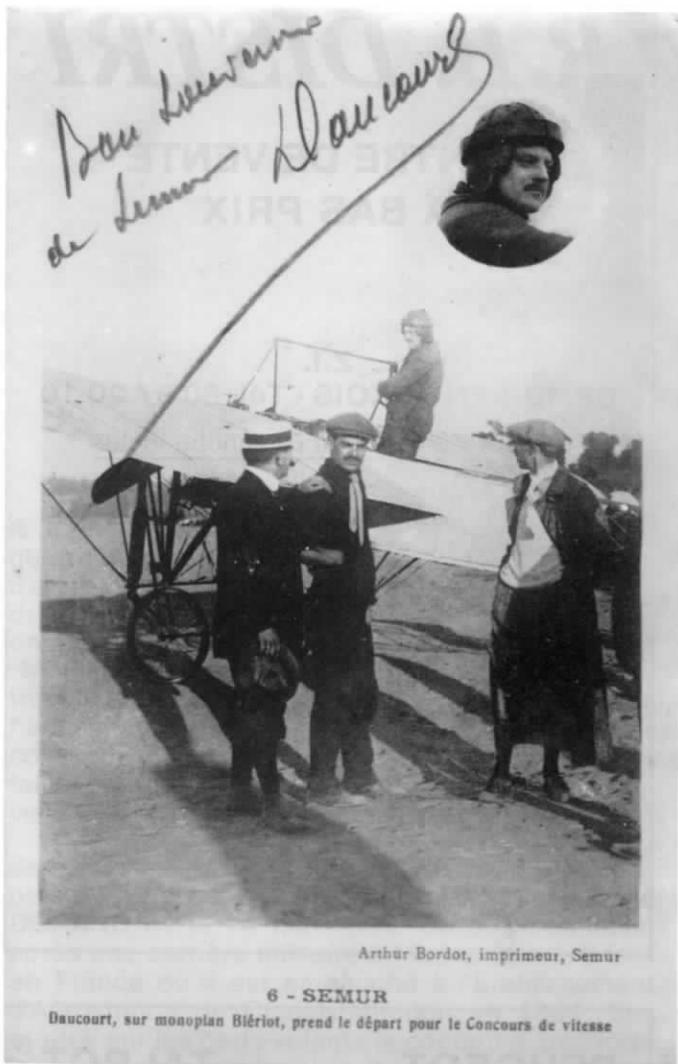


Les débuts de l'aviation à Semur de 1911...



Arthur Bordot, imprimeur, Semur

6 - SEMUR

Daucourt, sur monoplan Blériot, prend le départ pour le Concours de vitesse

DAUCOURT

Un des derniers venus, sinon à l'aviation, du moins aux honneurs. Ce "trainard", il est vrai, a cavalièrement rattrapé le temps perdu s'offrant, il n'y a pas deux mois, la coquette excursion de 852 kilomètres 300 dans la même journée, performance qui lui confère le titre de recordman mondial du voyage de ville en ville. A ce train, il lui faudrait quarante-six jours pour faire le tour du monde. Philéas Fogg et Gaston Stiegler, penchez-vous !

Industriel en cycles et automobiles, puis directeur de l'aérodrome Borel, à Châteaufort (Seine-et-Oise), Pierre-Henri Daucourt fut attaché en qualité de sous-officier au peloton cycliste de Nancy. Il possède son brevet d'aviateur militaire. Originaire de Champagne et âgé de trente-trois ans, il est devenu aviateur en quelque sorte "à la papa", et comme l'on passe de l'adolescence à l'âge mur, le plus naturellement du monde.

— J'avais, confesse-t-il, pratiqué tous les sports : ne devais-je pas pratiquer le plus passionnant ? J'ai appris à voler en regardant les autres ; j'ai acheté un appareil, et j'ai volé. C'est bien simple.

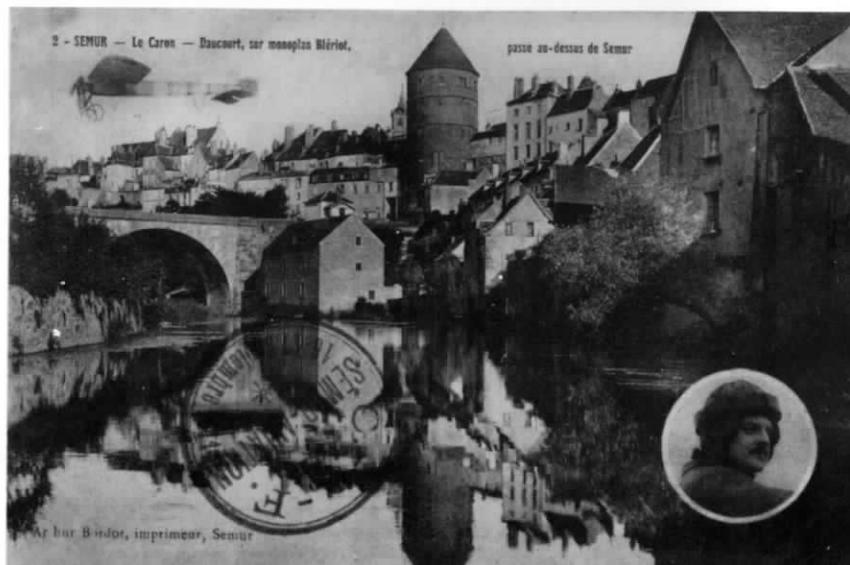
Sa "prise d'ailes" eut lieu en juin 1910 à Issy. Il se confina d'abord dans les exhibitions. On le vit à Auxerre, Vendôme, Semur, Avignon, Gap, Tournon, Aix-en-Provence, etc. Il remporta les premiers prix aux meetings de Troyes, Limoges, Toulon : en 1911 se classa troisième avec 1.000 kilomètres dans le prix des Escalles, à Orléans, fut le premier aviateur qui osa s'aventurer à travers les Hautes-Alpes (mars 1912) ; s'attribua, en septembre, le prix du Conseil général de la Seine (sept circuits de Paris, 770 kilomètres avec vingt et un atterrissages) ; et enfin, le 6 octobre dernier, tentait la Coupe Pommery, sur le parcours Valenciennes-Biarritz. Il s'adjudgeait par 852 kilomètres dans le même jour, le titre de recordman universel du voyage.

