ADIEU AU "BROUSSARD"

(photo Adj Moreau)

L'Etat-major de l'Armée de l'air a décidé de mettre un terme à l'activité de l'avion "Broussard" à compter du 1er décembre 1987. C'est donc la retraite pour les 48 avions restants avec pour quelques-uns souhaitons-le, le début d'une seconde carrière, civile. Cette retraite arrive au bout de 32 ans de service. Après le retrait des "Noratlas", le "Broussard" était devenu le plus ancien aéronef de l'Armée de l'air. Ce fidèle serviteur mérite bien un dernier hommage.

Après avoir étudié plusieurs avions qui ne connurent pas de développement, Max Holste, cet ingénieur qui travaillait chez Amiot avant la 2e Guerre Mondiale, réalise en 1939 un avion de course destiné à la coupe "Deutsch de la Meurthe". Avion métallique, ce MH-20 ne fait qu'un court vol d'essai à Villacoublay le 25 juillet 1941, vol à l'issue duquel il est accidenté. A la fin de la guerre, Max Holste dessine un biplace de tourisme à moteur Renault 4 Pei de 140 ch, le MH-52. Aux lignes modernes avec son aile basse, son train tricycle et son empennage bidérive, il vole pour la première fois le 21 août 1945 et fait l'objet d'une construction en "série" : 13 exemplaires sortent des ateliers Borel à Laval en 1947.

Ce succès, plus technique que commercial, encourage Max Holste à concevoir en 1950 un avion différent, à aile haute et polyvalent pour l'observation, le réglage d'artillerie, le petit transport ou l'emport de blessés couchés. Le but visé est d'assurer en quelque sorte la succession du Morane MS-500 "Criquet", francisation du célèbre Fieseler 156 "Storch", en mettant sur le marché un avion métallique, robuste et d'entretien aisé permettant ainsi son emploi dans les territoires d'Outre-mer.

Ainsi le 12 juin 1951, à Reims-Prunay, le pilote Pierre Henry décolle pour la première fois le MH-152 n° 01 F-WGGC. Avec son moteur Salmson-Argus 8 As de 240 ch qui lui permet d'atteindre 220 km/h, il décroche à moins de 60 km/h, décollant en 120 m et se posant en 50 m

seulement. Pourtant, malgré ces performances intéressantes, l'avion ne soulève pas grand intérêt ; consultés, les organismes officiels souhaitent un avion plus puissant. Redessinant une cellule autour d'un moteur Jacob de 300 ch, le constructeur de Reims passe finalement à la puissance supérieure en misant sur le Pratt & Whitney R-985 de 455 ch dont le constructeur américain relance la fabrication.

(Doc SHAA)

Au sol l'ensemble fait penser à une sauterelle un peu pataude. En vol, la sauterelle se transforme en bourdon au bruit rageur...

LES DÉBUTS DE BROUSSARD

Dès lors, une seconde cellule est construite, plus lourde, et plus spacieuse que celle du MH-152 puisqu'elle permet l'emport de six personnes. Munie de volets hypersustentateurs, le nouvel avion prend la désignation de MH-1521 et deviendra bientôt le "Broussard" après la commande, par le Secrétariat à l'Aviation civile et commerciale (SGACC), de deux prototypes et d'une cellule d'essais statiques.

Le 17 novembre 1952, le prototype n° 01, F-WGIU, décolle à Reims piloté par Pierre Henry. Commencent alors les essais "constructeur" qui mettent en évidence quelques imperfections : les vibrations au niveau des gouvernes à certaines vitesses, sont des défauts auxquels il est rapidement remédié. L'avion est alors présenté aux services officiels, le SGACC déjà cité et le Service technique de l'Aéronautique (STAé) pour les militaires. Le 20 avril 1953, l'appareil entre au Centre d'essais en vol (CEV) à Brétigny.

