE

Cette société, créée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, par Messieurs Sauze et Ginoux, a été pendant de nombreuses années, la seule société sur l'aéroport de Bron, à assurer la maintenance et l'entretien des avions. Cette société sera rachetée en 1965 avec l'arrivée à Bron de la société Transair.

AERO SUD AFRIQUE

Aero Sud Afrique, Société anonyme à responsabilité limitée, est créée le 11 novembre 1947. Cette société qui a son siège social au 32 rue Vauban à Lyon 6^{ème} (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 en 1947. Lucien Tiale, administrateur de la Société Boisavia, apporte les stations-services aériennes d'AOF et d'AEF. Les principaux actionnaires sont : Paul Michallet, Lucien Tiale, Louis Bachasson, Charles Borelli et Madame Alphonse Brochet.

Il ne semble pas que cette compagnie soit active au-delà de 1949

AIR AFFAIRES

AIR AFFAIRES INTERNATIONAL

Compagnies satellites d'avions-taxis de Transair, Gilles Dubois et Michel Rejony en sont les attachés de Direction de la base à l'aéroport de Bron. Ils disposent d'un LearJet 24-D, immatriculé F-BVEC, arrivé à Bron, le 12 février 1974, qui appartiendra en copropriété entre Air Affaires et aux sociétés Chomarat en Ardèche, Sambre et Loire et Prezioso. Le 1^{er} 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.'



AIR ALPES

Le 19 avril 1961, Michel Ziegler, avec les deux premiers actionnaires qui sont Henri Ziegler et Sylvain Floirat rejoints par Joseph Szydłowski, créent la société Air Alpes, dont le siège social est à Chambéry (Savoie). Le but de cette société est de réaliser à partir de Courchevel et de Méribel (Savoie) une liaison aérienne vers Genève, et de démarrer la dépose de skieurs sur les glaciers. Le siège social sera déplacé à Courchevel lors de la construction du chalet-aérogare.

1962, Air Alpes fait l'acquisition du Pilatus Aircraft PC-6, immatriculé F-BJSZ, de sept places. Ouverture des premières liaisons aériennes hivernales en 1962 : Lyon-Courchevel, Lyon-Méribel, Genève-Courchevel et Genève-Méribel.



26 décembre 1962, première liaison Air Inter Bron-Courchevel, Pilatus PC-6P Porter

Des vols inter-stations sont proposés, ainsi que des vols panoramiques sur les Alpes et des déposes de skieurs sur les glaciers. Cette activité sera définitivement interdite à compter du 9 janvier 1985. Cette année-là, 3.800 passagers sont transportés en 500 heures de vol, et le personnel de la compagnie est de cinq personnes et un mécanicien.

1963, un deuxième Pilatus PC-6, immatriculé F-BKQY vient renforcer la flotte. L'altiport de La Plagne est desservi.

1964, Air Alpes loue le Beechcraft-SFERMA Marquis, immatriculé F-BLLR, bimoteur de six places, pour renforcer ses liaisons. L'altiport de Megève est ouvert.

1965, l'altiport de Val d'Isère est desservi en correspondance de la liaison Genève-Courchevel. 1966, arrivée à Air Alpes du de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter, bimoteur de 19 places

1967, l'acquisition d'un troisième Pilatus PC-6, immatriculé F-BOJJ, permet de desservir les stations de d'hiver de l'Alpe d'Huez, Avoriaz et Tignes.

1968, Air Alpes installe son Centre d'Exploitation sur l'aéroport de Chambéry-Aix, et s'oriente vers le transport de Troisième Niveau en desservant des villes de province de moyenne importance. La livraison du DHC-6, immatriculé F-BOOH, permet l'ouverture de la liaison aérienne Chambéry-Grenoble-Nice-Ajaccio En fin d'année, 16.480 passagers ont été transportés.

1971, marque le dixième anniversaire d'Air Alpes. Pour le programme d'hiver, ouverture du vol direct Paris-Courchevel en DHC-6 Twin Otter, ainsi que les liaisons Nice-Grenoble-L'Alpe d'Huez, Genève Courchevel et Roanne-Lyon-Courchevel. Les Pilatus PC-6 assurent les correspondances vers les autres stations de sport d'hiver. Cette année-là, 55.00 passagers ont été transportés en 9.800 heures de vol. L'effectif en personnel est de 102 personnes.

