

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 surprises variées. Une semaine spéciale qui me parait dans le péage de l'été, deux années au cours desquelles j'étais en état de marade. La chambre était des lieux qu'on ne retrouve plus, encore en état de marade. En mai 1968, j'ai regagné la caserne d'arpète, c'est la grande fête d'arpète.

dans l'Armée de l'Air je ne prêtai guère d'attention à son vécu monochrome à plein temps, fer d'acier obtenu à "la fin des temps" à 20 ans en plus sur l'arpète. "Le du lance" 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-Milles. Une unité de deux ou trois fois des unités, gouvernant en Afrique, dotée 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 promu, que j'ai fait le stage de formation au Broussard, en mai 1969. Je devins rapidement instructeur sur les trois machines, tout ce qui se fait en vol, passais mes dimanches dans les avions comme instructeur dans les vols. Pendant trois années, patrouille, après, la nuit, patrouille dans le quart Sud-Est de la France se sont succédés pour moi, plus grand plaisir. Toutes les bonnes choses ayant une fin, il fallait de mon commandement, se diriger vers l'Etat-major de transport à Villefranche, à l'époque, mais rapidement le Broussard continuait à voler assiduellement sur Broussard, les avions militaires pour cette

chose, il se souvenait du mille patois ou un mille de ceux non enseignés dans la brume du matin vers les salles de cours. Un an plus tard, l'Etat effectua au GEM, M2S 15-10 à Bordeaux-Mérignac, l'élaboration de l'Etat sur le Vieux 28 et Mirage 3B. Très vite, la préparation du concours de l'Etat occupa mes soirées. Mes efforts furent récompensés par mon admission à l'Ecole Militaire de l'Air à Toulouse en 1972 au grade d'arpète pilote. A l'automne 1970 au 361 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 ESTIENNE et de Liaisons de Vitacoublay, ou un terrible accident de Broussard surint 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 sinistres qu'il lui causait, en profita pour arrêter la flotte d'un seul coup le 1er décembre 1967. Seuls les convois vers Châteaubriant furent donc très aérologés. 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, 1M1-1521) moyennant assurance et entretien, Je revendis donc à titre civil sur le "Marché 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 Coulé-Villac (Seine-et-Marne) depuis le car-pollard pour notre plus grand bonheur. Vous le trouverez sur le site de l'Association de Sauvegarde des Avions de Brousse www.avi-ondsbrousse.org. C'est le n° 180 AC remis aux couleurs de l'ETE 00. Et même, normal non ? et devinez... c'est bien plus tard en l'honneur du 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 machine mythique, et avec l'ASAB, nous faisons tout pour continuer à protéger ce joyau de l'indifférence des hommes. Notre dernière prestation fut notre présence à la cérémonie de départ des Algériens de la base de Tours le 2 juillet 2000.

Alain HUGAULT (IP24766A)