Mais comment se présente ce "Broussard" ? En fait, il s'agit d'un gros monomoteur, de formes assez carrées, reposant sur un train d'atterrissage classique et particulièrement rustique puisque composé de lames de ressort (Brevet Wittman). Derrière son moteur en étoile, une vaste cabine offre six sièges dont deux pour le pilote et le co-pilote. Elle est desservie par une grande porte à deux battants. Le second, coulissant vers l'arrière, (1) permet le passage de colis volumineux ou de deux civières. Le fuselage, sans décrochement derrière la cabine, mesure au total 7,60 mètres et supporte dans sa partie arrière un plan fixe horizontal coiffé à chaque extrémité d'une dérive verticale. De forme carrée terminée aux extrémités par un saumon profilé, la voilure mesure 13,75 mètres d'envergure. Fixée à la partie supérieure de la cabine, elle est supportée par deux mâts la reliant au fuselage, juste au-dessus du point d'ancrage des jambes de train. Au sol, l'ensemble fait penser à une sauterelle, un peu pataude. En vol la sauterelle se transforme en bourdon, au bruit rageur, et qui décolle en 160 mètres et grimpe à 5 m/s.

(Doc Col Chenel)

12 juin 1951, à Reims-Prunay, le pilote Pierre Henry décolle pour la première fois le MH 152 n° 1 F - WGGC.

Durant son passage au CEV, l'avion confirme ses qualités de vol. Notamment lors d'une campagne d'essais en Afrique où, en juin 1953, il confirme ses performances par temps chaud. Les résultats semblent intéressants puisque les Armées commandent 19 MH-1521 M (M signifie militaire) pour évaluation. Entre temps, le deuxième prototype F-WFOB a pris l'air le 29 mars 1953 tandis que la 3ème cellule est soumise aux essais statiques.

Cette commande officielle consacre enfin les efforts de Max Holste. La production industrielle se met en place. Diverses entreprises sont sollicitées : la Société industrielle pour l'aéronautique (SIPA) et la Société d'études et de constructions aéronautiques (SECA) fabriquent les fuselages. Les autres éléments sont réalisés à Reims où ont lieu le montage final et les vols de réception.

Le 24 juin 1954, le premier exemplaire de présérie (n° 04 F-ZVSP) fait son envol initial. Après ses essais "constructeur", il est livré à l'Armée de l'air le 12 octobre suivant et mis tout de suite à la disposition du CEV pour terminer diverses tranches d'essais. Cet avion est suivi l'année suivante des exemplaires 05,06 et 07, affectés au Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) de Mont-de-Marsan pour la mise au point de l'utilisation opérationnelle. L'année 1956 voit la livraison des exemplaires n° 08 à 020 permettant au CEAM d'assurer la transformation des premiers équipages de l'Armée de l'air. Quant aux deux derniers avions de la commande, ils sont destinés à l'Aviation légère de l'Armée de Terre (ALAT).

LE BROUSSARD EN ALGÉRIE

Lorsque la chaîne de montage de Reims commence à produire les avions de pré-série, l'Armée de l'air ne dispose pour assurer le maintien de l'ordre en Algérie que de quelques Escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA) créées depuis le début de 1956. Alors que certaines sont équi-

pées de Morane MS-733 armés ou de SIPA 111/12 armés, cinq autres ne disposent que de Morane Saulnier MS-500 "Criquet" pour assurer les missions d'observation et de liaison. C'est à ces escadrilles, les EALA 1/70 à 5/70 que sont destinés les nouveaux "Broussard".