1972, pour la saison d'hiver, un Pilatus PC-6 est mis en service dans les Alpes du Sud, il assure à Gap/Tallard des correspondances vers Saint Crépin et Serre-Chevalier, tandis qu'à Chambéry, deux autres Pilatus assurent les correspondances vers Val d'Isère et l'Alpe d'Huez ; 1973, ouverture des lignes Paris-Gap en DHC-6 Twin Otter, Grenoble-Metz et Annecy/Meythet-Paris en B-99.

1974, la liaison Chambéry-Paris est exploitée par des Corvette série 100 aux couleurs d'Air France et Paris-Megève en DHC-6 Twin Otter.

1975, Air Alpes s'installe sur le nouvel aéroport de Lyon/Satolas, et embauche ses 4 premières hôtesses navigantes. La liaison Chambéry-Paris est assurée en Fokker 27 loué à Air France. Air Alpes commence à vendre ses Pilatus PC-6.

1977, l'aéroport du Bourget est fermé à l'activité des compagnies aériennes, Air Alpes reporte ses activités sur l'aéroport d'Orly. Un plan de redressement prévoyant la fermeture d'un certain nombre de lignes déficitaires ouvre un conflit important entre le personnel et la direction. Plusieurs lignes sont supprimées : Chambéry-Grenoble-Saint Etienne-Toulouse et Grenoble-Metz. Les Corvettes sont retirées d'exploitation.

1978, 192.200 passagers sont transportés et l'effectif du personnel est de 210 personnes.; 1979, en avril, arrivée du premier Fokker F 28 Mk 1000.

1980, le 3 juillet, un accord est signé avec la compagnie Touraine Air Transport (TAT) qui prévoit la répartition du trafic entre les deux compagnies et la réorganisation des services commerciaux.

1981, TAT prend le contrôle des $\frac{3}{4}$ d'Air Alpes. Le logo TAT apparaît sur les appareils d'Air Alpes. Le 14 septembre 1981, pour la dernière fois un appareil portera les couleurs d'Air Alpes.

AIR BOURBON

En 2002, Messieurs 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. La compagnie compte une centaine de salariés et cinq équipages dont Gérald Desruels, chef-pilote, et Frank Vessiot.

Air Bourbon qui assure ses liaisons, à partir d'un unique appareil, un Airbus A 340-200, immatriculé F-OITN, loué auprès d'Airbus, obtient son agrément en décembre 2002. 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. L'Airbus A340-200, rendu à son propriétaire, est configuré bi-classe (classe éco *Mascaraignes* et classe affaire *Bourbon*). A noter que depuis, le F-OITN a conservé la même cabine chez ses nouveaux opérateurs Air Europa et aujourd'hui Conviasa. Les salariés sont mis au chômage.

AIR EXECUTIVE SERVICES (AES)

Cette compagnie aérienne de transport de passagers à la demande a fonctionné de 1992 à 1994 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.



Messieurs Jean-Claude SANSOË et Michel REJONY

Un seul appareil dans le Certificat de transport Aérien de AES, le biréacteur Beechcraft, immatriculé F-GLYO, qui appartenait au Groupe Cegid dans lequel étaient associés MM. Jean-Claude Sansoé et Jean-Michel Aulas. Cette compagnie n'est plus présente sur l'aéroport en 2022.

AIR RHÔNE-ALPES

Regroupement sous le nom de Air Rhône-Alpes des sociétés GIE Thomson-Brandt - l'Unité Hermétique-Tecumseh qui dispose 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.

AZUR HELICOPTERES

Créée sur l'aéroport de Bron en janvier 2005, cette société est l'établissement secondaire d'une société installée à Cannes. Disposant d'une importante flotte d'hélicoptères, cette société assure du travail aérien, des vols panoramiques, des transports et de l'initiation au pilotage..

BCA (Business and Computer Aircraft)

Avec 50 ans d'expérience dans le domaine de la vente, la maintenance et des services aéronautiques de la la Compagnie Transair dont elle est issue, BCA depuis septembre 2000, 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. Tout d'abord installé dans l'ancien bâtiment du Centre Régional de Fret, ce redéploiement à Bron nécessite la refonte et l'agrandissement des installations existantes. 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 4.000 m².