— Mes impressions, nous dit-il, sont très différentes, selon les différentes conditions du vol. Cependant quoi qu'il arrive, j'éprouve après chaque envolée une satisfaction indicible, soit pour avoir dominé un paysage merveilleux, soit pour avoir dominé les éléments déchaînés.

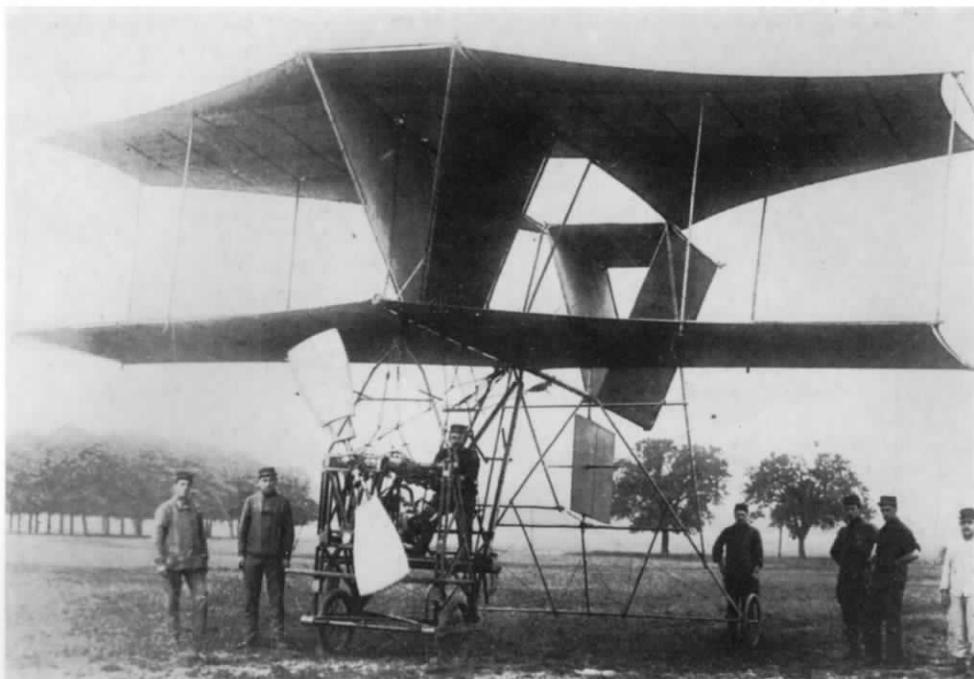
Le "champ d'aviation", expression conservée jusqu'à ce jour a, au moins une signification littérale à Semur. Depuis des décennies, un Comice agricole traditionnel se déroule dans la ville en automne. Au début de ce siècle, il était l'occasion d'une manifestation retentissante et dès avant la Grande Guerre, les organisateurs déployaient des grands efforts de promotion. Ils associèrent, avec originalité, au Comice agricole des 16 et 17 septembre 1911 : une fête aérienne. Cette époque semble constituer le départ de la vie aéronautique à Semur. Laissons la plume du journaliste du "Bien Public" nous conter cet événement.

"Après la distribution des récompenses, l'on se rend en foule à l'aérodrome de Champs-Pierres, où des vols doivent être effectués par deux aviateurs parisiens ; Daucourt et Laurens. En quelques minutes, le vaste espace qui a été aménagé par les soins du Comité d'organisation - composé de M.M. Bizot, Bon, Chapuis, Corniau, Gaveau, Guyot, Lucotte, Perrot, Thubert, Tribouillard - est envahi. Un vent violent souffle par rafales. Il fait froid mais bravement les curieux demeurent à leur poste d'observation. Les aviateurs sortent leurs appareils et les examinent minutieusement. Le moteur de Daucourt a quelques ratés, mais il ne tarde pas à être réglé. Tout est prêt... Cependant, le vent ne se calme pas... Il faut attendre.

