

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

CLERMONT (Haute-Savoie) fin mai 1926

L'avion postal Lyon-Genève, suite à une panne de moteur, s'abat près de Clermont. Le pilote et les quatre passagers sont indemnes mais l'appareil est détruit.

LEAZ - FORT L'ECLUSE (Ain) 5 janvier 1928

La société Junkers Flugzeug-und-Motorenwerke A.G développe en 1925, le premier avion métallique dédié au transport aérien de fret et de passagers, le tri-moteur G 23. De ce premier modèle va naître le Junkers G 24 qui sera produit en 72 exemplaires.

Le 6 janvier 1926, création de la compagnie aérienne allemande 'Deutsche Luft Hansa AG', qui deviendra 'Deutsche LuftHansa AG' en 1933.

Le trimoteur Junker G 24 'Cupido' de la Lufthansa, immatriculé D-1088, piloté par Henke, qui effectue la liaison aérienne commerciale Stuttgart-Genève-Marseille-Barcelone, fait un atterrissage forcé dans la forêt. L'appareil qui avait décollé de Cointrin dans l'après-midi, est contraint de faire demi-tour par suite du brouillard très dense. C'est alors que l'appareil heurte le sol, brisant son train d'atterrissage et arrachant le moteur gauche. Il n'y a aucun blessé. L'appareil sera démonté, puis réparé et revolera encore.



AIX LES BAINS (Savoie) 6 janvier 1928

Le trimoteur Junkers G 23/24, immatriculé D-880, appartenant à la Compagnie Deutsche Luft Hansa, assurant la liaison commerciale Barcelone-Marseille-Genève-Berlin réussit à se poser en catastrophe en plein milieu de la ville d'Aix les Bains. Les trois membres d'équipage sont indemnes : Albert Gerssonkorne, pilote, Gustav Connest, radio, Fritz Soldmann, ingénieur navigant.

BRON (Rhône) 1er mars 1928

Inauguration de la liaison aérienne commerciale Londres-Cannes avec escale à Paris, Lyon et Marseille. Plusieurs appareils prennent part à ce vol : l'un part de Londres à 7h, et deux autres de Paris-Le Bourget à 10h 15, avec chacun trois passagers. Corsin et Denneulin se posent à Cannes à 18 heures, mais Bodin, suite à une panne de moteur, se pose en catastrophe à 3 kilomètres de Bron. Le pilote et les trois journalistes s'en sortent commotionnés, mais l'appareil est brisé.

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

YENNE (Savoie) juillet 1928

Suite à une panne de moteur, un avion allemand de la ligne Marseille-Genève s'est posé sur la mare de Lagnieux, à 2 kilomètres de Yenne. L'appareil a été détruit après s'être retourné sur ses 7 occupants. Aucun blessé.

SECHERAS (Ardèche) 31 Octobre 1928

Vers 9 heures 30, par temps de brouillard, un appareil réalise un atterrissage forcé à deux cents mètres de la localité de Sécheras. Il s'agit d'un monomoteur biplan, du type Blériot Spad 56/4, n° 4381/9, immatriculé F-AIMN, de la Compagnie Air Union. Cet appareil effectue la liaison régulière commerciale entre Paris, Lyon et Marseille. En touchant le sol, il brise son train d'atterrissage, et le plan inférieur s'enfonce dans le terrain détrempé par la pluie. Le pilote, Maurice Bodin, projeté hors de l'appareil, est relevé inanimé. Transporté dans la maison du Maire de la localité, il décède quelques instants après. Le passager, un médecin anglais, Monsieur Seguel, est indemne.



Le lundi 25 mai 1926, sur ordre du Service de la Navigation Aérienne, la Compagnie Air-Union prend l'exploitation de la ligne aérienne Paris-Lyon-Marseille. Cette liaison doit s'effectuer, en principe, sans changement d'avion, ni d'équipage, à Bron. C'est le premier accident grave depuis la mise en service, trois ans plus tôt, de la liaison aérienne commerciale entre Paris, Lyon et Marseille.

SAINTE AGATHE-LA BOUTARESSE (Loire)

18 septembre 1929

Vers 19h 45, le Nieuport-Delage 390, n°3, immatriculé F-AIVN, de la Compagnie Aérienne Française, qui avait le feu à bord, se pose au lieu-dit 'Les Marceaux', à proximité du château de Monsieur Staron, sur la commune de Sainte Agathe La Boutaresse (Loire).

L'appareil piloté par Duperiez assure la liaison postale de la ligne Bordeaux-Genève sur la section Montluçon-Lyon. A bord de l'appareil deux sacs de dépêches et neuf colis postaux qui ont été transporté en auto au bureau de poste de Boën. A l'atterrissage, un fossé fait culbuter l'appareil qui subit des dégâts importants. Le pilote est blessé au visage.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

LYON-SAINT RAMBERT L'ILE BARBE (Rhône) 13 Novembre 1930

Suite aux éboulements catastrophiques du Chemin Neuf sur la colline de Fourvière à Lyon, deux journaux parisiens 'Le Petit Parisien' et 'L'Excelsior' affrètent un avion d'Air Union pour envoyer leur reporter-photographe Ercolini pour faire un reportage. C'est Charles Lechatelier sur Farman 190, n°27, immatriculé F-AJGO, qui décolle peu avant 10 heures à destination de Lyon. Vers 12h 30, l'appareil survole les lieux de la catastrophe à plusieurs reprises à très basse altitude afin de permettre au photographe de prendre des clichés. C'est alors que le moteur de son appareil connaît des ratées, puis s'arrête. Un petit pré s'offre au pilote, mais des enfants s'y amusent. Il ne reste que la Saône en crue pour se poser, près de l'Ile Barbe. La manœuvre réussit, le pilote et son passager réussissent à quitter l'appareil par la porte de l'appareil qui coule. Le passager qui sait nager peut regagner la berge, mais Lechatelier qui ne sait pas nager s'accroche à la queue de l'avion et attrape une corde que des passants lui ont lancé depuis un pont. Alors qu'il est hissé hors de l'eau, le poids de ses vêtements gorgés d'eau lui font lâcher prise. Il est emporté par le courant et ne sera retiré de l'eau, à l'aval, inconscient et presque noyé. Le Farman qui a coulé est remonté des eaux et sera transporté sur wagon plate-forme à Paris pour être entièrement reconstruit.