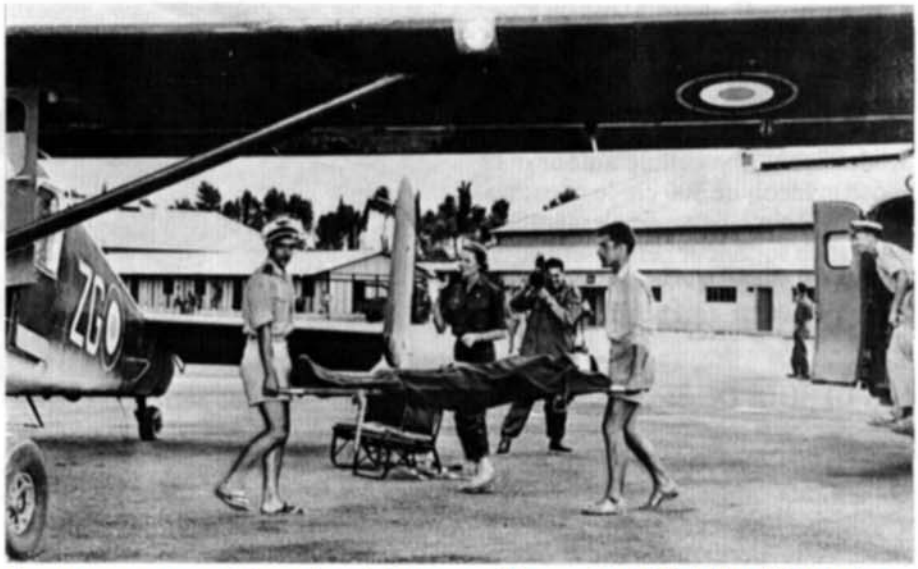
A partir de juin 1956, les premiers avions livrés au CEAM de Mont-de-Marsan sont affectés en Algérie à la Section de recherche et d'expérimentation, SRE 9/540. Cette unité, créée le 18 juillet 1955, travaille en étroite coopération avec le CEAM à partir de la Reghaia puis Telergma, dans le Constantinois, pour adapter les différents types d'aéronefs à leur mission de maintien de l'ordre. Elle perçoit 9 avions.

C'est à Telergma également, le 1er juin 1956, qu'est créée l'Escadrille de liaisons et d'opérations ELO 3/45, première unité opérationnelle à mettre en œuvre le "Broussard". L'ELO récupère en juillet les avions de la SRE, puis perçoit d'autres appareils. Complète, sa dotation est de 16 avions en octobre. C'est dans cette escadrille que sert alors le commandant de réserve Pierre Clostermann, l'as français de la 2e Guerre Mondiale, qui écrira plus tard "Appui-feu sur l'Oued Hallail", relatant les missions de combat à cette époque.

En fait, bien que stationnés à Telergma, les "Broussard" de l'escadrille interviennent rapidement un peu partout sur le territoire algérien en fonction des nécessités des opérations. Ainsi des avions sont détachés jusque dans l'Algérois et parfois dans l'Oranais. Ils y sont principalement utilisés comme poste de commandement en vol, chargé d'une part de prévenir les troupes au sol ("Trosol") des mouvements des "fellaghas" lors des accrochages mais surtout de guider les avions d'appui lors de leur intervention. Ce guidage est généralement effectué par radio et par fumigènes marquant l'objectif.

Avec ces missions de "PC volant", s'ajoutent celles de reconnaissance à vue (RAV), les évacuations sanitaires, la reconnaissance photographique et bien sûr les missions de liaison ou de petit transport.

A la fin de l'année 1956, 30 "Broussard" ont été pris en compte, les 17 de pré-série et les 13 premiers exemplaires de série. Le 1er novembre est créée une deuxième escadrille, l'ELO 4/45. Stationnée à Oran, elle perçoit ses quatre premiers avions dès le 27 du mois. Mais cette mise en service opérationnelle ne se fait pas sans casse : au 31 décembre, on compte déjà 4 avions accidentés.



(Doc SHAA)

Évacuation sanitaire à l'escadron de liaison et d'observation 3/45 de Oued Hamimine.

Au cours de l'année 1957, les 38 nouveaux appareils pris en compte par l'entrepôt de Châteaudun sont presque tous livrés en Afrique du Nord. Cela permet d'équiper une nouvelle escadrille, l'ELO 2/70 qui, après avoir reversé ses MS-500, devient au mois d'août ELO 2/45 à La Reghaia dans l'Algérois. Cette même année, six accidents sont enregistrés avec quatre destructions d'appareils dont les équipages sont tués ou grièvement blessés.

