

Il était une fois un arpète et un broussard

Écrit par Christophe
Mardi, 12 Janvier 2021 10:00

Ce mois-ci, dans la revue des Arpètes de l'Armée de l'Air, un article a été consacré à Alain Hugault.

Alain Hugault est membre fondateur de notre Association de Sauvegarde des avions de Brousse et copropriétaire du Broussard MH-1521.

Pour lire l'article en grand format, cliquer sur les images.

IL ÉTAIT UNE FOIS UN ARPÈTE ET UN BROUSSARD

J'ai suivi, arrêté avec mes camarades de la PSC266A un train matinal d'avril 1962 à Nîmes. Deux semaines passaient, avec leurs lots de plaisirs et de souffrances. Une semaine spéciale qui me parait dans le pécho de l'été, deux années au cours desquelles j'étais en état de marade. La chambre était des lieux insupportables, encore insupportables. En mai 1963, j'ai regagné la caserne d'arpète à la grande fièvre.

dans l'Armée de l'Air je ne prêtai guère d'attention à son vécu monochrome à bons, fer d'avoir obtenu à "la fin des temps" le 26 ans ma place sur l'arpète. "Le du l'arpète" du transport aérien militaire. Le Broussard était très répandu dans les unités de l'Armée de l'Air, presque toutes les bases en étaient dotées. Une dizaine d'années plus tard, par le jeu des obligations de commandement je me retrouvais chef des opérations de l'arpète de transport et d'entraînement ISTE DO 44 Mistral à Aix-les-Bains. Une unité de deux ans plus loin, des unités, gouvernant en Afrique, dotées à l'époque, de deux N262, quatre King et cinq Broussard. Pour tout pilote militaire, un retour à piloter à la fois trois machines différentes est un plaisir rare. C'est en 1971, avant d'être affecté au 11e régiment de transport, que j'ai fait le stage de formation au Broussard en mai 1969. Je devins rapidement instructeur sur les trois machines, enlève les deux autres, passais mes dimanches dans les associations comme instructeur dans vols. Pendant trois années, patrouille, après, laissez, patrouille transport dans le quart Sud-Est de la France se sont succédés pour moi, plus grand plaisir. Toutes les bonnes choses ayant une fin, il finit de mon commandement, et du régime l'Etat-major de transport à Villefranche de Mer, mais rapidement recommençai à voler assiduellement sur Broussard. Ses atouts moteurs pour cette

chose, il se souvenir du mille pattes ou un mille de cils non assésés dans la brume du matin vers les sautes de cour. Un an plus tard, j'étais affecté au GEMUS 15102 à Bordeaux-Mérignac, affecté au bord sur Veauar 28 et Mirage 3B. Très vite, la préparation du concours de Sabre occupa mes soirées. Mes efforts furent récompensés par non promotion à l'Ecole Militaire de l'Air à Toulouse en 1972 au grade d'arpète. A l'automne 1970 au 3611 Photo à la rue de ma formation à Avord. Dans mes premières années de pilote de transport

Il était une fois un arpète et un broussard

Écrit par Christophe
Mardi, 12 Janvier 2021 10:00



machine connue pour ses rebonds à l'atterrissage, n'avaient pas si nombreux. Les contacts étaient à peine établis avec le CAEL (Groupe Adrien d'Estienne et de Liasons) de Vitacoublay, ou un terrible accident de Broussard survint en Corse, faisant deux victimes. L'Etat-major de l'Armée de l'air, qui ne considérait pas le Broussard comme un appareil très sûr au regard des nombreux avions qui lui causaient, en profitait pour arrêter la fabrication d'un seul coup le 1er décembre 1967. Seuls les convois vers Châteaubriant furent donc très sursolés. Je fis un dernier vol le 30 novembre 1967 dans le cadre de l'enquête du crash en cours. Je totalisais 230 heures de vol sur cette machine et le temps passa ! Un camarade, Alain GIRARD, qui fréquentait l'école de vol de la base de Maastricht 1521 n'13 (M1 1521) moyennant assurance et entretien, Je revivais dans à fois civil sur le "Monstre de métal". Un jour de l'été 2000, où nous nous trouvions à Reims-Prunay, avec le camarade prêté, nous décidâmes d'acheter un Broussard qui attendait un acheteur en état (durée, hélice, etc.) l'appareil fut convoyé vers Cahors-Millac (Tarn) et il hanta depuis le ciel poitevin pour notre plus grand bonheur. Vous le trouverez sur le site de l'Association de Sauvegarde des Avions de Brousse www.avi-

onsdelbrousse.org. C'est le n° 180 AC remis aux couleurs de l'ETE 00. Et bien sûr, normal non ? et devinez... c'est bien plus tard en l'honneur de Broussard de Thierry GISAUD que je recherchai sur mon carnet de vol le 180... c'était précisément celui sur lequel je fis mon dernier vol sur Broussard dans l'Armée de l'air le 30 novembre 1967.

Depuis, de meeting en journées portes ouvertes, nous présentons notre Broussard avec toujours le même plaisir : j'approche du cap des 600 heures sur cette

Alain HUQUAULT (IP24166A)

meeting de formation de la base de Tours