Voir Site : aviateurs.e-monsite.com/pages/1938... Article de Charles Lechatelier : *Plongeon dans la Saône.*

VAULX EN VELIN (Rhône)

17 Janvier 1931

En 1926, le Br 19 'Limousine' ayant montré son potentiel, Breguet construit deux prototypes d'une berline de transport pour six passagers, le Breguet 26 T à moteur Jupiter de 420 ch. Le 01 obtient son certificat de navigabilité en mai 1927 et sera mis en service par Air-Union sur la ligne Paris-Lyon-Marseille. La berline Breguet 26 T, immatriculée F-AIII, assurant la liaison Paris-Lyon-Marseille, piloté par Corsin, se pose en catastrophe, avec le moteur en feu, dans la commune de Vaulx en Velin, quelques minutes avant son atterrissage à Bron.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

GEX (Ain)

18 avril 1931

Le trimoteur Junkers G 24 'Düsseldorf', de 8 places, immatriculé D-896, appartenant à la Deutsche LuftHansa, qui assure la liaison commerciale Barcelone-Marseille-Genève-Stuttgart fait un atterrissage forcé dans les sapins, suite à une tempête de neige, au lieu-dit 'aux Maladières' (route du col de la Faucille) sur la commune de Gex. De gros dégâts sont constatés sur l'appareil. Le pilote, Robert Untucht et trois passagères sont indemnes. Le radio Héjorich Pläging et le mécanicien Mathias Wirth sont blessés à la face. L'avion démonté sera ramené à Genève-Cointrin, puis réparé. Il continuera sa carrière jusqu'au 24 août 1939 sous l'immatriculation D-ULIS avant de s'écraser à Glindow en Allemagne causant la mort de son équipage.



COL DE LUS LA CROIX HAUTE (Drôme)

15 juillet 1931

La compagnie STAR obtint au printemps 1931 l'autorisation de desservir la ligne Paris-Dijon-Marseille, transformée en Paris-Dijon-Moirans (Grenoble)-Cannes début mai, en correspondance avec la ligne Paris-Londres exploitée par les Imperial Airways. Cette ligne bénéficia d'une subvention d'état à partir d'août. Les dessertes saisonnières reprurent et en juin les lignes Paris-Lausanne et Paris-Lille furent ouvertes à titre d'essais.

La berline monomoteur Nieuport-Delage, type 641, n° 10, immatriculée F-AJRB, appartenant à la Compagnie STAR, s'écrase dans le brouillard, vers 11h 30, lors de son approche sud du Col de Lus la Croix Haute. L'appareil effectuait la liaison aérienne régulière Cannes- Paris avec escale sur le terrain d'aviation de Moirans, à proximité de Grenoble.

Le pilote, Albert Bouthier, ainsi que deux passagers trouvent la mort dans cet accident. Le 15 juillet 1931, la berline monomoteur Nieuport-Delage, type 641, n° 10, immatriculée F-AJRB, appartenant à la Société de transports aériens rapides (STAR), s'écrase dans le brouillard, vers 11 h 30, lors de son approche sud du Col de Lus la Croix Haute. L'appareil effectuait la liaison aérienne régulière Cannes- Paris avec escale sur le terrain d'aviation de Moirans, à proximité de Grenoble. Le pilote, Albert Bouthier, ainsi que deux passagers : Mlle. Aluta, connue dans le monde de la couture et de la peinture sous le nom d'Aline Chiffon et M. Arbeau, sont tués sur le coup ; deux autres passagers sont commotionnés et transportés à l'hôpital de Grenoble: Mme. Soskins et M. Amon. Une vingtaine de mannequins appartenant à des maisons de couture parisiennes ont quitté Cannes à bord de trois appareils de la STAR, c'est l'un d'eux qui a été accidenté à Lus la Croix Haute.

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

Sur les lieux de l'accident, deux monuments : un monument commémore la mémoire du pilote, et l'autre celle de ses deux passagers.

Stèle Bouthier



Stèle Aluna/Arbeau



SAINT TRIVIER SUR MOIGNANS (Ain)

16 novembre 1933

Le trimoteur Wibault 282 T n° 5, «The Golden Clipper», immatriculé F-AMHO, dénommé «Le Téméraire», appartenant à Air France, qui assure la liaison aérienne commerciale Paris-Lyon, fait un atterrissage forcé, suite à une panne de moteur, sur la commune de Saint Trivier sur Moignans, au lieu-dit «Les Caronnières». Le pilote Casanova, le radio Charly et les huit passagers sont indemnes, mais l'appareil a subi de gros dégâts.