En septembre 2015, Enhance Aero annonce l'acquisition de 100% de BCA.



CENTRAZUR AVIATION

La société Centrazur Aviation est fondée sur l'aéroport de Bron en 1982 par MM. Alain Bliez et Patrick Dusignea. En 1985, cette société crée un service de location et de vente d'avions de l'Aérospatiale, ainsi qu'une seizième école de pilotage Aérospatiale avec une méthode d'enseignement basée sur l'audio-visuel. En 1985, Centrazur Aviation s'associe au Groupement des Professionnels de l'Aviation (G.P.A).

COMPAGNIE AERIENNE DES ALPES FRANCAISES CADAF

Dans les années 1930, Sylvain Floirat, industriel carrossier en région parisienne, crée un atelier de mécanique afin de fabriquer un type d'autocar à cabine avancée, qui prend le nom de Cars Floirat. Il passe du rôle de constructeur à celui de transporteur en rachetant des lignes d'autocars dans le Sud-Est de la France.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Sylvain Floirat est persuadé de l'avenir du transport aérien. Il prend contact avec Charles Montreuil, un transporteur chambérien, Roux et Franchiollo, industriels locaux, afin de créer une liaison aérienne au départ de Chambéry. C'est ainsi qu'est créée, en juillet 1946, la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (CADAF). Guyard et Chailloux partagent les responsabilités de chefs-pilotes et Pierre Martinot assure le poste de chef-mécanicien d'une flotte de Caudron C 449 'Goéland' (immatriculés F-BAQN, F-BAQR et F-BBCE). Ces appareils effectuant les liaisons avec deux membres d'équipage et 6 passagers à la vitesse de 240 km/h. Les liaisons régulières ou à la demande sont assurées à partir de l'aéroport de Grenoble-Eybens vers Chambéry, Lyon, Vichy, Strasbourg et Nice. Fin août 1946, Sylvain Floirat pense que l'affaire n'est pas rentable et met fin à celle-ci. Par ailleurs, Jean-Noël Violette dans son livre «Challes, avec deux ailes» indique que la CADAF exploite la ligne régulière Chambéry-Lyon-Cannes avec six Caudron Goéland et arrête son activité au bout d'un an.



La CADAF se reconvertis dans la construction et l'entretien des avions et de planeurs, ainsi que dans la sous-traitance aéronautique (construction de voilures pour Max Holste, construction de Minicab Gardan). En 1951, Pierre Martinot prend la direction de cette nouvelle structure. En 1963, la CADAF ferme ses portes. Pierre Martinot, à la création de l'escale de la Compagnie Air Alpes sur l'aéroport de Chambéry, en assure la responsabilité jusqu'à la reprise des activités d'Air Alpes par Touraine Air Transport (TAT).

DUBOIS AIR SERVICE

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 le 16 juillet 1982, 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.

EVOLEM AVIATION

Compagnie aérienne de transport à la demande, créée le 15 octobre 2008,, assure ses activités depuis Lyon-Bron. Michel Rejony est Président d'Evolem Aviation, la seule compagnie aérienne dont le siège social est à Lyon 2^{ème}, 4 quai Saint Antoine, 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, côté 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. En 2019, Evolem dispose à Bron de 1 Phenom 300 Embraer, et Jules Miny en assure la Présidence.



FENWICK AVIATION

En décembre 1969, création sur l'aéroport de Bron d'une station-service pour appareils Cessna et hélicoptères Bell. M. Jean Crocq, ancien de l'Aéronavale, en assure la direction.

FLOW AIR AVIATION

La compagnie aérienne Flow Air Aviation est créée à Bron en 2005, par M. Franck Alpanese. 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. En 2006, cette compagnie connaît un terrible drame: crash du Beech 90 à Besançon lors d'un transfert d'organes. Cette compagnie cessera son activité en 2010.

HELI- COURLY

HELICOURLIS

La compagnie aérienne Héli-Courly a été créée en 1981, dans le hangar H2 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.