La fanfare de Semur que nous retrouvons à son poste et celle de Montzeron-Epoisses, font entendre toute une série de morceaux, vivement appréciés par les connaisseurs. L'attente semble moins longue. Enfin, à 5 h 50, une accalmie se produit. Daucourt montant son Blériot de 30 HP, moteur Vialle, s'élève rapidement et pique droit sur le cirque de montagnes qui ferme l'horizon. On applaudit. L'aviateur revient à son point de départ, puis il vole au-dessus de la ville et, quelques minutes après, revient atterrir doucement à Champs-Pierres. C'est le tour de Laurens, avec son monoplan Deperdussin. Le gracieux oiseau s'élance dans l'espace, décrivant force arabesques. Le moteur ronronne joyeusement. Bientôt, Laurens disparaît, puis revient dans la direction du champ d'aviation. Daucourt repart. C'est alors une véritable chasse entre le Blériot et le Deperdussin. Elle se prolonge pendant un bon quart d'heure. Laurens et Daucourt effectuent des vols de hauteur, des vols circulaires, des vols planés, des vols en pleine vitesse. La nuit venant rapidement, les deux aviateurs atterrissent. Laurens heurte un poteau et détériore une aile de son appareil mais rien de grave. Le Blériot Daucourt a de son côté, quelques pièces faussées. Peu à peu, le champ d'aviation se vide. Cette partie de la fête est terminée".



Arthur Bordot, imprimeur, Semur



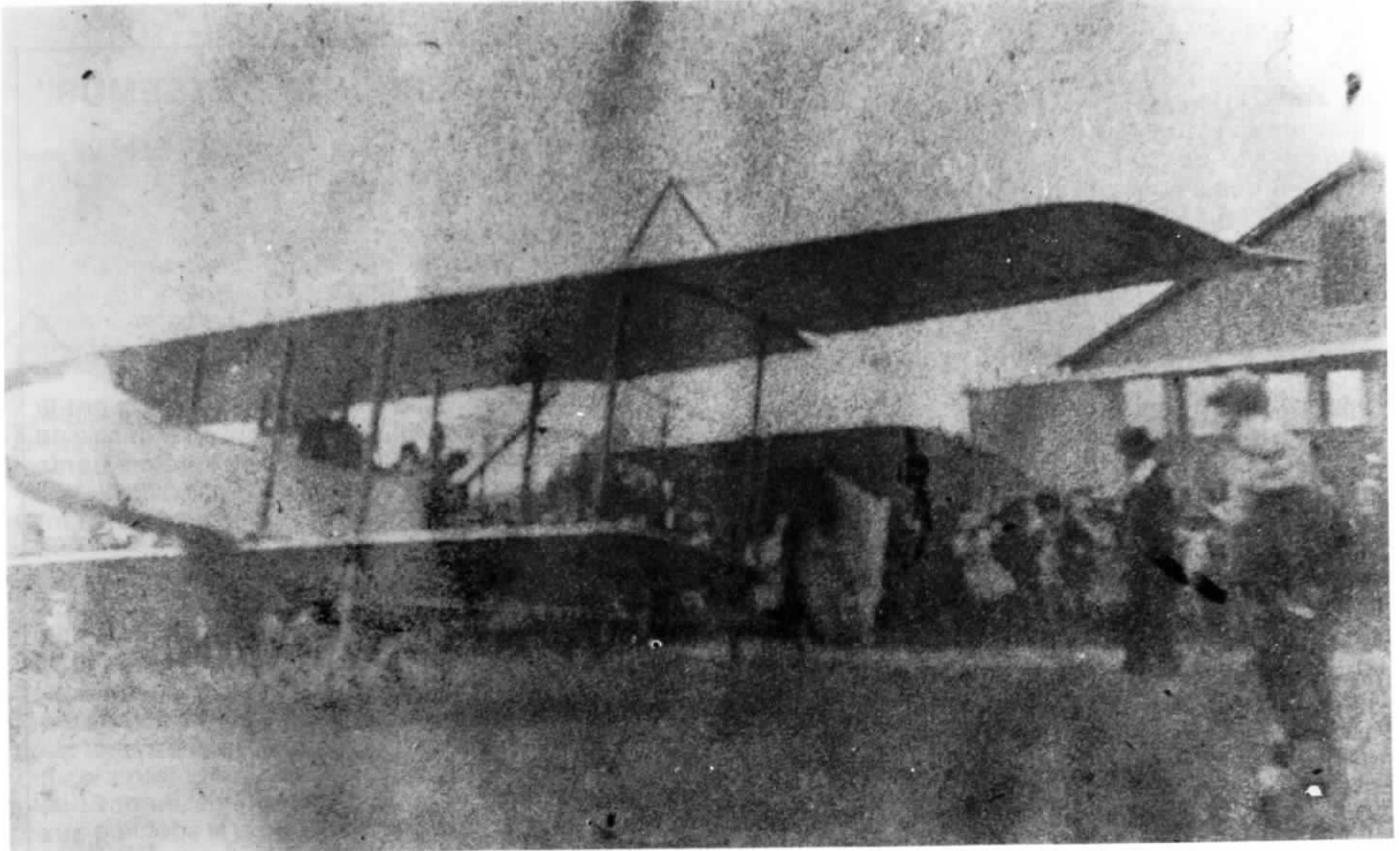
A la veille de la première guerre mondiale, le terrain d'aviation a déménagé d'endroit. De "Champs-Pierres" on le retrouve au lieu-dit "Moulin à vent" où il se trouve actuellement. Un hangar en pierres a été construit. Les autorités militaires pratiquent cette nouvelle "station d'atterrissage".