SAINT RAMBERT d'ALBON (Drôme)

11 août 1936

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

Le quadrimoteur Savoia-Marchetti SM-74, immatriculé I-URBE, appartenant à la Compagnie aérienne italienne Ala Littoria, qui assure la liaison aérienne Rome-Paris avec escale à Lyon-Bron, est atteint par la foudre alors qu'il survole la Vallée du Rhône. Il est dans l'obligation de faire un atterrissage d'urgence sur le terrain du Creux de La Thine. Les quinze passagers, indemnes, sont acheminés par d'autres moyens vers leurs lieux de destination. Après réparation, l'appareil s'envole vers Bron afin de subir de plus amples vérifications



LE GRAND BORNAND (Haute-Savoie)

3 décembre 1936

Le Junkers 52, Werknummer 5078, baptisé «Rudolph Wendisch», immatriculé D-ASIH appartenant à la Compagnie LuftHansa, percute les sommets montagneux à la Pointe d'Almet, près des chalets de Haut de Maroly, à proximité du Grand Bornand, à l'est d'Annecy. Lors de l'accident, une avalanche neigeuse recouvrit les corps des membres d'équipage et les débris de l'appareil. Les occupants de l'appareil qui trouvent la mort sont les trois membres d'équipage : Capitaine Harr 1^{er} pilote, Capitaine Georges Von Winterfeld 2^{ème} pilote, Richard Metzeroth radio, et les trois passagers Wilhelm Scholz de nationalité hongroise, de Roggiero Garcia Castillo et Ricardo Garrido Cornejo de nationalité espagnole. L'avion venait de Lisbonne, via Burgos, avec escale à Genève-Cointrin, à destination de Munich. Les causes de l'accident seraient dues au mauvais temps et fort vent.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

OUROUX (Rhône)

24 Mars 1937

L'hydravion quadrimoteur Short, 'Capricornus', immatriculé G-ADVA, de la Compagnie Imperial Airways, qui réalise une liaison commerciale depuis l'Angleterre vers les Indes et l'Australie, s'écrase dans les bois au lieu dit «Fiffrey», sur la commune d'Auroux, vers 14 heures.

Cet appareil a été livré à Imperial Airways le 16 mars 1937, et ne compte que 10 heures de vol lorsqu'il décolle de sa base au sud-ouest de Southampton (Angleterre), le 24 mars à 11h 30 pour son premier vol d'exploitation vers l'escale de Marseille-Marignane. A bord de l'appareil: Captain A. Paterson, chef pilote ; Officer G.E. Klein, co-pilote ; Dennis R. O'Brien, commissaire de bord; James L. Cooper, navigateur et opérateur-radio ; F.A.E. Jeffcoate, steward, et une passagère Miss Beatrix 'Betty' M. Coates. L'appareil



transporte du fret pour l'Australie : quatre caisses contenant 160 lingots d'or fin, une caisse de pierreries, trois sacs de billets de banque anglais et égyptiens. Les conditions météo qui s'aggravent au fil du temps perturbent les communications radio qui se dégradent rapidement. Les relevés goniométriques sont effectués difficilement et l'appareil navigue sans connaître exactement sa position. A 14h 11, 'Capricornus' appelle Lyon-Bron (FNL) pour un relèvement, FNL répond QTE 340°. Le contact radio s'interrompt. L'appareil entre dans une tempête de neige et va toucher le sol recouvert de 30 cm de neige à 1800 mètres au nord-nord-est d'Ouroux à 540 mètres d'altitude. Trois membres d'équipage sont morts sur le coup, la passagère et le commissaire de bord qui sont grièvement blessés vont décéder dans les heures qui suivent. Le radio, survivant mais blessé s'enfonce dans la neige pour donner l'alerte. Le 25 mars, Imperial Airways procède à la récupération de la cargaison, à l'exception d'une caisse de quarante lingots d'or fin. Après soulèvement de la carcasse de l'épave, cette caisse est retrouvée. Les funérailles des cinq victimes sont célébrées le 27 mars, en présence de plus de mille personnes. Les corps sont transportés à la gare de Villefranche sur Saône, puis acheminés jusqu'à Boulogne sur Mer et embarqués sur un

CERCLE AERONAUTIQUE



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

vapeur anglais à destination de Newhaven. Une stèle élevée sur le lieu de l'accident commémore la mémoire des disparus. Le radio Cooper trouvera la mort douze plus tard au cours d'un crash à l'atterrissage sur un vol Londres-Malte.

SAINT SAUVEUR en DIOIS (Drôme)

8 décembre 1937

Le bimoteur Potez 62/0, n° 4213, immatriculé F-AOTZ, baptisé «L'Épervier», appartenant à la Compagnie Air France, s'écrase au sol, au lieu dit «Pas de Lamothe», sur la commune de Saint Sauveur en Diois, à proximité de Saillans. Venant de Paris et à destination de Marseille, après escale à Lyon-Bron, alors qu'il survole les Préalpes de la Drôme, l'appareil s'écrase, en début d'après-midi, dans les bois à une altitude de 550 mètres. L'appareil disloqué, le réservoir d'essence explose et prend feu. De l'avion, on retire le radio Janon, tué sur le coup et dont le corps est carbonisé, le pilote Risser grièvement blessé décède dans les minutes qui suivent, les deux autres membres d'équipage sont contusionnés. Les trois passagers sont légèrement contusionnés.

Cet appareil avant son affectation à Air France appartenait au Ministère de l'Air.



MONTELIER (Drôme)

8 août 1938

Le bimoteur Bloch 220, n° 12, immatriculé F-AQNL, baptisé «Languedoc», appartenant à la Compagnie Air France, qui assure la liaison Marseille-Paris avec escale à Orange, perd une hélice en plein vol, vers 15h 15, alors qu'il survole la région de Valence. L'appareil piloté par Foucaud avec comme radio Dousselin et un mécanicien, réussit à rejoindre Bron avec ses dix passagers. L'hélice sera retrouvée, au quartier de Pimple, à 1 kilomètre de la localité de Montelier, par Monsieur Proet.

Cet appareil piloté par Ane sera détruit, le 1er septembre 1941 à 13h 35, suite aux défaillances d'un moteur, peu après son décollage de Marignane à destination de Toulouse. Sur les dix-sept personnes à bord, quinze trouvent la mort.



CF

51. LYON - Point Aérien de Bron
Un BLOCH 220 au départ

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

SAINT PIERRE DE CHANDIEU (Isère)

21 mars 1939

Le Potez 62 d'Air France, en route pour Lyon, a été obligé d'atterrir par suite du mauvais temps et du givrage à proximité de Saint Pierre de Chandieu (Isère). L'avion n'a été que légèrement endommagé.