HELI JET

Cette compagnie aérienne de transport à la demande est créée par M. Gabet, Président Directeur Général des Meubles Lévitan, sur l'aéroport de Bron. Son service a été assuré avec des avions (Cessna 310, immatriculé F-BNLV, et Beechcraft 90, 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 tourné 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, date de disparition de cette compagnie;

JET CORPORATE

JET CORP

Créée en 2012 à Bron, Jetcorp est spécialisée dans la gestion d'avions de propriétaires et de vols à la demande, et dispose d'une flotte de : Beechcraft King Air C 90B Blackhawk, immatriculé F-GPLK ; Beechcraft C 90A, immatriculé F-GLRZ ; Beechcraft C 90GTI, immatriculé F-HARC ; Beechcraft C 90BF, immatriculé F-GNEE, basés sur les aéroports de Lyon-Bron et Toulouse-Franczal. Certains de ses appareils sont aménagés pour des vols sanitaires ou pour le transport de fret urgent. 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 Alpanès, gérant de Skytech Multiservices, société de suivi de gestion et de navigabilité d'avions. En 2019, Jet Corporate dispose de 1 CJ1 et de 1 CJ 4 C Cessna



JET SERVICES AIR JET

En 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 d'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-



BTCO, 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 qui évolue loin de l'aéroport de Bron.



Air-Britain Photographic Images Collection © George Trussell

LOC'HELI HELICOPTERES DE FRANCE (HDF) MONT BLANC HELICOTERES (MBH)

Antoine Gérard Caracci, né le 16 septembre 1950 à Sousse (Tunisie) a fait fortune dans l'édition de logiciels d'informatique. Passionné d'aéronautique, il apprend à piloter les hélicoptères au club de Bourg en Bresse (Ain). Le 1^{er} mai 1995, il crée une société dénommée Loc'Heli, SARL au capital de 2.000.000 francs, ayant pour but: la propriété, le négoce et l'exploitation d'hélicoptères et accessoirement l'exploitation d'un atelier de maintenance et réparation d'aéronefs. Le siège social de Loc'Heli se situe au 915 Grande Rue à Izernore dans l'Ain, et son immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés de Bourg en Bresse sous le n°401 022 496. Le 16 mars 1998, transfert du siège et de l'établissement principal à Chassieu, sur l'aéroport de Bron.

Le premier appareil de la société est un Robinson R 22, puis il acquiert un hélicoptère Aérospatiale Ecureuil AS 350 B2, n°1652, immatriculé F-GRAC (aux initiales de l'épouse et du créateur de Loc'Heli). Cet appareil qui sera utilisé par Antoine Caracci pour ses déplacements personnels est toujours en service en 2019 au sein d' Hélicoptères de France



PictAero.com © Fabienne GRILLON

Hélicoptère Aérospatiale Ecureuil AS 3250 B2, n°1652, photographié sur l'aérodrome du Versoud

2

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.

Aéroport de Bron, 2019, Hangar H9

En 1998, Antoine Caracci, homme visionnaire en électronique, dote certains de ses hélicoptères d'une 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. Ainsi, cette société obtient l'exclusivité des retransmissions des étapes du Tour de France et d'autres événements sportifs. En 1999, Loc'Heli se rapproche d'une société,

Commerce' Air créée en 1991 à Albertville par M. Claude Evangelisti, qui a pour but le travail aérien dans le massif alpin. De ce fait, les deux sociétés se complètent dans leurs activités aéronautiques. En 2000, il y a scission de fait avec Commerce'Air. Ainsi, naît Hélicoptères de France (HDF). Le siège social et la principale base de maintenance de HDF s'implantent sur l'aérodrome de Gap-Tallard avec création de nombreuses bases régionales. La base de Bron est spécialisée dans le transport aérien de personnel, de l'initiation au vol et à la location d'hélicoptères. 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 caméras. 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'Héli 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 basée sur l'aérodrome d'Annemasse (Haute-Savoie). Le siège social d'HDF 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.



Aéroport de Bron, 2019, Hangar H9

LYON AIR

Cette compagnie est créée par M. Michel Bourges pour le compte du Groupe BSN (Boussois, 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). Cet avion fut remplacé par le dernier modèle de HS 125, le Dash 600, immatriculé F-BUYP. La crise pétrolière fit que la compagnie s'orienta vers une machine moins gourmande en carburant, ce sera l'arrivée, en décembre 1977, du Dassault Falcon 10, immatriculé F-BYCV.

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.