*Ci-dessus :
le biplan expérimental construit par le pionnier.
Ces machines, véritables laboratoires volants, permirent à Dorand
d'approfondir ses connaissances sur les plus lourds que l'air.*

Semur ne fera pas qu'accueillir des personnages célèbres de l'aviation. La ville est aussi la patrie d'Emile DORAND né le 14 mai 1866. Ce polytechnicien après une carrière militaire à Madagascar, revient en France où il est embauché à l'Etablissement d'Aérostation de Chalais-Meudon en 1894. Ses études sur les cerfs-volants le conduit à améliorer les qualités aérodynamiques. Il analyse avec patience les problèmes du vol, se passionne pour la réalisation d'une machine volante, puis pour différents travaux : téléphotographie, méthodologie des essais en vol, hélices sustentatrices. En 1916, il met au point un avion biplan à hélice tractive doté d'un propulseur de 160 cv qui a été assemblé en série et engagé au combat. Nommé à la tête de la Commission Interalliée de contrôle aéronautique jusqu'en 1921, il s'éteint à Paris en 1922.

Son fils René DORAND, baigne dès sa prime jeunesse dans une ambiance propice au développement d'une véritable passion pour l'aéronautique. Ce futur pionnier des voilures tournantes est en 1924 engagé par la Société BREGUET. Avec Louis Breguet, il met au point en 1933 ; le gyroplane (pilote d'essai Maurice CLAISSE) puis en 1937, les G10 et G20, en 1941 le G34. En 1945, R. Dorand prend la direction de la division hélicoptère de la Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre (SNCAC) et s'intéresse à la mise au point du NC 2001 capable d'emporter cinq personnes - jusqu'à sa disparition le 30 décembre 1981, jamais il n'a cessé ses recherches, avec l'ONERA, la NASA et a proposé même des améliorations pour les moteurs de CONCORDE.





Biplan militaire M. FARMAN - Moteur Gnome - 7 cylindres
18 Septembre 1914. Au fond : le hangar



1913/14 - Lucienne BELVAUX
Départ pour un baptême de l'air

En 1927 le terrain d'aviation est désaffecté par l'autorité militaire à la suite d'une demande de la municipalité de Semur, en égard au nombre très restreint des avions qui y atterrissent. En 1934, la Ville de Semur accepte le principe de louer le terrain à l'aéro-club, ainsi que le hangar.

De fait, l'aéro-club est déclaré à la Sous-Préfecture de Montbard le 23 mars 1934, avec publication au Journal Officiel le 13 avril 1934.

Son premier bureau est composé alors de :

- Président d'honneur : M. Gaveau
- Président : M. Morlevat
- Vice-Président : M. Renard
- Secrétaire : M. de Chastellux
- Trésorier : M. Floret
- Membres : M. Dufлот, Darcy, F. Bizouard, Bresson, Billiotte, Girard.

La cotisation est de 20 Frs et donne droit à une revue trimestrielle "les ailes de la Côte d'Or".

L'objectif est d'obtenir, l'adhésion du club comme section de celui du département de la Côte d'Or, agrandir le terrain de 10 ha, déplacer une ligne électrique à haute tension et des subventions, notamment du Ministère de l'Air.

En 1935 est envisagé la création d'une section des infirmières de l'air, et une école de mécaniciens.

Les démarches du Président Morlevat conduisent à l'ouverture de l'aérodrome à la Circulation Aérienne Publique (C.A.P.).

Le 23 juin 1935 c'est la grande fête d'inauguration avec la participation exceptionnelle de Michel Detroyat.

Parcourons ensemble l'extrait du "Bien Public" du lundi 24 juin 1935.

"LA FÊTE AÉRIENNE DE SEMUR"

Le déjeuner

A midi et demi, les personnalités, les organisateurs et les concurrents se réunissaient à l'hôtel de la Côte d'Or en un déjeuner amical où il serait improprie de qualifier de banquet. Entourant le représentant du ministre de l'air, on notait M. Detroyat, Gaveau, Leclercq, la parachutiste Edith Clarck, Morlevat, etc... Le repas, servi par maître Bibert, fut excellent.

Au dessert, seul M. le Sous-Préfet Leclercq prit la parole pour, au nom du représentant du Ministre de l'air, et au sien propre, adresser ses remerciements et ses félicitations à l'A.C. de S. pour l'initiative couronnée de succès qu'il avait prise en organisant cette fête à la gloire des ailes.

Le meeting

A 15 h, chacun se retrouvait au terrain où déjà une foule évaluée à plus de 5000 personnes s'était rendue depuis le début de l'après-midi. Les claires toilettes des nombreuses dames, les avions de toutes teintes scintillants au soleil, les haut-parleurs qui diffusaient des disques ou les commentaires d'un speaker disert et spirituel, le vrombissement des moteurs, tout cela créait l'ambiance si spéciale aux meetings aériens.

L'appareil le plus admiré était bien entendu le petit monoplane d'acrobaties de Detroyat. Rouge et noir, il portait sur ses flancs l'impressionnante nomenclature des victoires remportées dans tous les pays du monde par notre grand virtuose.

Le meeting commença à 15 h exactement par une exhibition de l'excellent pilote Montchanin, le héros de la matinée, qui effectua quelques loopings, 1 ou 2 renversements, des tonneaux, et termina par une démonstration de vol et d'atterrissage avec moteur calé. Il fut longuement et justement applaudi.