CALOIRE (Loire)

12 décembre 1939

Le Wibault 283 T 12 n° 10, immatriculé F-AMTT, baptisé «L'Imbattable» appartenant à la Compagnie Air France, mais réquisitionné par l'Armée de l'Air, s'écrase, vers 13h 10, au lieu dit «Fontclause» sur la commune de Caloire. L'appareil effectuait un vol de liaison entre Lyon-Bron et Paris-Le Bourget.

Désigné pour effectuer un vol de liaison, transport de personnel et de matériel entre Bron et Paris-Le Bourget, il est difficile, en raison du manque de documents officiels, de connaître avec précision le déroulement du vol. Après avoir décollé de la piste de Bron noyée dans le brouillard, l'appareil aurait privilégié le survol de la vallée du Gier vers



Saint-Etienne puis Firminy pour éviter les Monts du Lyonnais et la massif du Morvan. Sans doute le pilote aurait voulu ensuite rejoindre la vallée de la Loire pour poursuivre vers la capitale. Vers 13h, à la verticale de Saint-Chamond, une fumée noire se dégagea de l'appareil ainsi que l'ont dit des témoins au sol, lesquels évoquèrent tantôt le côté droit de l'avion, tantôt le gauche. L'appareil perdit rapidement de l'altitude au dessus de Saint-Etienne puis de Firminy, avant de s'écraser au sol.

A bord de l'appareil, le Sergent-chef Maurice Suau, pilote et commandant de bord fut éjecté et grièvement blessé. Transporté à l'hôpital de Saint-Etienne, il reprit du service à Air France dans les années 50 et assura la formation des pilotes de la Compagnie. Tous les autres membres d'équipage ou passagers ont trouvé la mort : Albert Legendre 34 ans officier mécanicien, Sergent Roger Pehau mécanicien navigant, probablement co-pilote de l'appareil, Caporal Marie Robert Peperiot 26 ans mécanicien navigant, il remplaça à bord au dernier moment Pierre Martinot qui ferma la porte de l'avion, le Sergent Charles Deguin, 24 ans, pilote de chasse et passager qui partait en permission à Paris. Pierre Martinot continua d'assurer son service de l'Armée de l'Air, puis créa la société de maintenance d'avions, Compagnie aérienne des Alpes Françaises (CADAF) sur le terrain de Vouglans-Chambéry.

Parmi les premiers sauveteurs, Antoine Ertel retira deux corps calcinés. C'est à l'initiative de son fils Marcel qu'une stèle commémorative sur le lieu du crash a été inaugurée le 9 septembre 1989. Elle se trouve sur la route du Pertuiset, en direction de Chambles.

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES



CHATEAU BERNARD (Isère)

14 Mars 1947

Le 14 mars 1947, le Douglas DC 3, ex C 47 A-90-DL Skytrain, serial 20488, immatriculé F-BAXO, appartenant à ma Compagnie Air France, décolle de l'aéroport de Nice à 13 heures 30 à destination de Paris avec escale à Lyon-Bron à 16 heures. A 15 heures 30, alors qu'une tempête de neige fait rage sur les massifs montagneux, l'appareil entre en contact avec la station



goniométrique de Montélimar-Ancône qui le situe au-dessus du Vercors. A bord de l'appareil, 18 passagers et 5 membres d'équipage : pilote et commandant de bord, Eugène Poulon, 2^o pilote Yves Lucchesi, radio Roger Bourgne, 1^o mécanicien Marcel Wauthier, 2^o mécanicien Marcel Bouthien. A 35 kilomètres au Sud de Grenoble, des habitants de Château-Bernard entendent, en cours d'après-midi, une forte explosion. Des équipes de recherche retrouvent, après un difficile accès dans une neige profonde, l'épave de l'appareil qui a explosé contre la montagne, puis glissé sur la pente du versant sud de la Moucherolle, entre ce pic et les rochers des 2 Sœurs à 2100 mètres d'altitude, au lieu dit «Fontaine Sarrazine». Aucun survivant. A noter, qu'Yves Lucchesi revenait de son voyage de noce à Nice. Par ailleurs, lorsque les équipes de secours arrivèrent sur les lieux de la catastrophe, la neige était recouverte des fleurs que l'avion avait chargé à Nice en tant que fret.

DECINES (Rhône)

1^{er} Décembre 1948

Vers 14 heures 30, le quadrimoteur Handley-Page Halton, (version transport civil du Handley-Page Halifax C VIII) de la Compagnie Aéro-Cargo, immatriculé F-BCJS (ex : G-AGPC n^o 1360), s'écrase au sol, par temps de brouillard, lors de son décollage en face nord à 1200 mètres de la piste de l'aéroport, au lieu dit «Beauregard», sur la commune de Décines.

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

L'appareil décolle pour assurer une liaison commerciale vers Casablanca. A bord de l'appareil, trois membres d'équipage : Roger Bauband, pilote ; Baudet, radio et Lucien Laberre, mécanicien, tous trois sont blessés. Parmi les cinq passagers, trois membres de la même famille trouvent la mort et deux autres sont blessés. Dans les jours qui suivirent, les enquêteurs officiels et les affréteurs de l'appareil recherchent toujours une mallette contenant deux cent Louis d'or !...



La Société Aéro-Cargo a été créée à Lyon le 30 juillet 1946 par des hommes d'affaires locaux. Elle a pour but d'assurer du transport aérien de fret, de personnes, et d'effectuer des travaux aériens sous toutes ses formes. Son directeur, le Colonel Schmidlin coordonne les liaisons aériennes vers le Royaume-Uni, le Bassin Méditerranéen et même vers l'Afrique occidentale. Aéro-Cargo dispose de trimoteurs Junkers 52 et de quadrimoteurs Handley-Page Halifax achetés dans les surplus militaires alliés. Ces appareils qui ne sont pas adaptés au transport

aérien, et peu rentables, seront rapidement remplacés par des DC 3, voir par un SO-30 P 'Bretagne'. Aéro-Cargo sera absorbée au sein de la Compagnie Aigle Azur en 1949.