MARILLET AVIATION PAMAERO

En 1976, Pierre Marillet, savoyard d'Albertville, crée sur l'aérodrome local Marillet 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 des avions-école locaux, principalement des monomoteurs et bimoteurs à piston, mais aussi des travaux de maintenance et de chaudronnerie aéronautique.

En octobre 2009, Pierre Marillet cède sa société à sa descendance, Marillet Aviation devient Pamaero.

OYONNAIR

Michel Maradan, né en 1941, obtient son CAP d'Ajusteur à 17 ans. Il travaille comme ouvrier dans un atelier de fabrication de moules pour les matières plastiques. En 1971, à 28 ans, avec son beau-frère, il crée la Société de moules de Précision (SMP). En 1986, création d'une nouvelle entité, Plastibell, fabrication de pièces en plastique. Ces deux sociétés fusionnent en 1990 pour devenir DTP Holding, Groupe spécialisé dans le développement et l'étude de pièces plastiques, dont Michel Maradan devient PDG. Passionné d'aviation, breveté, il pilote en 1983 à l'Aéro-club d'Oyonnax. En 1989, il crée une compagnie d'avion-taxis, Oyonnair qui sera agréée transport public. Son premier avion sera un Piper PA 31 Navajo Chieftain 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 1993, Oyonnair s'installe à Lyon-Bron en sous-traitant une maintenance. Michel Maradan passe sa licence de pilote de vol aux instruments et devient pilote professionnel en obtenant sa qualification radio.

En 2003, Oyonnair vend son Beechcraft, et investit dans un autre Beechcraft plus récent, le 350 bi-turbo-propulseur 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 quelle 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. Franck Alpanes fut directeur de cette compagnie avant l'arrivée de Daniel Vovck. Depuis novembre 2013, Daniel Vovck est Président-Directeur Général d'Oyonnair.



Beech 90 F-GNMA



Cessna Citation Jet 2 F-HEOL

En 2019, Oyonnair qui dispose de 4 Cessna Mustang et de 5 Piaggio Avanti, basés sur les aéroports de Bron, Paris-Le Bourget, Rennes et Marseille, s'est spécialisé dans les vols à la demande, transport de fret urgent et du transport sanitaire.

PAN EUROPEENNE AIR SERVICE

PEAS

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. M. Antoine Foessel lui succède en décembre 2017. Cette compagnie, propriétaire de ses appareils, a pour objet le transport aérien (aviation d'affaires), la vente et l'entretien d'aéronefs. Une base, sous forme de bureau, a été ouverte sur l'aéroport de Lyon-Bron, en novembre 1987, dont Gilles Dubois assure la présence physique de la Compagnie, en tant que Directeur commercial, jusqu'à son départ à la retraite le 31 juillet 2011.

Au début de la compagnie, sont utilisés un seul Piper Aztec PA 23, immatriculé F-BTCD, puis deux, d'abord le F-BTMT, suivi du F-BTY Y, qui réalisaient des vols quotidiens de 'courrier/fret postal' dans le cadre d'un accord avec la société (de transport routier à l'origine) créée en 1973 par Roger Caille, 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 banques 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'.



PAN EUROPEENNE
AIR SERVICE

Puis, ce fut un un Piper Cheyenne II, immatriculé F-GEPE, pour offrir la rapidité et le confort de la pressurisation d'un turbopropulseur à la clientèle qui devient de plus en plus exigeante. Pendant quelques années, la compagnie utilise en partenariat avec un propriétaire privé, un hélicoptère Aérospatiale Ecureuil AS 350 pour des vols en montagne ou sur de petites distances.

Pour satisfaire une 'clientèle de groupes', la compagnie utilise d'abord un Beechcraft Be 99,

immatriculé F-BTME, puis en 1988 deux Be 99 de 15 places, immatriculé F-GFPE (l'un de ces deux avions, après avoir connu une longue carrière et plusieurs autres propriétaires, a fini tristement sa vie, incendié par des émeutiers sur l'île de Madagascar...).

Pendant quelques années à partir de 1989, à l'occasion d'un partenariat avec la Compagnie M.T.S, basée sur l'aéroport d'Annecy, est utilisé un bi-réacteur Cessna Citation II, immatriculé F-GGGT.