Tour à tour, d'autres avions prirent le départ, emmenant des passagers ou effectuant, eux aussi, quelques figures classiques.

AUXOIS AMBULANCES

- Service permanent 24 h/24
- Personnel diplômé
- Remboursement toutes caisses
- Entreprise agréée



 **80.96.61.49** 

- Transport assis (V.S.L.)
- Rayons
- Dialyse
- Kinési



**33, rue du Bourg-Voisin
21140**

SEMUR-EN-AUXOIS

Ent. agréée 86.21.58

OFFICE NOUVEAU DU NETTOYAGE

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE TOUS LES
LOCAUX - NETTOYAGE INDUSTRIEL



La technique moderne appliquée à la propreté

4 et 6, rue Eugène-Bussièr
21000 DIJON - Tél. 80 41 66 23

Michel Detroyat à Semur



Le Morane Saulnier MS 234 FAJTP
Envergure : 10,7 m - Longueur : 6,95 m
Haut : 2,8 m - Surface portante : 19,2 m²
Poids total : 1207 kg - Plafond : 5500 m
Distance franchissable : 600 km



Michel Detroyat au retour de son exhibition est félicité par le Maire, Monsieur Gaveau (le personnage en canotier)



Le bouquet après la voltige pour Michel Detroyat

L'EXHIBITION DE DETROYAT

Le numéro le plus impatiemment attendu et le plus goûté fut, bien entendu, celui de Michel Détroyat et lorsqu'il prit le départ, à 15 h 30, pour la première série de ses exhibitions, tous les autres appareils, qui occupaient le ciel, vinrent se poser, lui laissant place libre.

Détroyat commença par une série d'exercices classiques d'acrobatie aérienne : loopings, renversements, tonneaux, vrilles, descentes en feuille morte. Les spectateurs admirèrent surtout l'impeccable réalisation de ces acrobaties et la souplesse avec laquelle elles étaient exécutées, souplesse qui n'appartient qu'à Détroyat et qui les rend élégantes et gracieuses au plus haut point.

Dans la seconde partie de ses exhibitions, l'aviateur exécuta les principales figures de la haute école aérienne d'acrobatie, figures qui ont pour base le vol sur le dos. Plus impressionnantes que les premières figures académiques en quelque sorte, elles mirent l'émoi au cœur de bien des spectateurs. Avec une maîtrise remarquable, une sûreté et un coup d'oeil incroyables, Détroyat accomplit toute la gamme de ses acrobaties : montées fulgurantes en chandelle, renversements, descentes piquées au sol, puis rétablissement à quelques mètres des spectateurs et remontées vers le ciel. Tonneaux, vrilles, loopings simples ou agrémentés de quelques fantaisies, vols sur l'aile, se succédèrent comme un feu d'artifice. On ne se lassait point de suivre dans le ciel bleu le petit avion rouge et noir si docile et si élégant. Aussi, quand Détroyat, souriant et très calme en descendit, ce fut un tonnerre de bravos qui l'accueillirent.

Mentionnons également les descentes en parachute effectuées de façon impeccable par Miss Edith Clark et par Romaneschi, qui comptent l'un et l'autre, plusieurs centaines de "sauts dans le vide".

Tout l'après-midi, le ciel fut rempli de vrombissement des moteurs et des évolutions des appareils et de nombreux spectateurs et spectatrices ne voulurent pas quitter l'aérodrome de Semur, sans avoir, les uns reçu le baptême de l'air, les autres retrouvé dans une promenade au-dessus du lac de Pont ou de la région semuroise, les joies sportives et fortes de l'aviation.



Après le vol, Michel Detroyat raconte

MICHEL DETROYAT

Né le 28 octobre 1905, fils du général Detroyat, entra à l'école de pilote d'Istres en 1924 et révéla rapidement de très grande qualité de pilote. A peine breveté, il occupa quelques temps des fonctions de moniteur et mit au point une très belle figure d'acrobatie : le tonneau lent. En 1927, sergent au Bourget, il fit la connaissance de Charles Lindbergh qui venait d'effectuer la traversée de l'Atlantique en avion.

La même année il entra comme pilote d'essai chez MORANE-SAULNIER, ce qui lui permit d'effectuer de nombreuses présentations en France et à l'Étranger, de gagner des prix et battre des records. Grand spécialiste des vols inversés, Detroyat établit, le 25 décembre 1932, un record de vol sur le dos avec une durée de vingt-cinq minutes. Il fut aussi le détenteur d'un record original : celui des atterrissages de précision, hélice calée, avec un écart maximal de 4,30 m sur vingt posés. Au cours de ses déplacements l'aviateur put se mesurer aux plus grands pilotes de son temps : Udet, Fieseler, Doret, Coppens de Houthubst.

Après avoir défendu trois ans de suite les couleurs françaises dans le PAN AMERICAN AIR RACES, il disputa fin 1936, le Greve Trophy et le Thompson Trophy. Sa victoire fut si éclatante que le public français lui réserva, à son retour, un accueil triomphal.

C'est en **1935** également que l'école de pilotage fonctionne sous la direction de Fernand LONGUESSERRE.

Le voici ici, devant le POTEZ 36 accompagné de Mademoiselle Marguerite ANCEL, fondatrice de la section des Ailes Bourguignonnes Féminines.