BRON (Rhône)

8 Janvier 1949

Vers 20 heures 30, le DC 3, ex Douglas C 47 A 1 DK Skytrain, serial 12101, de la Compagnie Air Algérie, immatriculé F-BCYO, en provenance d'Alger, capote lors de son atterrissage en face nord.. Le train d'atterrissage ayant cédé, l'appareil touche de l'aile la piste. Le mécanicien, Robert Godard, projeté hors de la cabine, est indemne. Le pilote Marcel Riquier est dégagé de la cabine, mais il est sérieusement blessé et le radio Pierre Chevallier légèrement commotionné. Il n'y a aucun blessé parmi les passagers car l'appareil transporte uniquement du fret.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

SAINT JUST CHALEYSIN (Isère)

29 Novembre 1949

Le DC 4, ex C 54 A-15-DC Skytrain, serial 20488, immatriculé F-BELO, appartenant à la Compagnie Air France, assure la liaison de Paris à Tunis avec escale à Lyon-Bron. L'appareil qui a décollé de Paris-Orly à 14 heures 55 (retard de 55 minutes suite à un ennui sur le moteur droit) contacte la tour de contrôle de Bron à 16 heures 22 signalant qu'il est prêt à atterrir. C'est dans le brouillard que l'appareil s'écrase au sol, au hameau de Gravetan, sur la commune de Saint Just Chaleysin. A bord de l'appareil, trente deux passagers et cinq membres d'équipage : le pilote et commandant de bord Louis Villeval, le premier radio René Christin, le deuxième-radio Pierre Vire, le mécanicien Jean-Maurice Dauget, le steward Zigler. Sous la violence du choc, l'appareil s'est partagé en deux et prend feu. Trois membres d'équipage trouvent la mort, Villeval, Vire et Dauget, ainsi que deux passagers d'origine polonaise, quinze passagers sont totalement indemnes, les autres étant plus ou moins blessés. La commission d'enquête aurait pour hypothèse le dérèglement de l'altimètre...



Le chef-radio navigant Pierre Vire était un vétéran des lignes d'Air France et un aviateur d'élite (10.500 heures de vol et 2.300.000 kilomètres). **VIRE**, Pierre, né le 15 octobre 1903 à Koléa, près d'Alger.

Pierre VIRE, à sa sortie du lycée Bugeaud à Alger à l'âge de 16 ans, embarque comme matelot pour payer sa traversée Alger-Marseille. Il entre à l'école de radiotélégraphie à Marseille et obtient son brevet de radiotélégraphiste. Il accomplit son service militaire dans la Marine Nationale. Pierre VIRE est engagé, le 1er décembre 1925, en qualité de radiotélégraphiste à bord des vedettes des lignes Latécoère de Toulouse. D'octobre 1928 à 1939, une carrière de radionavigant s'ouvre à lui à bord des hydravions et avions Latécoère, où il est aux prises avec un danger permanent, et prouve son dévouement lors de plusieurs sauvetages. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Pierre VIRE poursuit sa carrière à Air France et trouve la mort, le 29 novembre 1949, à bord du DC 4, immatriculé F-BELO, qui effectuait la liaison Paris-Tunis avec escale à Lyon-Bron. Il a été inhumé le 4 décembre 1949 au cimetière de Saint Eugène à Alger. Après l'indépendance de l'Algérie, sa tombe ayant été profanée, son corps fut exhumé et transféré à Paradou, à proximité des Baux de Provence. Pierre VIRE comptait 10 500 heures de vol. Ses talents de narrateur seront très vite appréciés par les lecteurs de la Dépêche Algérienne où il écrit dans la rubrique «Bruits d'ailes et de moteurs». Puis, il publie «Fortune de mer», «Au péril de l'espace», «Figure de proue», «T.V.B Tout va bien».

MASSIF DU MONT BLANC (Haute-Savoie)

3 novembre 1950

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

Le Lockheed L-749 Constellation d'Air India International, immatriculé VT-CQP, baptisé «Malabar Princess» assurant la liaison Bombay-Londres via Le Caire et Genève, disparaît à 10h 45 des écrans radar de la tour de Genève-Cointrin, peu avant son atterrissage. L'appareil ne s'étant pas posé sur l'aérodrome de Genève-Cointrin, les autorités lancent des vols de reconnaissance. Les recherches aériennes rendues difficiles par une météo épouvantable s'organisent. Deux jours après, le 5 novembre, un DC 3 de Swissair repère les débris de l'appareil aux alentours des rochers de la Tournette à 4677 mètres d'altitude, sur l'arête terminale du Mont Blanc, à proximité du refuge Vallot. A Chamonix, les secours s'organisent sous la direction de René Payot, moniteur-chef de l'Ecole de Haute Montagne, une caravane d'une trentaine d'éclaireurs-skieurs se met en route depuis le téléphérique de l'Aiguille du Midi. Emporté par une coulée de neige, René Payot chute dans une crevasse dissimulée sous un épais manteau neigeux, et succombe. Drame du destin, à près de 100 mètres du lieu où une avalanche avait emporté son frère en 1939. Les secours chamoniards renoncent après cette tragédie, alors qu'une autre caravane partie de Saint Gervais finit par atteindre l'épave pour ne plus rien trouver de vivant. L'équipage anglo-indien se composait : le pilote, Commandant Alan R.Saint, un as britannique, le copilote Vy Korgaokar, le navigateur S.Antica, le premier-mécanicien Gomes, le deuxième-mécanicien D. Ranghuram, la radio P.