NOUVELLE ESCADRILLE

Pendant ce temps, la production à Reims se poursuit pour satisfaire le marché de 186 exemplaires passé par le ministère de la Défense. Les exemplaires nos 140 et 141 sont pris en compte le 31 décembre. Sur les 160 avions livrés, 131 ont été affectés à l'Armée de l'air, 21 à l'ALAT tandis que 3 ont été mis à la disposition de l'Aéronautique navale et 5 exportés. Toutefois, sur les 131 exemplaires livrés, il n'en reste déjà plus que 117 en compte dont 74 en Algérie.

Avec l'augmentation des combats, les missions sont devenues plus meurtrières. Au sol, des opérations d'envergure sont menées, non plus contre des bandes, mais contre des "Willayas" aux effectifs et à l'armement plus conséquents. Les accrochages durent des heures et les missions de "PC volant" demandent beaucoup d'efforts aux équipages dans la chaleur, près du relief. Fatigués, ils sont souvent contraints de prendre des risques pour assurer coûte que coûte leur mission. Des pilotes se font ainsi "piéger" en voulant suivre de trop près l'évolution d'un accrochage ou la réussite d'un bouclage en oubliant dans le feu de l'action, et près du sol, la tenue des éléments de vol. Et comment faire autrement lorsqu'on sait que dessous, des camarades de l'Armée de terre sont bloqués sous le feu de rebelles qui se camouflent remarquablement dans les rochers ou les broussailles ?

Afin de faire face à l'accroissement des opérations, l'Etat-major révise son dispositif et le 1er février 1958 crée une quatrième escadrille sur "Broussard" : l'ELO 5/45 à Zenata par fusionnement des ELO 3 et 4/70. Cette nouvelle escadrille perçoit ses 6 premiers avions le 11 mars suivant et dispose de la totalité de sa dotation en fin d'année. Quelques mois plus tard, le 30 juin, l'ELO 4/45 d'Oran est dis-

soute et ses avions sont mis en place dans les deux Groupes aériens de reconnaissance et d'appui, les GSRA 76 "Oasis" à Ouargla et 78 "Tindouf" à Colomb-Bechar, équipés jusque-là de... Junkers JU-52. Ce changement répond à un besoin car les combats se sont déplacés vers l'est, libérant quelque peu l'Oranais, mais nécessitant le renforcement des moyens aériens sur le Constantinois (les Aures en particulier) et le nord du Sahara.

Au cours de l'année 1959, aucun changement administratif n'intervient, les trois Groupements aériens tactiques GATac disposant chacun d'une ELO. La prise en compte de 58 nouveaux "Broussard" par l'Armée de l'air durant l'année affecte peu les unités d'Afrique du Nord qui n'en reçoivent que 12 pour compenser leurs pertes. En effet, vingt accidents sont enregistrés provoquant la destruction ou la réforme de 5 "Broussard".

En 1960, faisant suite aux nouveaux contrats passés, 62 avions neufs sont livrés à l'Armée de l'air. Sur ce nombre, 18 sont stockés à l'EAA 601 de Châteaudun, le reste permettant d'alimenter presque exclusivement les unités d'Outre-mer. C'est, en Algérie, l'année des regroupements: le 1er mars, l'ELO 3/45 fusionne avec l'ELA 54 pour former, à Oued Hamimine, le Groupe aérien de liaisons et d'opérations GALO 54 tandis que l'ELO 5/45 forme le GALO 53 à Oran avec l'ELA 53. Seul l'ELO 2/45 garde son autonomie, sa fusion avec le GLA 45 de Boufarik aurait conduit à la création d'une unité démesurée. Quant aux accidents, leur nombre n'évolue guère puisque 16 sont recensés en Algérie.

