Dans mes premières années de pilote de transport dans l'Armée de l'Air, je ne prêtais guère attention à ce vieux monomoteur à pistons, fier d'avoir obtenu à « la force des poignets », à 26 ans ma place sur Transall, fer de 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'Escadron de Transport et d'entraînement 00.44. Mistral à Aix les Milles : une unité de rêve, un peu loin des unités guerroyant en Afrique, dotée, à l'époque, de 2 N262, 4 Xingus, et 5 Broussards.

Pour tout pilote militaire, se retrouver à piloter à la fois trois machines distinctes est un plaisir rare. C'est ce qu'il advint dès que j'eus fait le stage de formation sur Broussard, en mai 1986. Je devins rapidement instructeur sur les 3 machines, moi qui de surcroît, passai mes dimanches dans les aéroclubs comme instructeur bénévole. Pendant 3 années : parachutages, liaisons, petits transports dans le quart sud est de la France se sont succédés pour mon plus grand plaisir.

Toutes les bonnes choses ayant une fin, à l'issue de mon commandement, je dus rejoindre l'état major de transport à Villacoublay à reculons, mais espérant secrètement continuer à voler assidument sur Broussard, les pilotes motivés pour cette machine connue pour ses rebonds à l'atterrissage, n'étant pas si nombreux. Les contacts étaient à peine établis avec le GAEL de Villacoublay, qu'un terrible accident survint en Corse, faisant deux victimes. L'état major de l'armée de l'air, qui ne considérait pas le Broussard comme un appareil très utile au regard des nombreux ennuis qu'il lui causait, en profita pour arrêter la flotte d'un seul coup le 1er décembre 1987. Seuls les convoyages vers Châteaudun étaient autorisés. Je fis un dernier vol le 30 novembre dans le cadre de l'enquête en cours, je totalisais 230 heures sur et le temps passa.

Un camarade qui fréquentait l'escadrille du souvenir réussit à obtenir la mise à disposition du MH154 n°13, moyennant assurance et entretien. Je revolais donc à titre civil dans le « Monstre de métal ». Je volais également sur celui de Monsieur Bougarel à St Cyr l'Ecole.

Un jour où nous nous trouvions à Reims Prunay, avec le même Alain Girard, nous décidions d'acheter un Broussard qui attendait, sur le parking, un acheteur. Quelques mois de remise en

état (durites, hélice etc …) l'appareil fut convoyé vers Couhé Vérac.

Il hante 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.avionsdebrousse.org C'est le n° 180 « AC » remis aux couleurs de l'ETE 00.44 Mistral. Normal non ? et devinez… c'est bien plus tard en lisant l'histoire du Broussard de Gibaud que je feuilletais 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 machine avec toujours le même plaisir. J'ai passé le cap des 400 heures et avec l'ASAB, nous faisons tout pour continuer à protéger ce joyau de l'indifférence des hommes.

Colonel (R) Alain Hugault