POTEZ 36.13 à moteur Salmon 7 AC de 95 CV immatriculé F - ALKE
N° de série 2386 - Construit en 1931 à l'usine Potez à Meaulte
Certificat de navigabilité : Août 1931 N° 2157

HISTORIQUE

Sorti au début de 1929, le Potez 36 doit être considéré comme le premier véritable avion de tourisme, comportant deux importantes innovations :
- une cabine intérieure biplace permettant de voler en tenue de ville et non plus en combinaison fourrée,
- une aile dotée d'un "bec de sécurité" retardant fortement le décrochage.

Doté d'une aile haute de 10.44 mètres d'envergure pouvant être repliée le long du fuselage pour faciliter le rangement, l'avion se présente comme une réduction de l'avion commercial Potez 32 qui pouvait transporter 2 pilotes et 4 passagers. La cabine revêtue de contreplaqué est conçue autour de deux sièges côte à côte et comporte une verrière à grande visibilité, du moins pour l'époque.

Sans tarder, dès avril 1929, le constructeur lance la fabrication d'une série de 50 appareils qui obtiennent vite un grand succès, d'autant plus que la cellule est apte à recevoir toute une gamme de moteurs allant du Salmson 5AC de 60CV (P.36/3) au Lorraine 5 Pb de 110 CV (P.36/23) en passant par le Salmson 7 AC de 95 CV (P.36/13), le Renault 4 Pb de 95 CV (P.36/14) ou le Potez 6 Ab de 100 CV (P.36/15). Pas moins de 16 versions verront ainsi le jour pour une production dépassant les 250 exemplaires.

Robuste, sûr et économique, le Potez 36 fera les beaux jours des aéro-clubs et des riches particuliers. Certains même entreprendront des raids à son bord, comme LEFEVRE et DEMAZIERES qui réussissent une liaison FRANCE-MADAGASCAR, soit 12000 km, de novembre 1930 à avril 1931.

On raconte sur lui quelques anecdotes : un jour, à Orly, une brave femme qui avait pris place à bord pour un baptême de l'air, déplaça involontairement la manette des gaz avec la manche de son manteau alors que le pilote n'était pas encore monté. L'avion décolla et sa passagère, verte de peur, fit un vol de près d'une heure avant que l'avion ne se pose dans un champ en panne sèche, et sans même capoter. La même aventure serait survenue à un autre avion qui aurait décollé d'un aérodrome de la Beauce alors que son pilote venait de lancer l'hélice à la main. Ayant affiché trop de gaz, le pilote vit son avion décoller et disparaître à l'horizon. Il aurait été retrouvé intact dans un champ quelques heures plus tard.

Caractéristiques :

Valables pour le P.36/13 à moteur Salmson 7Ac de 95 CV

- Envergure : 10.44 m
- Longueur : 7.45 m
- Hauteur : 2.45 m
- Poids total : 760 kg
- Vitesse max. : 150 km/h
- Plafond : 4000 m
- Autonomie : 550 km

LE COMMANDANT WEISS

Durant cette décade l'attention du grand public profane est attirée sur la personnalité du Commandant WEISS à l'occasion du raid qu'il a entrepris. Mais il y a longtemps, dans les milieux aéronautiques que le Commandant Pierre WEISS est une figure populaire de l'aviation. A Semur notamment où il a beaucoup de bons amis, il laisse un souvenir permanent.

A la vérité, ce n'est pas tout à fait un militaire comme les autres, ce n'est pas tout à fait un chef comme les autres, et même, il faut l'avouer c'est merveille que ses supérieurs n'aient jamais tenu rigueur à cet officier original de son originalité.

Pierre WEISS, qui terminera une carrière éblouissante avec quatre étoiles, grand officier de la légion d'honneur et neuf citations, n'est pas seulement un brillant orateur et un hardi pilote, mais qui est aussi poète à ses heures et qui a signé plusieurs volumes délicieux (de prose et de vers) a consacré ses strophes touchantes à l'ivresse des essors aériens et aussi à la mort tragique de ses plus chers pilotes. "Les charmeurs de nuages"; "La bataille de l'atlantique"; "L'espace"; "Le Poitrail bleu du Sagittaire"; "Cidna ou l'Express d'Istanbul".



Le Commandant WEISS

Horlogerie	Bijouterie
Orfèvrerie	
●	
V. GONCALVES	
Toutes réparations et transformations	
24, pl Notre-Dame	Tél. 80 97 15 06

Ets DECHAUX	
Maison fondée en 1903	
♂	✍
FERS ET TUBES	
QUINCAILLERIE - PROFESSIONNELS	
Z.I. - Route de Dijon - Tél. 80 97 11 23	
MÉNAGE - DROGUERIE - OUTILLAGE	
Quincaillerie - Détail	
4 et 6, rue Buffon - Tél. 80 97 11 23	
DISTRIBUTEUR BUTANE - PROPANE - PRIMAGAZ	

En **1937**, débute la construction du "Club-House", maison du gardien et locaux pilotes. On envisage le balisage lumineux du terrain pour l'éclairage de nuit. Les travaux doivent se terminer fin 1938.

Un avion Hanriot 412 est acquit auprès de M. Poirier.