En 1991, pour remplacer les Be 99 par un appareil pressurisé, plus rapide et offrant plus de place, mise en service d'un Fairchild SA-277 Metro III de 18 places, immatriculé F-GLPE. En 1997, pour remplacer le Cheyenne et offrir plus de places, mise en service d'un Beechcraft Be 300, immatriculé F-GVPE.

Entre 1997 et 2001, rachat de la Compagnie Sinair, basée à l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, puis absorption de celle-ci. En avril 2000, le 'pavillon' de Sinair (C.T.A : Certificat de Transporteur Aérien) est vendu à la Compagnie Axis basée à Marignane.

Pour remplacer le Metro III et offrir une meilleure prestation à la 'clientèle groupe', mise en service en 1994 d'un Beechcraft Be 1900-D (cabine haute où on peut se déplacer debout), immatriculé



F-GUPE, puis un second en 1997, immatriculé F-GOPE, et un autre en 1999, immatriculé F-HAPE, qui remplace les deux premiers qui ont été vendus à la compagnie partenaire Hex'Air (basée au Puy en Velay) qui exploite la liaison aérienne régulière Le Puy-Paris/Orly, puis celle de Castres/Rodez/Lyon avec ces deux appareils.

En 2004, un Piaggio P 180 'Avanti', immatriculé F-GZPE, appareil plus rapide et plus confortable remplace le Be 300, puis un second Piaggio P 180 'Avanti II', immatriculé F-HCPE, est mis en service en 2008.

Pour satisfaire le déplacement d'une 'clientèle de groupes plus important' (comme équipes sportives ou de marques automobiles), un biréacteur Embraer ERJ 135 de 37 places, immatriculé F-GYPE, est mis en service en septembre 2001, puis un second Embraer ERJ 145 de 49 places, immatriculé F-HBPE, en 2004.



Avec ce dernier appareil, Pan Européenne Air Service 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.

Pan Européenne Air Service, pour s'adapter à la conjoncture et à la baisse des demandes de 'petits groupes' d'une quinzaine de passagers, procède à la vente vers 2011 du Be 1900-D, et pour diversifier son offre auprès des 'hommes d'affaires' et mettre à disposition un appareil rapide et confortable, mise en service en 2011 d'un bi-réacteur Embraer Phenom 300, immatriculé F-HIPE. En 2019, PEAS dispose d'un Embraer Phenom 100, de deux Embraer Phenom 300, un Embraer 135, un Embraer 145, basés sur l'aéroport de Chambéry et mis en place à Bron sur demande. EAS dispose de son propre atelier d'entretien.

QUICK SPEED AIR ACG CARRY AIR

A sa création, cette société est basée dans le bâtiment B11 sur l'aéroport de Bron. 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). 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, co-propriétaires 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.

RECTIMO AVIATION

En juin 1970, création de la station-service Rectimo-Aviation sous la responsabilité de M. Schenckbecker, puis en janvier 1971 de M. Kossa.

RHONAVIA

Rhonavia, compagnie aérienne de transport à la demande, est créée à Valence (Drôme) par M. René Chaine. 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.

SERVICES AERONAUTIQUES ROANNAIS

SERVICE AERONAUTIQUE RHÔNE-ALPES

SAR AVIONS TAXIS

La société Services Aéronautiques Roannais est créée en 1980 à Roanne (Loire) 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 de Lyon-Bron, hangar H4, 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 biturbopropulseurs Beechcraft King Air 90, 1 bi-moteurs 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. 1997, S.A.R Avions Taxis cesse ses activités. Par la suite, la société Oyonnair installe et développe dans le H4 son activité d'affaires, essentiellement d'ordre sanitaire.



SKYLINE AIRWAYS

La société Skyline Airways, SARL au capital de 1 Euro, a été enregistrée au Greffe du Tribunal de Commerce de Lyon le 1^{er} mars 2019. Son siège social 21 avenue Georges Pompidou à Lyon 3^{ème}. Cette société a pour activité: services auxiliaires de transport aérien, son code SIREN 848 132 627, sa gérante est Mme.Aziza Akrach. Sur Instagram, un internaute, au nom de Rayaninfinity se prétend être le Président Directeur Général de cette société.

La société aurait été fondée en janvier 2019 par deux hommes: Ryan Squaratti et Zakaria Derenne. Ils dirigeraient également une agence de communication au nom de Ryan et Co basée à Lyon Béziers et Montpellier. M .Squaratti prétend même que Skyline Airways Ireland Ltd est représentée en France par Skyline Airways SARL.