Constellation d'Air India

Constellation 'Malabar Princess'



Nazir, l'intendant S. Ganesh et l'hôtesse Mme Grostate. Les 39 passagers, en majorité des marins qui rejoignaient leur bateau en Angleterre.

MASSIF DE L'OBIOU (Isère)

13 Novembre 1950

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

Le 13 novembre 1950, vers 18 heures, le ciel est bouché et il neige au-dessus de 2000 mètres sur les Alpes du Dauphiné. Un Skymaster C 54 B, immatriculé CF-EDN, quadrimoteur appartenant à la compagnie Curtiss Reid Flying Services heurte le sommet de l'Obiou. L'appareil explose et projette ses débris dans la combe, face nord, jusqu'à plus d'un kilomètre du point d'impact. Il n'y a pas un seul survivant parmi les 58 passagers, des Canadiens revenant d'un pèlerinage à Rome, et les sept membres d'équipage. Le 18 novembre, des funérailles solennelles eurent lieu dans la cathédrale de Grenoble. Toutes les passagers sont inhumées à La Salette autour d'une petite chapelle commémorative. Les membres d'équipage auraient été inhumés à l'origine dans un cimetière grenoblois. Des traces de choc ont été observées sur l'arête ouest de l'Obiou que l'avion a heurtée de son aile droite. Les circonstances de l'accident paraissent donc claires. Mais elles ne paraissent claires qu'en apparence car une étude minutieuse des causes de l'accident et toute une série de faits troublants qui suivent celui-ci, démontrent qu'il n'en est pas ainsi.



es
sauvete
urs
recueill
ent les
corps
Cimetière
re
canadie
n de La
Salette



PONT EVEQUE (Isère)

10 Mai 1955

En raison d'un incident technique, le Breguet «Deux Ponts 763» n°4, d'Air France, immatriculé F-BASQ, fait un atterrissage forcé, train rentré, au lieu dit «La Pape», sur la commune de Pont Evêque. Le pilote, le commandant Gérard Caillat fit preuve de beaucoup d'habileté puisqu'il posa son appareil en moins de 750 mètres. Quarante deux passagers étaient à bord, personne ne fut blessé, mais les tôles inférieures du fuselage avaient beaucoup soufferts et les pales d'hélices tordues. L'appareil qui venait d'Afrique du Nord, devait atterrir

à Lyon-Bron. Air France voulut savoir si l'appareil était récupérable et réparable car à l'époque, le Breguet 763 valait 800 millions d'anciens francs. Yves Brunaud, chef pilote de la firme Louis Breguet fut invité à donner son opinion : «on peut tenter de le décoller de là, une fois les hélices remplacées, et à condition d'alléger au maximum l'appareil et de niveler sommairement le terrain». Il fallut près de deux mois pour égaliser le terrain, redresser ou renforcer les tôles, changer les hélices, vidanger les 4000 litres de carburant pour laisser le

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

strict nécessaire, démonter tous les aménagements commerciaux et remettre l'avion sur ses roues. Le 8 juillet, vers 5 heures du matin, Yves Brunaut, le F-BASQ à Pont-Evêque décolle le Bréguet 763 au bout de 350 mètres. Quelques années plus tard, le Commandant Gérard Caillat deviendra pilote de Concorde....



SAINT PRIEST (Rhône)

28 Janvier 1956

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



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

BRON (Rhône)

19 Décembre 1957

Le 2 avril 1949, se concrétise le projet débuté en 1942, du décollage sur le terrain de Toulouse-Blagnac du plus grand avion de transport français jamais construit à ce jour, le SE 2010 'Armagnac'. Pierre Nadot et Léopold Galy sont aux commandes, assistés des ingénieurs Roger Béteille et Jacques Lecarme. Construit par Sud-Est Aviation, cet appareil peut transporter 84 passagers sur 5000 kilomètres à une vitesse de de 450 km/h. L'Armagnac était destiné à faire carrière à Air France, mais il sera finalement exploité par la Compagnie des Transports Aériens Internationaux (TAI) et par la Société Auxiliaire de Gérance et Transports Aériens (SAGETA), avant d'être retiré du service en 1958. L'appareil a servi à de très nombreux vols entre Paris et Saïgon lors de la guerre d'Indochine, principalement dans le rapatriement des blessés et des prisonniers.

Le 19 décembre 1957, vers 18 heures 15, le quadrimoteur Armagnac SE numéro 2010, immatriculé F-BAVH appartenant à la SAGETA / DRI, fait un atterrissage d'urgence à Bron. Alors qu'il effectue une liaison commerciale entre Oran et Paris, une explosion criminelle survient à son bord, à la verticale de Clermont-Ferrand, en causant des dégâts modérés (trou sur le côté droit juste en avant de l'empennage, une personne pouvait passer par l'ouverture sans se baisser). Le Commandant de bord Lemelder pose son appareil, sans problème, avec 6 membres d'équipage, 89 passagers et un bébé.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

BRON (Rhône)

10 Septembre 1958

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

BRON (Rhône)

14 Août 1961

Vers 16 heures 45, le Vickers Viking de la Compagnie Overseas Airways, immatriculé G-AJCE, qui assure une liaison commerciale entre Palma de Majorque et Londres-Gatwick, fait 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.

TRAMOYES (Ain)

12 août 1963

Le biturbopropulseur Vickers V 708 Viscount, serial n° VW39, immatriculé F-BGNV, appartenant à la Compagnie aérienne Air Inter, assure la liaison aérienne régulière de transport public Lille-Nice avec escale à Lyon, il s'agit du vol IT 2611. L'appareil décolle de Lille à 11h 51* avec un plan de vol IFR (navigation aux instruments). Le temps de vol prévu entre Lille et Lyon est de 1h 21 et la croisière sera effectuée au niveau 150 (altitude d'environ 4500 mètres). L'horaire prévoit l'atterrissage à Lyon à 13h 25.

*Les heures indiquées sont en heure TU (Temps universel soit un décalage de 1 heure en moins).