En **1938**, grand meeting la 17 juillet avec :
 - des sauts en parachute de Manguet.
 - le motoplaner de M. Joly, de Beaune (le futur inventeur des Jodels)
 - le champion du monde : Lieutenant NOVAK.

Le ministère de l'Air demande la création d'une section d'Aviation Populaire.



Le Lieutenant Novak s'installe dans son AVIA 422 immatriculé OK - AMI

FRANTIZEK NOVAK

Le lieutenant Frant Novak, né en 1902 à Sokotec-Podehady, pilote depuis 1923. Il volait depuis trois ans à peine quand il fut choisi comme chef-moniteur à l'école d'acrobatie tchécoslovaque, il fit un stage au groupe de chasse de Strasbourg.

En 1934, il était désigné, avec le capitaine Ambrus, pour représenter son pays à la Coupe Mondiale d'Acrobatie, où il se classait quatrième. La même année, il participait au meeting de Madrid et au Gala d'Abreu, à Lisbonne.

La venue à Paris de Novak, alors adjudant, n'était pas passée inaperçue. Ses concurrents avaient remarqué la classe extraordinaire de ce pilote qui n'allait pas tarder à remporter de brillants succès. En 1935, à Bucarest, à Belgrade et à Linze, il se classe premier des concours internationaux d'acrobatie. Et il fait mentir le vieux proverbe : Nul n'est prophète en son pays, en enlevant le Concours National, à Prague.

En 1936, Novak participe au Tournoi Olympique. Il présente deux machines et remporte les 2^e et 3^e places, immédiatement derrière son rival de Saint-Germain-en-Laye, le comte Hagenburg.

Envoyé en U.R.S.S., Novak s'y distingue au cours d'exhibitions à Moscou, Kiew et Odessa.

Enfin, l'an dernier, au Meeting de Zurich, c'est Novak qui prend la première place de deux des trois catégories du Concours International d'Acrobatie. Sa patrouille gagne également lors de cette réunion.

Le lieutenant Frantizek Novak, au dernier meeting de Saint-Germain-en-Laye, a dû à une pénalisation - son vol ayant duré 10 secondes de trop - de perdre la Coupe Internationale des Champions. Il subit, de ce fait, un déclassement au profit du comte Hagenburg. Novak avait obtenu 806 points, Hagenburg 785 et Cavalli 776.

Novak pilote avec brio remarquable un biplan monoplace d'acrobatie Avia 422 à moteur Avia 350 CV.



Robert Morlevat
 Lieutenant F. Novak
 Henriette Clerc
 Inconnu

AÉRO-CLUB DE SEMUR	
Chèques Postaux DIJON N° 29.506	
N° 017	ANNÉE 1939
CARTE DE MEMBRE ACTIF	
Mademoiselle Belyaux	
Rue du Cours, à Semur.	
<small>Imprimerie CLERC-DARCT. - SEMUR</small>	

La seconde guerre mondiale réduira les activités à l'Aéro-Club.

Au cours des années 50 une fête aérienne a lieu de temps à autre, souvenirs d'une époque.

La plateforme, utilisée pendant les moments difficiles pour les cultures agricoles ou maraîchères, deviendra jusque vers 1960 le domaine des moutons.

En 1963, une équipe de "Mordus" emmenée par le Président Jacquier, remet en service l'aérodrome, fait l'acquisition d'un Jodel D 112 (F.PHJK) auprès de Pierre NORG, relance l'Aéro-Club de Semur.

A partir de cette époque, et pendant les 25 années suivantes, l'école de pilotage fonctionnera avec le concours des instructeurs :

J.-Bernard LABAUME, Marc DESNOES, le Commandant GUICHARD, Pierre SOKOL, Olivier BERTRAND, Niobé LARSEN, Michel WISCART, J.-Marc PERRIN.



Pierre Norga casqué pose devant le POTEZ 43 F-AMLH



Vue du hangar au cours des années 50



*Le JODEL D 112 durant sa construction (16 mois) dans le garage de Pierre Norga. Terminé en Septembre 1956
Ont collaboré à l'œuvre : Monsieur Delorme pour la menuiserie,
Messieurs Girasek pour la mécanique et Girard pour la peinture.*

La seconde guerre mondiale réduira les activités à l'Aéro-Club.

Au cours des années 50 une fête aérienne a lieu de temps à autre, souvenirs d'une époque.

La plateforme, utilisée pendant les moments difficiles pour les cultures agricoles ou maraîchères, deviendra jusque vers 1960 le domaine des moutons.

En 1963, une équipe de "Mordus" emmenée par le Président Jacquier, remet en service l'aérodrome, fait l'acquisition d'un Jodel D 112 (F.PHJK) auprès de Pierre NORG, relance l'Aéro-Club de Semur.

A partir de cette époque, et pendant les 25 années suivantes, l'école de pilotage fonctionnera avec le concours des instructeurs :

J.-Bernard LABAUME, Marc DESNOES, le Commandant GUICHARD, Pierre SOKOL, Olivier BERTRAND, Niobé LARSEN, Michel WISCART, J.-Marc PERRIN.