Sur le site 'Enquête sur Skyline Airways', la compagnie aérienne qui n'existe pas et qui a grugé Cyril Hanouna, C8 et des centaines de voyageurs qui n'ont jamais décollé', un pilote, Jean-Louis Lacour précise: *«le fameux Ryan (Deklan) Squaratti est aussi Président de Shopizor International SAS, au capital de 100 Euros..., une entreprise fantôme qui vendait en 2018 des téléphones portables et d'autres gadgets électroniques sur internet, mais oubliait...de livrer les téléphones payés par les clients»*



Skyline Airways présente des clips à la télévision, notamment un panneau publicitaire proposant un vol Paris-New York à 186 euros. Sur son compte Instagram, on peut lire que cette société propose: *«plus de 400 vols à destination de New-York, de Doha et au Maroc, mais aussi du fret»* Un site web professionnel, avec ce belles images d'avions aux couleurs de la société, des prix attractifs pour des destinations de rêve. Des internautes remarquent que les avions qui apparaissent sur la publicité de cette société (qui ne possède pas d'avions) sont des faux: en réalité des photos des appareils de la compagnie aérienne allemande Air Berlin en faillite qui sont retouchées avec le logo de Skyline Airways.

En août 2019, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est informée par une agence de voyage qui avait passé un contrat avec Skyline Airways et constatait que les vols de cette société

n'existaient pas. La DGAC a informé la Gendarmerie des Transports Aériens et le Service de la Répression des Fraudes de la possibilité d'une arnaque à l'achat de billets d'avions. La société est présentée comme une compagnie aérienne mais ne propose que des services de courtiers précise la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), et qui constate que la plupart des vols proposés sont inexistantes, mais qu'aucune plainte n'a été déposée.

Le samedi 21 septembre 2019, sur C8, dans l'émission 'La Grande Darka', Cyril Hanouna faisait gagner des billets gratuits pour un magnifique séjour en Grèce à tout le public, en ajoutant dans un tweet: «un grand merci à nos copains de Skyline Airways, une compagnie aérienne avec des prix de ouf pour kiffer». Face au buzz médiatique négatif, Cyril Hanouna convoque les dirigeants de Skyline Airways, le 31 septembre, dans son émission 'Touche pas à mon pote'. M. Squaratti précise que de toutes manières les billets pour ce voyage seront honorés. Ainsi, se termine cette grosse arnaque.

SOCIETE LYONNAISE D'IMPORT-EXPORT

Un Caudron C 449 Goéland de l'Armée de l'Air était affecté au CERO 306 de Bron pour des missions de largage de parachutistes de la Préparation Militaire. Il est cédé à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est, le 28 novembre 1956. Baptisé dans cet aéroclub, le 24 mars 1957, il est immatriculé F-BEHX. Après s'être porté acquéreur d'un 'Dragon Rapid', l'aéroclub vend cet appareil, en 1960, à la Société Lyonnaise d'Import-Export. Piloté par Pierre Pradier, l'appareil est utilisé pour le transport des langoustes vivantes entre la Sardaigne et Bron, mais l'opération tourne rapidement court. Remis dans le hangar 6 de l'aéroport de Bron, ce Caudron Goéland a sa queue pulvérisée par l'hélice n° 1 d'un Breguet Deux Ponts. L'appareil est radié du service en décembre 1960.

SOCIETE DE TRANSPORTS AERIENS RAPIDES STAR AVIATION

Cette société est créée par M. Starace à Oyonnax dans (Ain) dans le courant de l'année 1971. Il est assisté de Jacques Comeau et avec pour pilote Christian Lacour à bord d'un bimoteur Aéro-Commander. Cette société assure des voyages à la demande et du travail aérien. Depuis juillet 1992, une nouvelle équipe dirige cette société qui passe dans Nemesis Holding en mai 2016. .