Le vol a été normal et le F-BGNV commence sa descente vers Lyon à 13h. Il contacte Lyon-Approche à 13h 10 en annonçant qu'il a dépassé depuis une



minute la balise FOL de Tramoyes. Il est alors placé pour effectuer une approche directe en piste 17. A 13h 11, le contrôleur de Bron indique au pilote du Viscount qu'une Caravelle est en phase de décollage à Bron et lui demande de rester sur la région de Tramoyes au niveau 30. Ce qui est accepté par le F-BGNV puisque des témoins ont vu l'avion dans une trajectoire ouest-est. Mais le pilote signale entrer dans un violent orage et déclare «*ne pouvant rester longtemps là-dedans*». A 13h 13, le contrôle de Lyon autorise le Viscount à se présenter pour une approche directe en piste 17, ce dernier accuse réception. C'est la dernière communication radio. La commission d'enquête a retenue 13h 19 comme étant l'heure la plus probable de l'accident du F-BGNV. Que s'est-il passé dans cet intervalle de temps? La commission d'enquête n'exclut pas qu'un coup de foudre ait pu entraîner l'éblouissement ou la perte de vision, et diminuer sensiblement les moyens des deux membres d'équipage, ce qui expliquerait le vol désespéré à très basse altitude de l'appareil au cours d'un orage d'une extrême violence.

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

L'épave de l'avion est retrouvée au lieu-dit 'Le Mollon' sur la commune de Tramoyes, à moins d'un kilomètre du pylône radio-électrique de Tramoyes (balise FOL), à près de 15 kilomètres de l'entrée de piste 17 de Bron. L'appareil a d'abord touché un arbre de l'aile gauche, puis le toit des dépendances de la ferme Degletane, atteint un second arbre avant de ricocher sur le toit de la ferme Grand, un poteau électrique en ciment armé de 8,50 mètres de haut achève de l'éventrer, avant qu'il s'écrase sans brûler dans un champ. Les premiers témoins et les sauveteurs découvrent un paysage d'apocalypse : corps mutilés au milieu de bagages éventrés et des débris de l'appareil. Quatre miraculés grièvement blessés sont transportés au domicile de Joseph Richard avant d'être évacués vers l'hôpital Edouard Herriot. 12 corps sont transportés dans la salle du conseil municipal de Tramoyes aménagée



en chapelle ardente. Les débris de l'appareil, gardés par les gardes mobiles, resteront sur place une huitaine de jours afin de permettre aux enquêteurs de faire leur travail.

Un autre drame s'est joué à la ferme Grand. Touché par l'aile de l'avion, un pan de mur s'est effondré sur les enfants de la famille qui s'amusaient en présence de Daniel BERTIN. Ce dernier, 20 ans, fils adoptif des époux Grand qui devait partir prochainement pour faire son service militaire, trouve la mort, alors que les enfants sont retirés blessés des décombres du bâtiment.

A bord de l'appareil:

l'équipage:

Georges, Yvon Valencia, né le 1er septembre 1925 à Bône, pilote, domicilié à Perpignan (Pyrénées Orientales). 7400 heures de vol, décédé.

Guy, Marie, Joseph Cleret de Longavant, né le 21 juillet 1930 à Fougère, co-pilote, domicilié à Marly le Roi (Seine et Oise). 5795 heures de vol, décédé.

Liliane, Renée Perois, née le 31 octobre 1942 à Montreuil sous Bois, hôtesse de bord, domiciliée à Fontenay sous Bois (Seine), décédée.

Christiane Souleil, née le 22 mai 1939 à Marseille, hôtesse de bord et chef de cabine, domiciliée à Paris 15ème. Mademoiselle Souleil, grièvement blessée, a été transporté à l'hôpital Edouard Herriot à Lyon, où elle est décédée.



9 passagers décédés sur le lieu de l'accident à Tramoyes :

Germaine Benoit, née le 2 juillet 1900 à Tourcoing, domiciliée à Valbonne (Alpes Maritime)

Anne-Marie Crepel, née à Lens le 25 août 1931, secrétaire, domiciliée à Lens (Pas de Calais).

André Decroix, né le 20 août 1921 à Tourcoing, chauffeur, domicilié à Tourcoing (Nord)

Alfred, Gaston Dubois, né le 3 avril 1907 à Denain, brasseur, domicilié à Denain (Nord).

René, Paul Ferdin, né à Bordeaux le 20 juin 1929, épicier, domicilié à Lens (Pas de Calais).

Brigitte Julien, née à Béthune le 28 juillet 1954, sans profession, domiciliée à Oblinghem (Pas de Calais).

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

Fernand Urbain, né le 31 août 1919 à Couchy la Tour, mécanicien-dentiste, domicilié à Hazebrouck (Nord).

Jeannine Vicart, née à Béthune le 18 octobre 1926, sans profession, domiciliée à Oblinghem (Pas de Calais)

Fernande Yung, née le 8 mai 1908 à Oued el Alleg, sans profession, domiciliée à Alger.

3 passagers décédés à l'hôpital Edouard Herriot de Lyon :

Mademoiselle Grosse

Mademoiselle Christiane Souleil

Christophe Hilst, 5 ans

1 passagère rescapée, Elsa Simon, née le 30 mai 1958 à Tahiti

SAINT PRIEST (Rhône)

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 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.

