

# AEROCLUB DE LA COTE D'OR



Des deux côtés de l'Atlantique la polémique va bon train lorsqu'il s'agit de déterminer où est née l'aéronautique. Ces considérations ne nous importent guère, et laissons aux précurseurs tels les frères Wright l'honneur d'avoir ouvert une ère nouvelle... il y a un siècle ! 100 ans d'aviation marqués de l'emprunte européenne : ce fut le temps des exploits de Blériot, Lindbergh ; ce fut le temps des progrès pour l'homme avec les grands vols transatlantiques ou l'aéropostale. Ce fut le temps des technologies visionnaires : l'emploi de la turbine sur hélicoptère, Concorde supersonique...

Mais plus simplement, ces 100 années furent aussi une histoire de passion de l'homme pour l'avion. Voler est un plaisir qui ne s'explique pas, et dès que l'avion fut sûr (tout est relatif !), l'homme l'adopta pour son loisir. C'est pourquoi nous vous proposons de découvrir un club âgé de 80 ans : l'Aéroclub de la Côte d'Or (ACCO).

## L'ACCO au fil des ans

1908 voyait la création à Longvic, près de Dijon, d'une base aérienne militaire. 15 ans plus tard, Marcel Haegelen fondait sur ce même terrain l'Aéroclub de la Côte d'Or, dont le premier Président fut Marcel Konrad. L'aviation de loisir en était à ses balbutiements et restait très liée au milieu militaire, la majorité des pilotes étant eux-mêmes aviateurs militaires.



© Xavier Meal

Les avions eux aussi étaient développés pour l'armée, mais, et ce fut notamment le cas des biplaces, ils purent s'adapter à une pratique civile de loisir. Ce furent le cas des Hanriot, Strutter, Potez VIII et 36, Caudron 270... dont les carrières furent parfois éphémères, qui accompagnèrent les débuts de l'aéroclub.

Quelques événements ponctuèrent l'histoire du club, comme Costes et Bellonte qui répondirent présents à

une invitation en 1930. En 1934, l'aviation était dans un tournant. Certes, elle restait l'aviation des héros. Mais on cherchait à la rendre populaire. Des « coups de pub », comme on les nommerait aujourd'hui, furent entrepris. Et c'est ainsi qu'un Caudron de voyage baptisé l'Oiseau Blanc, parrainé par Monsieur Lanvin se retrouva représenté sur la majorité des tablettes de chocolat de l'époque : c'était le chocolat des aviateurs.

Jusqu'à la guerre, qui vit avions et pilotes réquisitionnés, le club, fier de sa « maison des touristes de l'air » (son club house bâti sur le terrain de Longvic en l'emplacement actuel de la tour de contrôle), se tourne vers l'avenir et l'aviation comme moyen d'échange culturel. Le club y continuera à grandir jusqu'en 1955. A cette époque, la Base Aérienne 102, avec laquelle l'ACCO partage les pistes, reçoit des chasseurs à réaction Vampire. La cohabitation s'avère délicate par manque de cohésion entre les performances et les équipements des appareils légers du club et de ce qui était la pointe de la technologie aéronautique. Une décision s'imposait.

C'est à Darois que sera finalement construit le second aérodrome dijonnais. Nommé « aérodrome de Dijon-Val Suzon », il fut inauguré le 5 mai 1957 par le Chanoine Kir, figure politique emblématique de Dijon. Malgré son éloignement (tout relatif !) avec la capitale bourguignonne, l'Aéroclub de la Côte d'Or garde une activité particulièrement dynamique. Il

compte par exemple une section parachutiste et ses champions dont Mme Gallimard, championne du monde d'atterrissage de précision.



1964 vit l'inauguration de la première station air – route en France à Darois. Club house, hangars, restaurant, salle de repos et quelques chambres pour les pilotes de passage, voiture à disposition, station service... Des équipements destinés à un accueil optimal sur le terrain.

Depuis 1987, Darois bénéficie d'une piste en dur (800m x 20m) et l'aérodrome devient l'aérodrome de Dijon-Darois. En 2000, l'ACCO inaugure une nouvelle maison du club dont les 270 m<sup>2</sup> sont en grande partie dédiés à la formation.



En 2003, le club a fêté ses 80 ans !!! Cet événement s'est greffé en bonne entente, et avec la complicité du Colonel Denue, sur «l'Opération Mach 3» qui s'est tenue sur la BA 102 de Dijon Longvic, son ancien terrain. Si c'est un Mirage 2000, dont une des versions vole à partir de la base, qui acheva la démonstration, c'est à l'ACCO que revint l'honneur d'ouvrir le programme dynamique !

### L'activité de l'ACCO aujourd'hui

Si avec 240 licenciés l'ACCO est le plus gros aéroclub de Bourgogne/Franche-Comté, ce n'est pas un hasard. S'il est vrai qu'il est lié à la région dijonnaise depuis 80 ans - et comme Jean Wiacek, son Président, aime à le rappeler à juste titre -, c'est son souci, avant tout de qualité dans la formation d'une part, mais aussi de l'accueil de ses licenciés, qui le rend attractif. En terme de formation, la

diversité des qualifications proposées reflète le souhait de s'ouvrir au plus grand nombre. Le brevet ULM demande un investissement réduit. Le pilote privé hélicoptère ou l'activité voltige (1<sup>er</sup> degré) quant à eux permettent d'offrir de nouveaux horizons et de maintenir éveillée la passion de la découverte. Un gros effort est fourni pour mettre l'aviation à portée des jeunes : Brevet d'Initiation Aéronautique (en convention avec l'Education nationale) dans 6 lycées de Dijon et stages estivaux proposés aux jeunes dijonnais témoignent de cet effort.



La fierté de l'ACCO est de compter quelques jeunes membres parmi les cadets de l'air (ils représentent la France dans des échanges aéronautiques internationaux). Citons Vincent Decreuze, dont le stage de 15 jours s'est déroulé en Suède, et Clémence Phalip qui se rendit en Chine. Enfin, le club délivre aussi des aptitudes au vol de nuit et propose des perfectionnements vol en montagne.

Le club compte 4 employés (2 administratifs, 1 mécanicien et 1 chef pilote). Il fait aussi appel à 7 instructeurs expérimentés. Cet encadrement permanent facilite la pratique des licenciés (gestion du parc, mécanique sur place...), mais est aussi un gage de sécurité.



Quant au parc aérien, il se compose principalement de cinq avions Robin Dauphin 2.2 et 4, et un Régent (eux-mêmes originaires de Darois). Un Cessna, actuellement indisponible les côtoie. Enfin un Robin 2160 est destiné à l'initiation à la voltige. La formation hélico se déroule sur Robinson R-22 et un ULM de type Skyraider complète le tout.

Nous laissons à Jean Wiacek, Président de l'ACCO depuis 1994 (pilote à l'ACCO depuis 1976, vice-président de 1983 à 1994) le soin de conclure :



*« Je suis fier d'être le Président du premier aéroclub de Bourgogne / Franche-Comté. Nous avons la chance d'avoir un club de taille humaine : nous accueillons environ de 240 licenciés. Notre credo est bien sûr la recherche de l'excellence en terme de formation, de diversité, ainsi qu'au niveau du matériel que nous utilisons. Quand ces conditions sont réunies, nous pouvons proposer du rêve et du plaisir. Notre première satisfaction concerne nos adhérents les plus jeunes dont la motivation est porteuse d'avenir. L'ACCO se veut ouvert au plus grand nombre : l'aviation n'est-elle pas avant tout une passion à partager ? ».*

***L'équipe net-aviation***