TOURAIN AIR TRANSPORT TAT

La société Touraine Air Transport (TAT), fondée à Tours en 1968 par M. Michel Marchais, est devenue rapidement un des acteurs majeurs du transport aérien régional. La première liaison Lyon-Tours est ouverte en 1969 en Aéro-Commander. En 1974, sur les quinze vols de '3^{ème} niveau' qui quittent ou arrivent à Bron chaque jour, huit portent le pavillon de TAT et permettent de rejoindre treize destinations directement ou avec escale: Brest, Clermont-Ferrand, Deauville, La Rochelle, Le Mans, Montpellier, Nancy, Poitiers, Rennes, Rodez, Rouen, Toulouse et Tours. L'équipe de huit mécaniciens de la TAT basés à Bron se charge de l'assistance de toutes les compagnies de 3^{ème} niveau'.

TRANSAIR

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, à l'ouest des infrastructures aéroportuaires (à l'emplacement de la base aérienne militaire).

M. Nommay, Directeur, est assisté de M.M. Yves Touche, chef-pilote et



Saverio, chef de la station-service. Pour ce faire, il rachète le seul atelier d'entretien d'avion présent sur l'aéroport : Aéro-Service du Lyonnais créé par M.M. Sauze et Ginoux. Une infrastructure est mise en place avec laboratoire radio-instruments de bord, atelier, secrétariat et hangars.

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 1984/85, les locaux de Transair sont déplacés dans le hangar H6 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.

TRANS HELICOPTERES SERVICE THS

A l'origine de cette compagnie, la société Danto-Rogeat, spécialiste dans le génie climatique, qui possède deux avions. Ce sont les frères Bruneau, gérants de cette société, et divers actionnaires, qui créent en décembre 1985 à Paris, la société anonyme Compagnie Trans Hélicoptères Service (THS), avec deux établissements secondaires, l'un sur l'aéroport de Lyon-Bron, et l'autre à l'aérogare de Vannes-Meucon. Cette compagnie de transport de passagers par hélicoptères à la demande dirigée par M. Michel Dreyfus ne disposait à l'origine que des hélicoptères de type Ecureuil et Dauphin, 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 Rejoony assure les fonctions de Directeur. THS fut leader de l'aviation d'affaires sur l'aéroport de Lyon-Bron des environs de 1993 aux années 2000 en participant à la surveillance des lignes électriques d'EDF, au transport sanitaire via les SAU et les premiers transports d'organes, etc... THS Niger fut même créée. En 1999, Michel Dreyfus avec le concours de M. Moreau, THS crée une base d'hélicoptères sur le terrain d'Issy les Moulineaux à Paris. THS employait une trentaine d'employés avant que cette compagnie dispose son bilan le 10 février 2011. A la liquidation, les hélicoptères sont repris par la compagnie Hélicfirst et les avions par divers propriétaires.



TRANSPORTS AERIENS LYONNAIS (TAL)

Gaston Lafond, entrepreneur de transports routiers de voyageurs à Lyon, sollicite, le 24 mai 1947 du Ministre des Transports, une autorisation pour l'exploitation d'un service aérien de transports 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 7^{ème}. 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 dit : « *qu'il ne donnait pas suite à sa demande, car le ciel français était suffisamment*

encombré...»

TRANSPORT AIR CENTRE TAC

Compagnie d'avion-taxi, Transport Air Centre est créée en 1978 par Claudius Vermesch avec des associés, son siège social est à Saint Léger sur Roanne (Loire). Elle est basée sur l'aéroport de Roanne et de Clermont-Ferrand et présente sur l'aéroport de Bron au Terminal de Transair. Sur l'aéroport de Clermont-Ferrand, siège d'un associé qui détient une société de maintenance d'aéronefs, TAC réalise le transport des cadres et ingénieurs de Michelin et de la société Limagrain, ainsi que des transports pour le SAMU et des voyages à la demande sur l'Europe. TAC assure dans les années 1990 la liaison Montluçon-Guéret vers Paris-Orly, ainsi que la liaison Valence-Paris. TAC exploitait en 1978, 1 Piper PA-23 Aztec, immatriculé F-BVJK; en 1993: 3 Beech King Air E90, immatriculés F-GALZ, F-GESJ et F-GFHQ; 1 Swearingen SA27AT Merlin IV, immatriculé F-GGLG et 2 Beech King Air 200, immatriculés F-GKCV et F-GKII. Transport Air Centre cesse ses activités en 1994, revendue et renommée Pulse Aviation TAC basée sur l'aéroport de Valence-Chabeuil.

Des compagnies aériennes privées sur l'aéroport de Bron (C) CALM 09/2022

-