Pierre Norga casqué pose devant le POTEZ 43 F-AMLH



Vue du hangar au cours des années 50



*Le JODEL D 112 durant sa construction (16 mois) dans le garage de Pierre Norga. Terminé en Septembre 1956
Ont collaboré à l'œuvre : Monsieur Delorme pour la menuiserie,
Messieurs Girasek pour la mécanique et Girard pour la peinture.*

En **1966**, le Président DE GUITAUT procède, grâce au concours de bienfaiteur, à l'acquisition d'un nouvel avion neuf DR220 (F.BNVO) sortant des Usines Centre-Est Aéronautique à Dijon Darois.



1967 devant le DR 220 "Petit Prince"
Pierre Sokol, Henri Couvreur - Pierre Coffinet
La robe de l'avion était en partie supérieure blanche
et en partie inférieure bleue.

En **1969** débutent d'importants travaux sur l'aérodrome qui verront un an plus tard la construction, d'une piste en dur avec revêtement macadam de 780 m de long sur 25 m de large. Une bande en d'herbe adjacente de 620 m x 60 m orientée Est/Ouest. Un taxi-way relie l'aire de stationnement à la piste en dur.

En **1986** une piste de 50 m pour aéro-mo-dèles est construite en béton à l'ouest des pistes principales.



30 JUILLET 1966

Samedi après-midi avait lieu, en présence de la plupart des membres de l'Aéro-Club Semurois, le baptême du troisième avion du club. M. le chanoine Roy, archiprêtre de Semur, avant de bénir l'appareil, prononça une oraison dans laquelle il s'exprima en ces termes : "Seigneur, soyez favorable à nos supplications et, de votre divine main, bénissez ce véhicule destiné aux voyages aériens. Accordez-lui l'escorte de vos Saints Anges afin que tous ceux qu'il transportera, pour leur plaisir personnel ou pour le service de leurs semblables, soient protégés contre les périls, et qu'au terme de leur vie terrestre ils puissent tous prendre leur essor vers le ciel pour un bonheur éternel".

Ce fut ensuite la marraine de l'avion, M^{me} Pierre Coffinet qui, respectant les traditions, l'aspergeait au champagne et lui donnait un nom "Le Petit Prince", rendant ainsi hommage à la mémoire de Saint Exupéry. Saint Exupéry, nom évocateur des grands espaces, des grandes randonnées et aussi des hautes pensées. C'est pourquoi Mlle Odile Coffinet, jeune peintre au talent précoce, a, sur la carlingue, symbolisé le "Petit Prince" par une allégorie représentant un enfant emporté dans le firmament par un groupe de colombes qui se déploient tel un parachute.



Le baptême du DR 220
Le Président : Gérard De Guitaut
La Marraine : Madeleine Coffinet
Le Prêtre : Le Chanoine Roy

Mai 1986 : Cécile Renard, 16 ans, est accueillie à sa descente d'avion le jour de son "lâcher" par l'ainée Marguerite Ancel-Maillot, 83 ans.



10 août 1986 : Fête Aérienne du Club. Devant le CAP 20 F - TFVV, le Capitaine Lebouvier Commandant de l'équipe de voltige aérienne de l'Armée de l'Air prend quelques minutes de repos après sa présentation.

Et si le prix vous arrête encore, sachez que...

Comparaison Auto/Avion pour un voyage SEMUR-BORDEAUX par la route. La distance est de 619 km par la route et elle est de 480 km par avion.

AVION

Le temps passé en avion (210 km/h) comprenant toutes les procédures décollage, atterrissage :
2 h 50 mn.

Au tarif 1987, le coût en avion (type DR 400 - 140 B) est de :

1133 F

(Durée totale : 3 h maximum)

ROUTE

Exemple à partir d'un véhicule Renault 9 TL. Le coût kilométrique est de 1,679 F (source : l'Action Automobile n° 305 - Novembre 86)

1039 F

(Durée total : 8 à 9 heures)

PALMARÈS DE L'AÉRO-CLUB DE SEMUR

Classement au "Jour le plus long" (Epreuve nationale)

Déterminant l'Aéro-Club en France le plus dynamique (400 Aéro-Clubs) :

- 1985 : 5^e
- 1986 : 1^{er}

Classement au titre de l'efficacité :

- 1986 : 6^e au plan national
1^{er} au plan régional (Bourgogne - Franche-Comté)

Brevets de pilotes obtenus :

- 1985 : 13 dont 5 pour l'U.L.M.
- 1986 : 7

Les avions en 1987

Immatriculation	F - GDEH	F - GFSC	F - PHJK
Modèle	ROBIN DR 400 - 140 B	ROBIN ATL	JODEL D 112
Constructeur	Avions ROBIN DIJON - DAROIS	Avions ROBIN DIJON - DAROIS	Construc. amateurs Montbardois (P. NORGA)
Année de Construction	1981	1986	1956
Motorisation	Moteur LYCOMING 160 CV	Moteur JPX 60 CV	Moteur CONTINENTAL 65 CV
Vitesse moyenne en vol horizontal stabilisée à 65 % de sa puissance	215 km/h	150 km/h	140 km/h
Charge marchande maximum	4 personnes + bagages	2 personnes + bagages	2 personnes
Distance franchissable sans escale	1500 km	650 km	500 km
Poids total maximum	1050 kg	360 kg	350 kg
Utilisations spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> - Ecole - Voyage - Radionavigation - VFR de nuit 	<ul style="list-style-type: none"> - Ecole - Navigation 	<ul style="list-style-type: none"> - Ecole - Perfectionnement

