

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 beau matin d'avril 1962 à Nîmes. Deux semaines passèrent, avec leurs lots de plaisirs et de souffrances. Une splendide opération qui me plongea dans le pétrin de l'été, deux années au cours desquelles j'étais en état de semi-maladie. La chambre était des lieux insupportables, encore moins supportables. En mai 1963, j'ai regagné la caserne d'arpète à la grande base aéroportuaire dans l'Armée de l'air, je ne prêtai guère d'attention à son aspect monotonique à priori, mais, fier d'avoir obtenu à "la fin des jours" le 26 ans ma place 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'arpètes 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 cent pour cent des unités, gérant un AB400, deux 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 ce sens, avant d'être que l'on fait le stage de formation au Broussard en mai 1965, je devins rapidement instructeur sur les trois machines, tout cela de surcroît, 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 côté de l'Etat-major de transport à Villefranche, j'étais à la recherche, mais rapidement continuai à voler assiduellement sur Broussard, les avions militaires pour cette

chose, il se souvenir du mille pattes ou un mille de cinq non supportés dans la brume du matin vers les salles de cours. Un an plus tard, j'étais affecté au GEBI-MUS 15102 à Bordeaux-Mérignac, affecté au Broussard sur le Mistral 28 et Mirage 3B. Très vite, la préparation du concours de Saclay occupait mes soirées. Mes efforts furent récompensés par mon admission à l'École Militaire de l'Air à Fontainebleau 1972 au grade d'arpète. J'ai obtenu l'année 1970 au 3811 Photo à la rue de ma formation à Avord. Dans mes premières années de pilote de transport



machine connue pour ses rebonds à l'atterrissage, n'avaient pas si nombreux. Les contacts étaient à peine établis avec le CAEL (Groupe Adrien ETRENNEMENT et de Liaisons de Vitracoubert) 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 accidents qu'il lui causait, en profita pour arrêter la flotte d'un seul coup le 1er décembre 1987. Seuls les convois vers Châteaubriant furent donc autorisés. Je fis un dernier vol le 30 novembre 1987 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, IMR 1521) moyennant assurance et entretien, Je revendis donc à titre civil sur le "Marché de l'air". 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 (d'urfs, hélice, etc.) l'appareil fut convoyé vers Coulé-Villac (Seine-et-Marne) depuis le car-pollard pour notre plus grand bonheur. Voilà le Broussard 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 le M61, normal non ? et devinez... c'est bien plus tard en lisant l'histoire du Broussard de Thierry GISLAUD 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 1987. 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 HUQUAULT (IP24166A)

Meeting de formations de la base de Tours