SAINT PRIEST (Rhône)

10 Janvier 1964

Un 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 heure 15, lors de son approche sud de l'aéroport de Bron sur la commune de Saint Priest. 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.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

MASSIF DU MONT BLANC (Haute-Savoie)

24 janvier 1966

A 08h 10, le Boeing 707-437, immatriculé VT-DMH, baptisé «Kanchanjunga», appartenant à la Compagnie Air India International, qui assure la liaison aérienne commerciale Bombay-New York avec escales à l'aéroport de Genève-Cointrin et Paris, vole à 6200 mètres en provenance de Beyrouth et commence sa descente vers l'aéroport de Genève-Cointrin. Soudain, les contrôleurs aériens perdent sa position. Les autorités déclenchent des vols de reconnaissances malgré une météo difficile, un vent glacé qui souffle à plus de 80 km/h. A Chamonix, c'est le guide Georges Payot, fils aîné de René Payot, qui dirige les opérations de sauvetage. L'épave est repérée à proximité de l'arête terminale du Mont Blanc. L'appareil est totalement détruit : 106 passagers (à bord de l'appareil, Homi Bahabha, père du programme nucléaire indien) et onze membres d'équipage trouvent



la mort, des soutes éventrées les sauveteurs retrouvent des cadavres de singes destinés à des laboratoires. Les circonstances de cet accident ne sont pas très claires.

AEROPORT DE CHAMBERY (Savoie)

15 janvier 1970

Le Beechcraft 99, n° U 121, immatriculé F-BRUF, appartenant à la Compagnie Air Alpes, est détruit au décollage sur l'aéroport. Les occupants sont indemnes;

LEONCEL (Drôme)

10 avril 1989

Le biturbopropulseur Fairchild-Hiller 227-B, immatriculé F-GGDM, appartenant à la Compagnie UNI AIR INTERNATIONAL, assurant la liaison aérienne commerciale journalière de la Compagnie Europe Aero Service (EAS) entre Paris-Orly et Valence-Chabeuil, s'écrase à 21h 07 heures, lors de son approche finale contre la falaise du Massif du Vercors, au lieu dit «Pierre Chauve», sur la commune de Léoncel. Les trois membres d'équipage et les dix neuf passagers trouvent la mort dans cet accident. Leur mémoire est commémorée par une plaque dans l'église de Léoncel, une autre au Col de Tourniol et une sur la falaise fatale.

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES



SATOLAS (Rhône)

Octobre 1993

Un Super Guppy Turbine, immatriculé F-GDSG/3, appartenant à la Compagnie Aero Spacelines, assure un vol de liaison entre Hambourg et Toulouse. Par suite d'un vent fort de face, l'équipage décide de se poser sur l'aéroport de Lyon-Satolas. A l'atterrissage, la roulette du train avant se dérobe et l'appareil touche la piste avec le nez.



SATOLAS (Rhône)

28 Juin 1994

Vers 20 heures, un bi-turbopropulseur Grumman G 1, appartenant à la Compagnie Air Provence et affrété par la Compagnie Regional AirLines, immatriculé F-GIIX, qui assure une liaison aérienne commerciale entre Rouen et Lyon, est victime d'un incident technique à son atterrissage à l'aéroport de Satolas. Il s'ensuit un incendie qui détruit partiellement l'appareil et endommage 2600 m² de revêtement de la piste. Parmi les 24 passagers et 3 membres d'équipage, deux sont blessés légèrement.



LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

LAC DU BOURGET (Savoie)

6 février 1998

Le Gulfstream G III, immatriculé VP-BLN, décolle de l'aéroport de Genève à destination de Chambéry. A bord de l'appareil : trois membres d'équipage et deux passagers. A 11h 37, en courte finale d'approche de l'aéroport de Chambéry, l'appareil heurte violemment les eaux du Lac du Bourget. Rapidement secourus, les membres d'équipage et les passagers sont recueillis par des pêcheurs sur leurs barques.

SATOLAS (Rhône)

30 décembre 1998

Le Boeing 737-348, immatriculé F-GIXL, appartenant à l'Aéropostale, décolle de Satolas à 7h 58 pour un vol de transport public à destination de Nantes-Atlantique. A bord de l'appareil : cinq membres d'équipage et 59 passagers. Lors du décollage, un incident technique se produit. L'appareil se repose, deux heures plus tard, en condition d'atterrissage de précaution.



LYON-SAINT EXUPERY (Rhône)

2 Mai 2000

Le Learjet 35 A, immatriculé G-MURI, appartenant à la Northern Executive Aviation Ltd, assure un vol entre Farnborough et Nice. En cours de vol, l'équipage détecte une panne sur le réacteur gauche et décide d'effectuer un atterrissage sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Lors de son approche en face nord, l'appareil



alors qu'il franchit le seuil de la piste, embarque à gauche, l'aile touche le sol, il s'écrase et prend feu. Les deux pilotes trouvent la mort, parmi les trois passagers blessés, le pilote de Formule 1, David Coulthard.

LYON - SAINT EXUPERY (Rhône)

17 mars 2001

Le Boeing 737-800, immatriculé 7 T-VJL, appartenant à Air Algérie, effectue un transport public de passagers entre Alger et Lyon. A bord de l'appareil : 7 membres d'équipage et 126 passagers. Lors de son atterrissage, vers 9h 35, en piste 18 L, l'appareil est prévenu que la piste est mouillée. Néanmoins, l'appareil s'immobilise cinquante mètres au sud de la piste et s'embourbe.

VILLEFRANCHE SUR SAONE (Rhône)

1er juillet 2005

Vers 7h 45, un ATR 42-500, immatriculé F-GPYK, avec trois membres d'équipage et 25 passagers esy en descente vers l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Un Robin DR 400-160, immatriculé F-GMXI, qui a décollé d'Epernay à destination du Castellet, avec son

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES

pilote et deux passagers, est à la verticale de l'aérodrome de Villefranche sur Saône. Il y a eu un risque sérieux d'abordage lorsque les deux appareils se croisent.

BRON (Bron)

28 Août 2005

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



BRON (Rhône)

17 janvier 2009

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

Photos : divers sites Internet, Philippe Treillet.

Les accidents d'avions commerciaux en Rhône-Alpes (C.A.L.M) 02/2014

LES ACCIDENTS D'AVIONS COMMERCIAUX EN RHÔNE-ALPES