

Aéro - Club Béziers Cap d'Agde



François Andriussi janvier 2023

En 1945, pour me rendre au collège, je passais quatre fois par jour devant le local de l'Aéro-Club de Béziers. Dans la vitrine, j'avais été impressionné par un modèle d'avion d'environ 1,5 mètres d'envergure où on avait installé un petit moteur qui rappelait un moteur de moto miniature.

Quelques jours après, un moniteur du Club était venu en classe pour nous inciter à la pratique du modélisme. J'avais aussitôt adhéré et j'étais devenu un membre actif de l'Aéro-Club de Béziers.

Le secteur du modèle réduit, bénéficiait d'un moniteur dynamique qui nous avait inculqué des bases élémentaires d'aérodynamique, de mécanique du vol et des principes d'équilibre et de stabilité. Il faut rappeler qu'à cette époque, il fallait construire, et le plus souvent, dessiner soi-même les modèles qu'on voulait réaliser.

Je n'avais pas les moyens financiers pour acquérir un de ces moteurs, la plupart étant d'origine américaine. Un de mes copains, plus fortuné en avait reçu un en cadeau, mais il avait rapidement abandonné le modélisme et il me l'avait donné.

Ce très modeste modèle m'a accompagné pendant les cinq années suivantes.

À partir de 14 ans, je suivais aussi des cours de pilotage de vol à voile.

Le terrain du Club, Saint-Privat, d'une trentaine d'hectares, se trouvait sur la commune de Portiragnes.

Hélas, la plaine environnante, bien loin des collines des Cévennes, n'était guère favorable à la pratique du vol à voile.

Entouré de vignes, il manquait d'espaces clairs générateurs d'ascendances thermiques.

Malchance supplémentaire, il était bordé par la ligne SNCF électrifiée avec ses redoutables caténaies qui ne facilitaient pas les approches d'atterrissage.

L'Aéro-Club de Béziers a été fondé au début des années 30.

Dès 1945, à l'instigation des nouveaux gouvernements, l'activité a pu reprendre sous la direction de Monsieur **Vanel** moniteur pour les cours de pilotage.

Le matériel disponible était limité.

Il y avait un Stampe, un avion qui volera peu, l'essence étant alors rarissime, plus deux planeurs, un biplace d'écolage Caudron C.800, et un Avia 15-A de début.

Au tout début, pour le lancement des appareils, l'un des membres de l'Aéro-Club, Monsieur **de Montal**, propriétaire du château de **Ribaute** à **Lieuran-les-Béziers**, avait amené sa voiture personnelle, une puissante **HISPANO-SUIZA J12** dont une roue arrière était remplacée par un tambour où s'enroulait le câble tracteur.



En 1946, ce système avait été abandonné au bénéfice d'un treuil spécial à moteur Ford SAF 8 cylindres en V de 96 cv.

Les deux frères Simille, ingénieurs chez Ford SAF et vélivoles au [Club olympique de Billancourt](#) ont développé un treuil spécialement destiné à cet usage

Vers mes 15 ans, après de nombreuses heures passées en double commande, j'étais prêt pour voler seul.



Lors de l'établissement de ma demande de brevet de pilote, j'appris que l'âge normal était de 16 ans, mais j'ignorais la possibilité d'obtenir une dispense, aussi pendant un an de plus, j'avais parachevé ma formation, sur des planeurs à double commande, d'abord, sur l'ancien Caudron C-800, puis sur un Castel 25-S plus moderne.

Je fus lâché en solo dès mes 16 ans, sur un Avia 15A, avec l'obtention du brevet de pilote correspondant.

Ce premier appareil basique, de construction minimaliste, ne possédait pas de véritable fuselage.



Le mini carénage ne couvrait pas les épaules et les innombrables câbles tendus chantaient dans le vent. Il y avait bien les appareils de contrôle classiques et obligatoires, altimètre, anémomètre et variomètre, mais, avec l'habitude, le pilotage se faisait principalement à l'oreille. On n'entendait que la musique des filins qui se modifiait avec les variations de vitesse et prévenait des changements à effectuer d'urgence.

Une très bonne école de base.

Puis on avait reçu d'autres appareils.

Récupéré en Allemagne, le Grunau-Baby, était un excellent appareil d'entraînement, dessiné par Edmund Schneider aidé du champion de vol à voile Wolf Hirth qui l'utilisa pour battre plusieurs records au tout début des années 30.

Mais ici, la disposition du terrain, dépourvu de la moindre pente, ne permettait que des vols de 8 à 10 minutes.

Heureusement, leur brièveté permettait d'en effectuer un grand nombre pendant la journée.

Tout le monde pouvait voler, et souvent deux fois.

Dans les années suivantes, un Castel 310p d'entraînement à la performance tout neuf et un vieil Émouchet avaient également rejoint le terrain de l'Aéro-Club.



Pendant cinq ans, j'ai passé la plupart de mes dimanches, sur le terrain de Saint-Privat, soit pour faire voler mes modèles réduits, avec plus ou moins de succès, soit pour piloter des planeurs grandeur.

Avec certains copains de l'Aéro-Club, principalement avec mon ami Paul Nermon, nous avons décidé de nous présenter aux éliminatoires du championnat de France des modèles réduits d'avions de 1950.

Au préalable, nous avons participé à quelques concours régionaux, avec, il faut le dire, des résultats mitigés.

Pour ces nouvelles épreuves, Paul s'était concentré sur la catégorie dite "motomodèles", des appareils de vol libre entraînés par un petit moteur thermique.

Pour atteindre des résultats à l'échelle des meilleurs concurrents nationaux, il avait dessiné et construit un modèle du dernier cri, basé sur une formule développée par les modélistes américains les plus compétents qui étaient, le plus souvent, des professionnels.



Moi, dans la même catégorie, je traînais un vieil appareil de ma conception, sans originalité et dont les performances étaient médiocres, mais constantes. Je l'avais bien en mains et je m'amusais bien avec lui. Il avait pas mal d'heures de vol au compteur.

Les éliminatoires régionales s'étaient déroulées sur un terrain près de Montpellier.

Le jour du concours, il y avait une redoutable Tramontane, avec de fortes rafales.

Nermon avait sagement préféré déclarer forfait, comme plusieurs concurrents dont les modèles représentaient de trop nombreuses heures de conception, de construction et de mise au point.

Cependant, mon vieux et fidèle modèle avait tranquillement fait son vol habituel, sans aucun panache, mais il avait toutefois été comptabilisé avec des chiffres qu'on pouvait juger modestes, mais effectifs.

Grace aux nombreux forfaits et aux casses ayant frappés les imprudents, je m'étais retrouvé sur le podium, sélectionné pour la finale, en région parisienne !

Mes obligations scolaires ne m'ont pas permis d'y participer, mais je n'aurais certainement pas fait un voyage coûteux perdu d'avance.

Toutefois, *un jour de 1993, un appel téléphonique m'avait fortement surpris.*

Un monsieur, qui tenait une rubrique dans une revue de modèles réduits très connue, était venu me proposer d'adhérer à un club en formation créé par, et pour réunir, d'anciens modélistes.

Il avait trouvé mon nom dans les archives de son journal qui rappelaient les résultats des diverses éliminatoires du championnat de 1950 !!