Le 21 novembre 1961, le dernier "Broussard" de série portant le n° 319, effectue son premier vol avant d'être livré à l'Armée de l'air le 6 décembre suivant. C'est son 289ème et dernier exemplaire. Durant l'année, elle en a reçu 34 dont la grande majorité est placée en "volant" à l'entrepôt de Châteaudun, aucun n'étant affecté à une unité d'Algérie. Ces dernières disposent, le 31 décembre, de 94 appareils auxquels il faut ajouter une bonne vingtaine en révision à l'Atelier industriel "de l'air" (AIA) de Blida ou en réparation dans les Ateliers-magasins régionaux (AMR). L'activité quant à elle, reste toujours aussi intense durant les premiers mois de l'année pour faiblir nettement à partir de septembre. Les pourparlers d'indépendance, donc de paix, ont commencé et leur aboutissement est déjà connu. D'ailleurs, dès le début du second semestre des EALA sont dissoutes. Le 1er Mai, le GALO 54 est dissous et l'ELO 3/45 revoit le jour. Il en va de même le 1er septembre pour le GALO 53 d'Oran, l'escadrille "Broussard" reprenant sont autonomie et son appellation ELO 5/45. Quinze accidents sont encore enregistrés en Afrique du Nord durant l'année.

LE DÉPART

Les accords d'Evian sont signés le 31 mars 1962. Ils marquent l'indépendance de l'Algérie et la fin des hostilités. Au cours de l'année 1962, le dispositif aérien mis en place pour les opérations de maintien de l'ordre se défait progressivement. En ce qui concerne les unités équipées de "Broussard", elles survivent quelques mois et le 31 octobre 1962, la dissolution des ELO 3/45 de Oued Hamimine et 5/45 d'Oran est prononcée. Dès lors, en fin d'année, seule subsiste l'ELO 2/45 à Boufarik qui possède encore 29 appareils, les GSRA 76 et 78 reversant leurs "Broussard" à partir de septembre. A part les avions en révision ou réparation, il n'y a plus le 31 décembre que 35 appareils dans les unités volantes.

L'année 1963 voit la dissolution des GSRA 76 et 78 puis le regroupement des unités encore existantes sur le sol algérien. Le 31 juillet est créé à Oran le Groupe aérien mixte GAM 87 qui regroupe les éléments des GOM 86 de Blida doté de "Flamant", ELO 2/45 de Boufarik équipé de "Broussard" et EH 1/24 (escadron d'hélicoptères) de La Reghaia. Le GAM récupère ainsi 22 "Broussard" mais s'en défait assez rapidement puisque 13 sont mutés en novembre, 3 en décembre et les 6 derniers en janvier 1964. A côté du GAM, il reste encore une unité stationnée aux fins fonds du Sahara, la participation "Air" au Centre d'essais militaires des oasis, le CEMO 325 qui dispose de 2 "Broussard". Ce seront les derniers à quitter le territoire algérien, mais beaucoup plus tard, en novembre 1966.

Ainsi, de 1956 à 1962, en six années, l'Armée de l'air a engagé 140 "Broussard" dans les opérations de maintien de l'ordre en Algérie, et au Sahara. Sur ce total, 29 ont été détruits ou réformés à la suite d'accidents. Lorsqu'on étudie ceux-ci, on constate que rares sont les destructions liées directement aux opérations. Le 4 novembre 1956, un pilote a été blessé gravement par le tir rebelle, l'avion n° 14 a été contraint de se poser en campagne par suite d'une forte aggravation des conditions atmosphériques ; l'équipage sauf a pu s'échapper mais l'avion a été incendié par les hors-la-loi. Si l'on ajoute quelques coups durs survenus lors d'évacuations sanitaires difficiles (n° 017 le 13.10.58) ou en RAV (quatre avions perdus), on atteint le chiffre de 6 appareils perdus en opérations. La perte des autres 23 avions, est due soit à une mauvaise utilisation de l'appareil, décollage en surcharge par temps chaud par exemple, soit à des erreurs ou fautes de pilotage. Dès 1959, le commandement s'est inquiété de cette situation et a adopté des mesures particulièrement strictes pour freiner cette "hécatombe".

(à suivre)

Dans le prochain numéro, la suite des aventures du Broussard, elles sont parfois cocasses... (Doc FP)